



Presidenza del Consiglio dei Ministri

DIPARTIMENTO DELLA PROTEZIONE CIVILE

VERBALE DELLA CONFERENZA DI SERVIZI DECISORIA EX ARTT. 14 E SS., LEGGE 7.8.1990, n. 241

In attuazione del disposto di cui alla Delibera del Consiglio dei Ministri del 16 maggio 2014, come integrata dalla Delibera CDM del 13 giugno 2014 in data odierna è stata convocata, ai sensi dell'art. 1, comma 1, dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 4019 del 27 aprile 2012, dal Commissario delegato di cui all'art. 1, comma 1, dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3998 del 20 gennaio 2012, la Conferenza di Servizi decisoria finalizzata all'approvazione del progetto di trasporto e riciclaggio della nave da crociera Costa - Concordia.

TENUTO CONTO:

- che, con Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 20 gennaio 2012, è stato dichiarato, fino al 31 gennaio 2013, lo stato di emergenza in relazione al naufragio della nave da crociera Costa Concordia nel territorio del Comune dell'Isola del Giglio (GR);
- che, con Ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri n. 3998 del 20 gennaio 2012, il Capo del Dipartimento della Protezione civile è stato nominato Commissario delegato per l'emergenza relativa al naufragio della nave Costa Concordia, con il compito di provvedere anche a verificare che la rimozione del relitto venga effettuata in condizioni di sicurezza per la tutela delle matrici ambientali;
- che, con Decreto del Commissario delegato di rep. n. 84 del 22 gennaio 2012, il Contrammiraglio Ilarione Dell'Anna è stato nominato Soggetto Attuatore ai sensi dell'articolo 1, comma 2 dell'O.P.C.M. n. 3998 del 20 gennaio 2012;
- che, con Decreto del Commissario delegato di rep. n. 215 del 27 gennaio 2012, il dott. Giampiero Sammuri, è stato nominato Soggetto Attuatore ai sensi dell'articolo 1, comma 2 dell'O.P.C.M. n. 3998 del 20 gennaio 2012;
- che, al fine di provvedere, in termini di somma urgenza, all'attuazione degli interventi volti alla rimozione e recupero del relitto per prevenire gravi danni alla salute umana e all'ambiente, con Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri 27 aprile 2012, n. 4019, è stato disposto che il Commissario delegato per l'emergenza in argomento possa indire apposita Conferenza di Servizi istruttoria al fine di acquisire tutte le indicazioni occorrenti per l'eventuale miglioramento del progetto proposto dalla Costa Crociere S.p.A. inerente alla rimozione ed al recupero della nave, nonché successiva Conferenza di Servizi decisoria per la definitiva approvazione dello stesso;
- che, in sede di Conferenza di Servizi decisoria del 15 maggio 2012, è stato approvato il Progetto di Rimozione della M/N Costa Concordia;

- che l'art. 2, comma 1, dell'O.P.C.M. 15 maggio 2012 n. 4023, dispone che il Commissario delegato istituisca, con proprio decreto, un Osservatorio di Monitoraggio che si occupi anche degli aspetti di natura ambientale, costituito da un rappresentante della regione Toscana, con funzioni di Presidente, nonché da rappresentanti del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, del Dipartimento della protezione civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri, dell'ARPAT, della Provincia di Grosseto, del Comune dell'Isola del Giglio, del Ministero dell'Interno, del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, dell'ISPRA, della Capitaneria di Porto, del Ministero della salute e dell'Istituto Superiore della Sanità;
- che, con Decreto del Commissario delegato Rep. n. 2923 del 14 giugno 2012 è stato istituito il suddetto Osservatorio di Monitoraggio;
- che, l'art. 2 del D.L. n. 1 del 14 gennaio 2013 convertito, con modificazioni, dalla L. 1 febbraio 2013, n. 11, ha stabilito che fino al 31 dicembre 2013, continuano a produrre effetti le disposizioni di cui all'O.P.C.M. 3998/2012 e s.m.i. e le disposizioni di cui all'articolo 2 dell'O.P.C.M. 4023/2012, relative alle operazioni di rimozione del relitto, nonché i provvedimenti presupposti, conseguenti e connessi alle medesime;
- che, con Delibera dell'8 marzo 2013, il Commissario delegato, previa verifica della fattibilità e della convenienza dell'operazione in accordo con il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ed il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, è stato autorizzato ad adottare tutti i provvedimenti necessari a consentire il trasporto della nave da crociera Costa Concordia presso il porto di Piombino per lo smantellamento, utilizzando le risorse già stanziare ed effettivamente disponibili;
- che, con Decreto del Commissario delegato di rep. n. 1175 del 22 marzo 2013, il Contrammiraglio Arturo Faraone, è stato nominato Soggetto Attuatore ai sensi dell'articolo 1, comma 2 dell'O.P.C.M. n. 3998 del 20 gennaio 2012, in sostituzione del Contrammiraglio Ilarione dell'Anna;
- che l'art. 2, comma 1 del decreto-legge 30 dicembre 2013 n. 150, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2014, n. 15, ha stabilito che fino al 31 luglio 2014, continuano a produrre effetti le disposizioni di cui all'O.P.C.M. 3998/2012 e s.m.i. e le disposizioni di cui all'articolo 2 dell'O.P.C.M. 4023/2012, relative alle operazioni di rimozione del relitto, nonché i provvedimenti presupposti, conseguenti e connessi alle medesime;
- che, ai sensi della Delibera del Consiglio dei Ministri del 16 maggio 2014, è stato disposto che, per l'esame e l'approvazione del progetto proposto dalla Costa Crociere S.p.A. relativo al trasferimento del relitto presso un porto idoneo individuato per il successivo smaltimento, nonché per l'esame e il rilascio dei pareri, visti, concessioni e nulla-osta, connessi con il progetto stesso, si provveda con le procedure previste dall'art. 1 dell'O.P.C.M. 4019 del 27 aprile 2012, previa acquisizione, sul medesimo progetto, degli esiti di un'istruttoria tecnico valutativa da parte del citato Osservatorio;
- che, nel corso della seduta della predetta Conferenza dei servizi istruttoria indetta il 9 giugno 2014, le Amministrazioni intervenute hanno unanimemente rappresentato l'esigenza di disporre di un lasso di tempo maggiore rispetto a quello inizialmente individuato per approfondire gli elaborati del progetto presentato da Costa Crociere S.p.A., anche al fine di una compiuta valutazione dei medesimi;
- che, al fine di consentire alle Amministrazioni interessate di svolgere i richiesti approfondimenti, è stata emanata un'ulteriore Delibera del Consiglio dei Ministri in data 13 giugno 2014, ove è stato disposto:
 - > la proroga di dieci giorni del termine, previsto dall'articolo 1, comma 2, della citata delibera del 16 maggio 2014, per l'indizione della Conferenza dei servizi decisoria inizialmente fissata per il 16 giugno p.v.,
 - > l'assorbimento delle valutazioni compiute dal richiamato Osservatorio attualmente operativo sul progetto di rimozione presentato da Costa Crociere S.p.A. rispetto a tutti i visti previsti per

il completamento dell'istruttoria tecnica inerenti alle competenze ambientali di rilievo nazionale possono ritenersi assorbiti

> l'esplicito riferimento all'ambito normativo in cui ricadono le navi destinate alla demolizione che rientrano nelle disposizioni di cui al Regolamento (CE)1013/2006, relativo alle spedizioni dei rifiuti verso altri paesi dell'Unione Europea o esterni all'Unione;

> il riferimento agli articoli 194, comma 6, lettera a), e 196, comma 1, lettera f), del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, che attribuiscono alle Regioni o alle Province delegate le attività in materia di spedizioni transfrontaliere di rifiuti di cui al Regolamento (CE)1013/2006, con particolare riferimento al controllo e al rilascio delle autorizzazioni alle spedizioni transfrontaliere verso paesi dell'Unione Europea o esterni all'Unione che, alla luce degli sviluppi della proposta progettuale in corso di istruttoria, non trovano applicazione nel caso di specie;

> il riferimento all'articolo 212 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, ai sensi del quale l'iscrizione all'Albo Nazionale dei Gestori Ambientali costituisce titolo per l'esercizio delle attività di raccolta e trasporto sull'intero territorio nazionale, nonché il contenuto della nota del 9 giugno 2014 (protocollo n. 586) con la quale il Presidente dell'Albo Nazionale dei Gestori Ambientali precisa che, attualmente, non sussiste l'obbligo dell'iscrizione all'Albo per il trasporto dei rifiuti via mare ai quali si applica l'articolo 265, comma 2, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152;

> il riferimento che, ai sensi dell'articolo 265, comma 2, del richiamato decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in attesa di specifiche norme regolamentari e tecniche in materia di trasporto di rifiuti prodotti dalle navi, tali rifiuti sono assimilati alle merci per quanto concerne il regime normativo dei trasporti via mare, e che, pertanto, anche alla luce di quanto stabilito con la richiamata delibera dell'11 marzo 2013, per il relitto della motonave Costa Concordia e il suo contenuto le funzioni in materia di controllo e autorizzazione sono attribuite alla competente Autorità Marittima;

- che, nel corso della seduta della seconda Conferenza dei servizi istruttoria indetta il 16 giugno 2014, il Commissario delegato ha richiesto alle Amministrazioni competenti di fornire alla Conferenza di Servizi decisoria del 25 giugno il proprio parere anche in forma scritta;

- che l'Osservatorio citato, avendo concluso l'istruttoria tecnico valutativa prevista dalla Delibera del Consiglio dei Ministri del 16 maggio 2014, ne ha trasmesso gli esiti al Commissario delegato;

TUTTO CIO' PREMESSO:

il giorno 25 giugno 2014, alle ore 11,00, presso la sede del Dipartimento della Protezione civile (Via Vitorchiano, 4 - Roma) sono presenti le seguenti Amministrazioni (**Allegato 1**), convocate per l'approvazione definitiva del progetto di trasporto e riciclaggio della nave da crociera Costa Concordia proposto dalla Costa Crociere S.p.A., che così si esprimono:

COMMISSARIO DELEGATO EX ART. 1, OPCM 3998/2012 - Franco Gabrielli:

ha salutato i convenuti e anticipato la volontà di concludere in modo rapido la CdS, anche all'esito del parere prodotto dall'Osservatorio. Il parere può essere favorevole, favorevole con prescrizioni, contrario con motivazioni. In assenza di parere espresso, lo stesso si assume come favorevole. Il parere scritto sarà acquisito e allegato al verbale, che sarà firmato a conclusione della CdS da ogni rappresentante delle Amministrazioni delegato formalmente. Qualora non si raggiunga l'unanimità di pareri, il CDM dovrà esprimersi entro 7 gg. Il primo CDM previsto è il 30 giugno p.v..

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE -
Consigliere Antonio Agostini, Segretario Generale

Ha espresso parere favorevole con prescrizioni, raccomandazioni e osservazioni come da documento consegnato.

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI – Contrammiraglio Pettorino, delegato del capo di Gabinetto. Esprime parere anche per le Direzioni marittime di Livorno e di Genova. Parere favorevole con prescrizioni relativamente al rimorchio. Per il trasferimento del contenuto nella nave, l'attuale normativa in materia non consente di rilasciare alcuna autorizzazione e, ha aggiunto che la questione potrà trovare rimedio nel quadro dell'azione della struttura commissariale. Parere favorevole per le rotte individuate A ed E, e, per ciò che riguarda l'ingresso al porto di Genova, parere favorevole con prescrizioni dettagliate nel parere fornito.

MINISTERO DELL'INTERNO – DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE – Ennio Aquilino, delegato
Parere favorevole con raccomandazioni, di cui al parere fornito.

MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI E DEL TURISMO – Annino Isola, delegato del Direttore Generale della Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea
Parere favorevole. Ha ribadito la condizione inerente al ripristino ambientale del cantiere a fine lavori.

MINISTERO DELLA SALUTE – Mauro Dionisio, Dirigente Medico della Direzione della Prevenzione
Parere favorevole al progetto con prescrizioni a tutela della salute pubblica come espresse dall'ISS.

ISTITUTO SUPERIORE DI SANITA' – Loredana Musmeci, Direttore Dipartimento Ambiente e Prevenzione Primaria
Parere favorevole con prescrizioni relative alla parte sanitaria come da documento presentato.

ISTITUTO SUPERIORE PER LA PROTEZIONE E LA RICERCA AMBIENTALE – Stefano La Porta, Direttore Generale
Parere favorevole con prescrizioni come da documento trasmesso.

AGENZIA DELLE DOGANE E DEI MONOPOLI – Direzione interregionale Toscana Sardegna Umbria – Massimo Ricasoli, Direttore dell'Ufficio delle Dogane di Livorno
Parere favorevole con raccomandazioni come da parere scritto.

REGIONE TOSCANA, Enrico Rossi, Presidente
Parere contrario, come da motivazioni allegate. Ha tuttavia comunicato la disponibilità a modificare il parere, qualora le Amministrazioni dello Stato siano disponibili a rivalutare il trasferimento a Piombino in base allo stato di avanzamento dei lavori sul Porto stesso al momento del rigalleggiamento della nave.

COMMISSARIO DELEGATO EX ART. 1, OPCM 3998/2012 – Franco Gabrielli:
Ha ribadito che, visto il parere negativo della Regione toscana sarà necessario che il CDM si esprima in merito. Inoltre, ha sottolineato il concetto che, in considerazione degli atti ufficiali emanati dal Governo, questo non ha incaricato la CdS di considerare possibilità alternative.

PROVINCIA DI GROSSETO – Massimo Luschi, delegato del Presidente:

Parere contrario con motivazioni come da parere scritto, che sono analoghe a quelle della Regione Toscana.

Il Presidente della Regione Toscana ha espresso la volontà di lasciare la CdS alle ore 11.38.

COMMISSARIO DELEGATO EX ART. 1, OPCM 3998/2012 – Franco Gabrielli:

Ha specificato che il Presidente della Regione Toscana è tenuto a firmare il verbale, pertanto deve attendere la conclusione della CdS.

REGIONE TOSCANA, Enrico Rossi, Presidente

Ha richiesto di poter ricevere successivamente il verbale per la firma. Ha ribadito che il proprio parere può essere favorevole qualora si decida di tenere in considerazione l'eventualità di portare la nave nel porto di Piombino per motivi ambientali. La proposta non è stata riportata nel parere scritto presentato.

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE – Consigliere Antonio Agostini, Segretario Generale

Ha comunicato che il Ministero ha formulato il proprio parere sulla base delle argomentazioni fornite in fase istruttoria riguardanti le condizioni meteo-marine favorevoli nella finestra temporale individuata, e in particolare in base alle illustrate argomentazioni e motivazioni di sicurezza sanitaria e di sicurezza ambientale della nave che ne impongono la rimozione entro il mese di settembre; periodo in cui è stata evidenziata la indisponibilità di alcuna infrastruttura portuale più prossima adeguata a ricevere la nave.

COMMISSARIO DELEGATO EX ART. 1, OPCM 3998/2012 – Franco Gabrielli:

Ha comunicato che la posizione della Toscana è nota da tempo, tuttavia la procedura deve svolgersi secondo quanto stabilito nella delibera del CDM.

REGIONE TOSCANA, Enrico Rossi, Presidente

Ha preso atto di non poter esprimere parere favorevole, in quanto non ha visto accolta la proposta di rivalutazione del porto di Piombino, esprimendo dissenso rispetto alla delibera.

COMMISSARIO DELEGATO EX ART. 1, OPCM 3998/2012 – Franco Gabrielli:

Nel ribadire il proprio mandato istituzionale, sul tema della riconsiderazione di Piombino ha precisato che la parte privata ha espresso parere incontrovertibilmente negativo riguardo alle opere di smantellamento e ha ribadito che quest'ultima ha facoltà di effettuare la scelta. Ha evidenziato che l'ulteriore proposta della Regione Toscana è coerente rispetto al passato. Sarà presa in considerazione dal CDM.

Ha inoltre ribadito le criticità contenute nella Delibera dell'11 marzo 2013, precisando altresì che il DL 43/2013 non conteneva riferimenti alla Costa Concordia.

REGIONE TOSCANA, Enrico Rossi, Presidente

Ha dichiarato che, in considerazione del comportamento collaborativo della Regione Toscana, non ha intenzione di mettersi in contrapposizione con lo Stato allo scopo di effettuare una valutazione giuridica delle norme che il Governo ha in passato emanato. Tuttavia ha ribadito che le questioni di sicurezza ambientale devono essere tenute nella massima considerazione.

COMUNE DI ISOLA DEL GIGLIO – Sergio Ortelli, Sindaco

Ha espresso parere favorevole con prescrizioni. In particolare, ha comunicato una posizione che comprende l'aspetto socio-economico, rispetto al quale è favorevole alla rimozione della nave in tempi brevi, nonché l'aspetto tecnico, per il quale si è rimesso al giudizio dell'Osservatorio. Per il Comune è un nulla osta con prescrizioni correlate alla fase di rigalleggiamento, per ciò che riguarda gli aspetti socio-economici. Ha ribadito, infatti, di voler conoscere quanto prima il dettaglio della fase di rigalleggiamento.

AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE AMBIENTALE DELLA TOSCANA –

Giovanni Barca, Direttore Generale

Ha comunicato il proprio disaccordo rispetto al metodo seguito, in quanto non sono state puntualmente verificate le possibili alternative tese a ridurre i rischi del trasporto, tuttavia, se la domanda richiede una risposta "secca", su un unico progetto che è per il trasferimento a Genova, stante la necessità di rimuovere la nave in tempi brevi, ha espresso parere favorevole a condizione che vengano rispettate tutte le prescrizioni e raccomandazioni contenute nel parere trasmesso il 24/6 u.s. tramite pec; prima tra tutte, la verifica della disponibilità del porto di Piombino a ricevere il relitto in tempi congrui con le operazioni di rigalleggiamento.

AZIENDA USL 9 DI GROSSETO – Danilo Zuccherelli, Direttore Sanitario

Ha comunicato che la competenza della USL riguarda l'inizio del trasferimento, e il parere è favorevole con prescrizioni.

REGIONE LIGURIA Burlando, Presidente.

Il Presidente nel rinnovare la disponibilità nei confronti della Toscana, ha ribadito che, senza venir meno a tale spirito di collaborazione, l'unica alternativa percorribile è il porto di Genova. Pertanto, ha espresso parere favorevole con raccomandazione come da parere scritto.

Alle ore 12,12 il Presidente della Regione Toscana ha lasciato la CdS.

PROVINCIA DI GENOVA – Commissario straordinario, Giuseppe Piero Fossati

Ha espresso parere favorevole.

COMUNE DI GENOVA Giovanni Crivello, Assessore

Parere favorevole.

AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE LIGURE – Roberto

Giovanetti, Direttore Generale

Parere favorevole con prescrizioni.

AUTORITA' PORTUALE DI GENOVA – Luigi Merlo, Presidente

Ha espresso perplessità rispetto al completamento del porto di Piombino per il mese di settembre, sottolineando la responsabilità di tale affermazione. Ha altresì evidenziato, con richiesta che vengano messe a verbale le proprie affermazioni, che un differimento delle operazioni di smantellamento avrebbe conseguenze negative per la tutela dell'ambiente. Concordo con quanto già espresso dalle Regione Liguria, in merito al fatto che non sia necessaria nessuna assoggettabilità ambientale in quanto l'area prevede come destinazione d'uso attività legate alle costruzioni e demolizioni navali. Parere favorevole.

AZIENDA ASL 3 DI GENOVA - Lorenzo Marenzi, Direttore Dipartimento ASL 3 per delega
Direttore Generale
Ha espresso parere favorevole. *L. Marenzi*

COMMISSARIO DELEGATO EX ART. 1, OPCM 3998/2012 - Franco Gabrielli:
Ha concluso considerando che su 19 Amministrazioni presenti 17 hanno espresso parere favorevole, seppure con prescrizioni, e, di conseguenza, due contrario. Pertanto, rimetterà la decisione finale al CDM nella seduta del 30 giugno p.v. *F. Gabrielli*

Del che è verbale che, letto e confermato, viene sottoscritto dai convenuti:

MINISTERO DELL'INTERNO
DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
E. Agnelli

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
CAPO DI GABINETTO SEGRETARIO GENERALE
Roberto Spadaro

MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI E DEL TURISMO
CAPO DI GABINETTO
DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DELLA TOSCANA
SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHEOLOGICI DELLA TOSCANA
SOPRINTENDENZA PER I BENI STORICI, ARTISTICI ED ETNOANTROPOLOGICI PER LE PROVINCE DI SIENA E GROSSETO
Luigi Neri

MINISTERO DELLA SALUTE
CAPO DI GABINETTO
Dir. Rubini
Roberto Spadaro

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI
CAPO DI GABINETTO
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
COMANDO GENERALE DELLE CAPITANERIE DI PORTO
DIREZIONE MARITTIMA DI LIVORNO
Soggetto attuatore di cui al Decreto n. 84 del 22/01/2012
Contrammiraglio (CP) Arturo Faraone
DIREZIONE MARITTIMA DI GENOVA
CAPITANERIA DI PORTO DI GENOVA
DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
Arturo Faraone

ISTITUTO SUPERIORE PER LA PROTEZIONE E LA RICERCA AMBIENTALE
PRESIDENTE DIRETTORE GENERALE
Roberto Spadaro

ISTITUTO SUPERIORE DI SANITA'
PRESIDENTE

AGENZIA DELLE DOGANE E DEI MONOPOLI

DIRETTORE

DIREZIONE INTERREGIONALE DELLE DOGANE PER LA TOSCANA, LA SARDEGNA E L'UMBRIA

DIREZIONE INTERREGIONALE DELLE DOGANE PER LA LIGURIA, IL PIEMONTE E LA VALLE D'AOSTA

REGIONE TOSCANA
PRESIDENTE

PRESIDENTE DELL'OSSERVATORIO DI MONITORAGGIO

SOGGETTO ATTUATORE DI CUI AL DECRETO N. 215 DEL 27/01/2012
DOTT. GIAMPIERO SAMMURI

PER IL PROVINCIA DI GROSSETO
PRESIDENTE

COMUNE DI ISOLA DEL GIGLIO
SINDACO

AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE AMBIENTALE DELLA TOSCANA
DIRETTORE

AZIENDA USL 9 DI GROSSETO
DIRETTORE

REGIONE LIGURIA
PRESIDENTE

PROVINCIA DI GENOVA
COMMISSARIO STRAORDINARIO
DOTT. GIUSEPPE PIERO FOSSATI

COMUNE DI GENOVA
SINDACO
ASSESSORE

Gianni Cappelletti

AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE LIGURE

DIRETTORE

[Signature]

[Signature]

AUTORITA' PORTUALE DI GENOVA

PRESIDENTE

[Signature]

AZIENDA SANITARIA 3 DI GENOVA

per DIRETTORE

[Signature]

[Signature]

IL COMMISSARIO DELEGATO EX ART. 1, OPCM 3998/2012

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

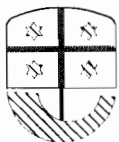
[Signature]

[Signature]

[Signature]

7

1. The first part of the document is a list of the names of the members of the committee.



REGIONE LIGURIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE

Genova, 23 giugno 2014

Prot. n. PG/2014/126197

Allegati: vari

Fascicolo 2014/G13.10/1

Al Capo Dipartimento di
Protezione Civile
Dott. Franco Gabrielli

ROMA

Oggetto: Costa Concordia.

Con riferimento alla convocazione del 25/6/2014 inerente la Conferenza dei Servizi decisoria per il trasferimento e il recupero della Costa Concordia, si rimettono in allegato gli atti della Regione Liguria contenenti i pareri in merito al progetto in parola.

Si ribadisce che lo screening pur non dovuto in quanto opera non ricompresa negli allegati di cui al d.lgs n. 152/06 né di competenza statale né regionale, si annovera tra le procedure a richiesta di terzi.

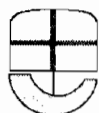
Infine si raccomanda qualora non previsto dagli atti del Comune di Genova di prevedere, in considerazione del traffico veicolare all'interno dell'ambito RFK5 e per l'eventuale difficoltà di immissione di tale traffico nella viabilità cittadina, la mitigazione attraverso l'ottimizzazione della regolamentazione del traffico in uscita dai varchi portuali.

Cordiali saluti.

IL PRESIDENTE
(ing. Claudio Burlando)

N. d'ORDINE **18**
DATA SEDUTA..... 20/06/2014
SCHEMA N. NP/12064
DEL PROT. ANNO 2014

N. 773
IN DATA 20/06/2014



REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale

Dipartimento Ambiente

Dipartimento Ambiente

OGGETTO : PARERE DELLA REGIONE LIGURIA IN SEDE DI CONFERENZA DEI SERVIZI PER TRASFERIMENTO E RECUPERO COSTA CONCORDIA.

CARTELLA DELLA DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

L'ATTO, rientrante nei provvedimenti di cui alla lett. A punto 1 sub m dell'allegato alla deliberazione di Giunta Regionale n. 655/2006 e ss.mm.ii è corredato:

- ☐ delle prescritte preliminari REGISTRAZIONI CONTABILI;
- ☐ di ALLEGATI, che ne sono PARTE INTEGRANTE E NECESSARIA;
- ☐ di ALLEGATI che ne sono PARTE INTEGRANTE E NECESSARIA, peraltro trattenuti dalla struttura proponente unitamente al 2° originale del presente atto;
- ☐ di NOTE / OSSERVAZIONI DI ACCOMPAGNAMENTO;
- ☐ di essere soggetta a limitazioni per ragioni di privacy nella parte indicata nelle NOTE/OSSERVAZIONI di accompagnamento;
- ☐ di RELAZIONE ILLUSTRATIVA;
- ☒ del visto di LEGITTIMITA' riportato a piè pagina della presente cartella.

Ed inoltre:

- ☐ DEVE ESSERE TRASMESSO in copia AL CONSIGLIO REGIONALE per il seguito di competenza;
- ☐ E' DA INVIARE AL BOLLETTINO UFFICIALE della Regione Liguria per la sua pubblicazione;
- ☒ E' DA PUBBLICARE sul sito WEB della Regione Liguria;

Data - IL DIRIGENTE:

(Dott.ssa Gabriella Minervini)

Data - IL DIRETTORE GENERALE:

(Dott.ssa Gabriella Minervini)

Data - L' ASSESSORE

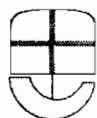
(Renata Briano)

Data - IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE:

(Claudio Burlando)

CARTELLA	VISTO Data - IL DIRETTORE GENERALE (Dott.ssa Gabriella Minervini)	AUTENTICAZIONE COPIE	CODICE PRATICA CONCORDI
	COD. ATTO : DELIBERAZIONE		
PAGINA : 1			

SCHEMA N.NP/12064
DEL PROT. ANNO.....2014



REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale

Dipartimento Ambiente
Dipartimento Ambiente

OGGETTO : PARERE DELLA REGIONE LIGURIA IN SEDE DI CONFERENZA DEI SERVIZI PER TRASFERIMENTO E RECUPERO COSTA CONCORDIA.

DELIBERAZIONE

N.

773

AL REGISTRO ATTI DELLA GIUNTA

IN

20/06/2014

DATA

LA GIUNTA REGIONALE

VISTI:

Il D. Lgs 152/06 e ss.mm.ii.

Il D.P.C.M. 20 gennaio 2012 con il quale è stato dichiarato lo stato di emergenza in relazione al naufragio della nave da crociera Costa – Concordia, nel territorio dell'Isola del Giglio (Grosseto);

L'O.P.C.M. 20 gennaio 2012 n. 3998 recante "Disposizioni urgenti di protezione civile in relazione al naufragio della nave da crociera Costa Concordia, nel territorio del Comune dell'Isola del Giglio e ss.mm.ii.";

O.P.C.M. 27 aprile 2012 n. 4016 recante "Ulteriori disposizioni urgenti di protezione civile in relazione al naufragio della nave da crociera Costa Concordia, nel territorio del Comune dell'Isola del Giglio;

Il D.L. 30 dicembre 2013 n. 150 convertito con modificazioni dalla L. 27 febbraio 2014 n. 15 – art. 2 comma 1 che, in deroga alle disposizioni di cui alla legge 100/2012, proroga gli effetti della sopra richiamata O.P.C.M. 3998 fino al 31 luglio 2014;

La deliberazione del Consiglio dei Ministri 16 maggio 2014 recante "Avvio della procedura per l'esame e l'approvazione del progetto per il trasferimento del relitto della nave Costa Concordia presso il porto idoneo individuato per il successivo smaltimento e fissazione del termine per lo svolgimento della Conferenza dei servizi decisoria."

La deliberazione del Consiglio dei Ministri 13 giugno 2014 con la quale è stato tra l'altro procrastinato al 26 giugno 2014 il termine per la conclusione della conferenza dei servizi;

ATTESO CHE:

con l'O.P.C.M. 3998/12, considerata la posizione in cui verteva la nave con grave pregiudizio al contesto ambientale di elevato pregio naturalistico e che l'ulteriore permanenza in sito avrebbe potuto determinare un gravissimo danno ambientale nonché un rischio per l'incolumità delle persone fisiche e riflessi negativi sull'economia della zona, veniva nominato un Commissario Delegato attribuendo allo stesso poteri

Data - IL DIRIGENTE

Data - IL SEGRETARIO

(Dott.ssa Gabriella Minervini)

ATTO

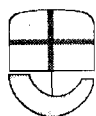
AUTENTICAZIONE COPIE

CODICE PRATICA

CONCORDI

PAGINA : 1

COD. ATTO : DELIBERAZIONE



straordinari per il superamento dell'emergenza anche derogatori di disposizioni normative nel rispetto dei principi generali sull'ordinamento giuridico;

La deliberazione del Consiglio dei Ministri in data 16 maggio 2014 precisa che le operazioni di rimozione del relitto sono strettamente connesse e in assoluta continuità temporale con quelle di rigalleggiamento, già ricomprese nel progetto oggetto della C.d.S. del 15 maggio 2012, e che ai fini della positiva conclusione in sicurezza delle operazioni di rimozione dette attività debbano essere avviate contestualmente alla fase di rigalleggiamento, senza significative soluzioni temporali;

La procedura prevista per l'approvazione del progetto proposto dalla Costa Crociere S.p.A secondo la deliberazione di cui sopra è stabilita dalla O.P.C.M. 4019/2012 previa acquisizione, sul medesimo progetto degli esiti di un'istruttoria tecnico valutativa da parte dell'Osservatorio istituito ai sensi dell'art. 2 dell'O.P.C.M. n. 4023 del 15 maggio 2012;

RILEVATO CHE:

nelle date 9 giugno 2014 e 16 giugno 2014 si sono svolte in ROMA, regolarmente convocate, le conferenze dei Servizi istruttorie inerenti il trasporto e il recupero della Concordia;

In data 17 giugno 2014 è pervenuta la convocazione della conferenza dei Servizi decisoria per il giorno 25 giugno;

DATO ATTO CHE:

- relativamente al trasferimento del relitto dall'Isola dei Giglio all'interno del Porto di Genova la competenza afferisce alla Autorità Marittima che provvederà ad impartire specifiche prescrizioni;
- in Italia la disciplina delle attività che costituiscono il processo industriale di demolizione delle navi è riconducibile al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. per quanto attiene gli aspetti ambientali e al D.Lgs. 81/2008 per quanto attiene la sicurezza e la tutela della salute dei lavoratori. Esiste inoltre il Regolamento 1257/2013/Ue "Regolamento relativo al riciclaggio delle navi e che modifica il regolamento (Ce) n. 1013/2006 e la direttiva 2009/16/Ce", il cui obiettivo è prevenire, ridurre o eliminare gli effetti negativi per la salute umana e per l'ambiente causati non solo dal riciclaggio ma anche dal funzionamento e manutenzione delle navi battenti bandiera UE. Esso fornisce la seguente definizione del termine "riciclaggio navi: attività di demolizione completa o parziale di una nave in un impianto di riciclaggio al fine di recuperare componenti e materiali da ritrattare, preparare per il riutilizzo o riutilizzare garantendo nel contempo la gestione dei materiali pericolosi o di altro tipo, che comprende le operazioni connesse come lo stoccaggio e il trattamento di componenti e materiali sul sito ma non il loro ulteriore trattamento o smaltimento in impianti separati."

Data - IL DIRIGENTE

Data - IL SEGRETARIO

(Dott.ssa Gabriella Minervini)

ATTO

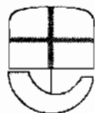
AUTENTICAZIONE COPIE

CODICE PRATICA

CONCORDI

PAGINA : 2

COD. ATTO : DELIBERAZIONE



RILEVATO CHE:

il progetto relativo al recupero effettuato in ambito portuale, viene eseguito in aree delimitate di cantiere (banchine) e/o in bacini nell'ambito del Porto di Genova ed è suddiviso nelle seguenti fasi:

a) FASE 1

Nello specchio adiacente la diga foranea di Voltri verrà effettuata la FASE 1 relativa all'alleggerimento del relitto.

La nave verrà ormeggiata all'incrocio dei due bracci della diga foranea, dove il fondale è profondo circa 20 m. e verrà utilizzata per l'organizzazione dei rifiuti una parte della banchina del VTE.

La fase 1 Prevede operazioni di rimozione delle suppellettili e pulizia dei ponti per ridurre il pescaggio da 18.5 m a 15 m. L'alleggerimento è necessario per permettere lo spostamento del relitto nelle altre banchine del Porto di Genova senza effettuare dragaggi.

In questa fase saranno rimossi tutti i materiali, fino a lasciare la sola struttura metallica. Il relitto sarà circondato da una barriera di contenimento.

In tale fase sono previste le seguenti attività:

- recupero di rifiuti, che vengono raccolti prima presso la banchina della Diga Foranea tramite gru e muletti, e poi trasferiti alla banchina di Voltri, per essere avviati a recupero e/o smaltimento.
- trattamento delle eventuali acque in ottemperanza alla vigente normativa.

Durante la fase 1 è prevista una produzione di rifiuti di 100t/giorno per 4 mesi (Si stima quindi una produzione totale di rifiuti pari a 100.000 t).

I rifiuti prodotti saranno gestiti come descritto nel piano di Gestione dei Rifiuti, che prevede le seguenti fasi:

- caratterizzazione preliminare
- movimentazione e separazione
- raccolta e deposito
- campionamento e caratterizzazione

Data - IL DIRIGENTE:

Data - IL SEGRETARIO

(Dott.ssa Gabriella Minervini)

ATTO

AUTENTICAZIONE COPIE

CODICE PRATICA

CONCORDI

PAGINA : 3

COD. ATTO : DELIBERAZIONE



- trattamento del rifiuto in situ (impianto mobile di compattazione e impatto mobile di triturazione)
- trasporto
- smaltimento/recupero (si allega lista di possibili impianti di destinazione)
- documentazione e tracciabilità
- sistema sistri

- b) FASE 2: Trasferimento al molo ex superbacino (area riparazioni navali) e smontaggio ponti da 14 a 2.
Il molo è dotato di doppia barriera di contenimento.

Il questa fase è previsto lo smontaggio a nave galleggiante dei ponti superiori (da 14 a 2) e la conclusione dello smontaggio degli arredi interni.

La quantità stimata di rifiuti prodotti in tale fase è 90t/giorno per 6 mesi (totale 13.500 t)

Prevista installazione chiatte vicino relitto su cui saranno installati un compattatore, un eventuale frantumatore (potenzialità 10 t/ora) e container scarrabili. La chiatte sarà equipaggiata con rampa a poppa per permettere ai veicoli di scendere dalla stessa.

Tale fase è necessaria per ridurre le dimensioni e il pescaggio fino a entrare nel bacino.

- c) FASE 3: attività preparatoria allo smontaggio nel bacino dry dock 4

Nella fase 3 sono previste le seguenti operazioni: rimozione degli sponson, il rigalleggiamento, la chiusura delle aree danneggiate con installazione di teli magnetici ed il rimorchio fino al bacino 4. Le condizioni per consentire l'entrata nel bacino 4 sono le seguenti::

- ridurre lunghezza scafo a 264 m e larghezza inferiore a 40 metri;
- ridurre pescaggio a meno di 12 metri.

- d) Fase 4: smontaggio finale

Include tutte le operazioni a secco da svolgersi dentro bacino di carenaggio 4

Data - IL DIRIGENTE

Data - IL SEGRETARIO

(Dott.ssa Gabriella Minervini)

ATTO

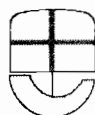
AUTENTICAZIONE COPIE

CODICE PRATICA

CONCORDI

PAGINA : 4

COD. ATTO : DELIBERAZIONE



DATO ATTO CHE:

Saranno predisposti un "Inventario dei materiali pericolosi" e un "Piano di riciclaggio nave specifico", propedeutici alle attività di demolizione. L'inventario sarà suddiviso in tre parti:

- elenco dei materiali pericolosi presenti nella struttura o nelle attrezzature della nave con indicazione della loro ubicazione e dei quantitativi approssimativi;
- elenco dei rifiuti generati dalle attività presenti a bordo della nave;
- elenco delle scorte presenti a bordo della nave.

RITENUTO quindi necessario che:

- per i rifiuti siano definite le caratteristiche di pericolosità e dovranno essere sottoposti a campionamenti e determinazioni analitiche per la verifica di conformità al recupero o allo smaltimento, che avverranno in appositi impianti conformemente a quanto previsto dall'art. 188 del D. Lgs. 152/2006 e smi; la classificazione dei rifiuti dovrà avvenire prima della demolizione allo scopo di avviarli direttamente con lo specifico codice CER alla destinazione finale senza necessità di stoccaggio intermedio per la loro classificazione;
- siano rispettate le procedure previste:
 - a. ispezioni a bordo;
 - b. identificazione visiva dei rifiuti certamente non pericolosi (es. arredi) e di quelli certamente pericolosi (es. batterie e neon);
 - c. identificazione visiva dei materiali "sconosciuti" (es. coibentazioni) e loro campionamento.
 - d. ricerca di materiali contenenti amianto (motori, tubazioni, boiler, pavimenti, coibentazioni termoisolanti);
 - e. ricerca di PCB (trasformatori, condensatori, pitture a base di olio, materiali termoisolanti ecc.);
 - f. ricerca di sostanze lesive dell'ozono (apparati frigoriferi);
 - g. ricerca di composti organostannici (verniciatura della carena);
 - h. ricerca dei rifiuti operativi (combustibile pesante, diesel, lubrificanti, acque grigie, acque nere, acque di sentina);
 - i. ricerca delle scorte di magazzino (pitture, disinfettanti, sgrassanti, detergenti, batterie, fotografici, farmaceutici, estintori, prodotti chimici in genere ecc.);
 - j. ricerca di liquidi contenuti in macchinari e apparecchiature (oli lubrificanti, oli idraulici, additivi motore, antigelo, elettroliti, accumulatori al piombo ecc.);
 - k. ricerca di gas contenuto in macchinari e apparecchiature (CO₂, acetilene, ossigeno, gas refrigeranti come R134A, R407C, argon ecc.);
 - l. ricerca di beni di consumo contenenti potenzialmente sostanze pericolose (monitor, stampanti, schermi televisivi ecc).

PRESO ATTO del programma di monitoraggio ambientale all'interno del bacino portuale di Genova che potrà essere integrato, ove ritenuto necessario di concerto tra Enti, Arpal e Società ;

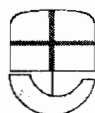
DATO ATTO ALTRESI' CHE:

Data - IL DIRIGENTE

Data - IL SEGRETARIO

(Dott.ssa Gabriella Minervini)

ATTO	AUTENTICAZIONE COPIE	CODICE PRATICA
		CONCORDI
PAGINA : 5	COD. ATTO : DELIBERAZIONE	



tra gli impatti previsti sulle matrici ambientali la componente aria assume rilevanza in relazione alle attività che verranno svolte per il recupero della nave;

è in corso il procedimento per il rilascio da parte della Provincia di Genova – competente in via ordinaria – dell'Autorizzazione Integrata Ambientale per "Impianto di riciclaggio navi" presso il porto di Genova e che a conferenza dei servizi decisoria è prevista per il 10 luglio 2014 avendo lo stesso già ottenuto il non assoggettamento a VIA da parte della Regione Liguria in esito a verifica screening con decreto in data 7 maggio 2014 n 1120;

RITENUTO opportuno che per la definizione della finestra temporale relativa alle migliori condizioni meteo-marine debba essere prevista la collaborazione tra ISPRA, APAT e ARPAL.

Per le motivazioni di cui in premessa

Su proposta dell'Assessore all'Ambiente, sviluppo sostenibile, attività di protezione civile, caccia e pesca acque interne altra economia e stili di vita consapevoli

DELIBERA

Di esprimere parere favorevole con le precisazioni di cui in premessa per il progetto inerente il trasporto e il recupero del relitto della nave Costa Concordia in relazione all'ubicazione dell'impianto e dell'assetto organizzativo e gestionale già consolidato da parte dell'azienda che provvederà al recupero, nonché in considerazione del fatto che il recupero e il riutilizzo di materiali può essere considerato come attività avente effetti ambientali positivi.

-----FINE TESTO -----

Si attesta la regolarità amministrativa, tecnica e contabile del presente atto.

Data - IL DIRETTORE GENERALE

(Dotessa Gabriella Minervini)

Data - IL DIRIGENTE

Data - IL SEGRETARIO

(Dotessa Gabriella Minervini)

ATTO

AUTENTICAZIONE COPIE

CODICE PRATICA

CONCORDI

PAGINA : 6

COD. ATTO : DELIBERAZIONE

SCHEMA N..... NP/8426

DEL PROT. ANNO2014

**REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale**Dipartimento Ambiente
Valutazione Impatto Ambientale - Settore

OGGETTO : Procedura di verifica screening ex art. 10 l.r. n. 38/98 e smi. Istanza relativa all'attività di riciclaggio navi presso l'impianto sito nel Porto di Genova. Proponente: Ditta San Giorgio del Porto S.p.A. - Genova. No VIA.

DECRETON. *1120*DATA *7.5.2014*

del REGISTRO ATTI AFFARI GIUNTA

di SOTTOSCRIZIONE

IL DIRIGENTE**RICHIAMATI:**

- il D. Lgs. 3 aprile 2006 n. 152 "Norme in materia ambientale" e s.m.i. con specifico riferimento alla Parte Seconda titolo III;
- la legge regionale n. 38 del 30 dicembre 1998 "Disciplina della valutazione di impatto ambientale" e s.m.i., ed in particolare l'articolo 2, comma 4, secondo il quale la struttura competente in materia di VIA verifica, per i progetti relativi alle opere indicate nell'allegato 3 della medesima legge, se le caratteristiche degli stessi richiedano l'espletamento della procedura di VIA e l'art. 10 che disciplina l'iter da seguire nei casi di verifica-screening;
- la Deliberazione 20 dicembre 2013, n.1661 della Giunta regionale, con la quale sono state approvate le norme tecniche per la procedura di verifica screening;

PREMESSO che:

- in data 12 marzo 2014 è stata attivata, su istanza della Società San Giorgio del Porto S.p.A., Calata Boccardo, 8 - 16128 Genova, la procedura di verifica/screening per l'attività di riciclaggio navi da svolgersi presso l'impianto della stessa società;
- le attività previste nell'impianto di che trattasi rientrano nell'allegato 3, punto 11b 5bis) della citata legge regionale n.38/1998 e s.m.i. e, non ricadendo in aree naturali protette, sono sottoposte alla procedura di verifica di cui al ridetto art. 10;

DATO ATTO che l'istruttoria condotta dal responsabile del procedimento del Settore VIA, con la collaborazione delle altre strutture regionali interessate, al fine di valutare gli impatti dell'attività risultanti dall'analisi della documentazione fornita, si è concretizzata nella relazione tecnica di cui al documento allegato, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto;

ACCERTATO che dell'avvenuta trasmissione della richiesta è stato dato avviso, così come previsto dall'art.10 c.1-bis della l.r. 38/98 e s.m.i., a cura del proponente sul B.U.R.L. n. 11/2014 la documentazione progettuale e la relazione di screening sono stati resi consultabili al pubblico sul sito internet del Dipartimento Ambiente della Regione Liguria;

CONSIDERATO che dagli esiti dell'istruttoria, riportati nella suddetta relazione tecnica n° 572 del 6 maggio 2014, risulta che non è necessario assoggettare l'attività in parola alla procedura di valutazione di impatto ambientale (V.I.A.) in quanto la stessa non incide su aspetti ambientali e non prefigura impatti negativi e significativi sull'ambiente, in ragione delle caratteristiche

Data - IL DIRIGENTE

(Dott.ssa Nicoletta Faraldi)

ATTO**AUTENTICAZIONE COPIE****CODICE PRATICA :**

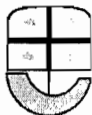
S572

PAGINA : 1

COD. ATTO : DECRETO DEL DIRIGENTE

SCHEMA N..... NP/8426

DEL PROT. ANNO2014

**REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale**

Dipartimento Ambiente

Valutazione Impatto Ambientale - Settore

dell'impianto e in base alla documentazione prodotta, dalla quale si evince che verranno adottate misure cautelative e gestionali, basate anche sulle indicazioni contenute nel nuovo Regolamento 1257/2013/UE relativo al riciclaggio delle navi, che garantiscono che le attività verranno condotte in modo da evitare o ridurre al minimo gli impatti sui vari comparti ambientali coinvolti, anche in funzione dell'ubicazione dell'impianto e dell'assetto organizzativo e gestionale già consolidato da parte dell'azienda, nonché in considerazione del fatto che il recupero e il riutilizzo di materiali può essere considerato come attività avente effetti ambientali positivi;

DATO ATTO che l'atto è stato sottoposto alla verifica di legittimità da parte del funzionario competente;

DECRETA

per quanto illustrato in premessa che

1. l'attività prevista nell'impianto di riciclaggio navi, presentata dalla Società San Giorgio del Porto S.p.A. di Genova, non debba essere assoggettata a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art.10 della l.r. 38/1998 e s.m. e i. perché, date le caratteristiche esposte, la stessa non incide su aspetti ambientali e non prefigura impatti negativi e significativi sull'ambiente, in ragione delle caratteristiche dell'impianto e in base alla documentazione prodotta dalla quale si evince che verranno adottate misure cautelative e gestionali, basate anche sulle indicazioni contenute nel nuovo Regolamento 1257/2013/UE relativo al riciclaggio delle navi, che garantiscono che le attività verranno condotte in modo da evitare o ridurre al minimo gli impatti sui vari comparti ambientali coinvolti, anche in funzione dell'ubicazione dell'impianto e dell'assetto organizzativo e gestionale già consolidato da parte dell'azienda, nonché in considerazione del fatto che il recupero e il riutilizzo di materiali può essere considerato come attività avente effetti ambientali positivi;
2. il proponente deve dare comunicazione al Dipartimento Provinciale ARPAL di Genova della data di avvio delle attività previste, ai fini dell'espletamento delle funzioni di controllo e di verifica di cui all'art.14 della l.r. 38/98 e s.m. e i.;
3. di disporre che il presente provvedimento sia pubblicato, per estratto, sul B.U.R.L..

Avverso il presente provvedimento può essere inoltrato ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale della Liguria entro 60 giorni o alternativamente ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni dalla notifica, comunicazione o pubblicazione.

----- FINE TESTO -----

Genova, 07/01/2014

Data - IL DIRIGENTE

(Dott.ssa Nicoletta Faraldi)

Nicoletta Faraldi

Data - IL DIRIGENTE

(Dott.ssa Nicoletta Faraldi)

Nicoletta Faraldi

ATTO

AUTENTICAZIONE COPIE

CODICE PRATICA :

S572

PAGINA : 2

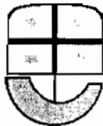
COD. ATTO : DECRETO DEL DIRIGENTE

SCHEMA N.....NP/8426

DEL PROT. ANNO2014

N.

IN DATA



REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale

Dipartimento Ambiente

Valutazione Impatto Ambientale - Settore

OGGETTO : Procedura di verifica screening ex art. 10 l.r. n. 38/98 e smi. Istanza relativa all'attività di riciclaggio navi presso l'impianto sito nel Porto di Genova. Proponente: Ditta San Giorgio del Porto S.p.A. - Genova. No VIA.

DOCUMENTI ALLEGATI COSTITUITI DAL NUMERO DI PAGINE A FIANCO DI CIASCUNO INDICATE

PER UN TOTALE COMPLESSIVO DI PAGINE N. 5

----- FINE TESTO -----

Data - IL DIRIGENTE

(Dott.ssa Nicoletta Faraldi)

ALLEGATO

AUTENTICAZIONE COPIE

CODICE PRATICA :

S572

PAGINA : 1

COD. ATTO : DECRETO DEL DIRIGENTE

SCHEMA N. NP/8426 DEL PROT. ANNO 2014	REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale Dipartimento Ambiente Valutazione Impatto Ambientale - Settore
--	--

RELAZIONE ISTRUTTORIA n. 572 del 6 maggio 2014

Procedura di SCREENING
(art. 10 della l.r. n. 38/98 e s.m.i.)

OGGETTO: attività di riciclaggio navi presso l'impianto sito nel Porto di Genova.

PROPONENTE: Ditta San Giorgio del Porto S.p.A., Calata Boccardo, 8 – 16128 Genova.

TIPOLOGIA PROGETTUALE: punto 11b 5bis) dell'allegato 3 alla l.r. n. 38/98 e s.m. e i., sito non compreso in aree protette.

PROCEDIMENTO:

data di avvio: 12 marzo 2014

oneri istruttori: non dovuti perché non sono previste opere

collaborazioni attivate: Settore Gestione Integrata dei Rifiuti, Aria e Clima (NP), Settore Assetto del Territorio (IN/2014/8595 del 22/04/2014), Settore Ecosistema Costiero e Ciclo delle Acque (IN/2014/9439 del 6/5/2014)

FASE PUBBLICA:

Avviso: BURL n. 11 del 12 marzo 2014

Pubblicazione sul sito web www.ambienteinliguria.it

Termine fase pubblica: 26 aprile 2014

Osservazioni pervenute: nessuna

Istruttore Tecnico: Dott.ssa Francesca Lupino

Quadro di riferimento programmatico

Il PTCP assoggetta l'area ai seguenti regimi:

assetto insediativo: AI-CO attrezzature e impianti in regime di consolidamento;

assetto vegetazionale: COL-ISS-MA;

assetto geomorfologico: MO-B.

Normativa specifica. In Italia la disciplina delle attività che costituiscono il processo industriale di demolizione delle navi è riconducibile al D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. per quanto attiene gli aspetti ambientali e al D. Lgs. 81/2008 per quanto attiene la sicurezza e la tutela della salute dei lavoratori. Esiste inoltre il Regolamento 1257/2013/UE "Regolamento relativo al riciclaggio delle navi e che modifica il regolamento (CE) n. 1013/2006 e la direttiva 2009/16/CE", il cui obiettivo è prevenire, ridurre o eliminare gli effetti negativi per la salute umana e per l'ambiente causati non solo dal riciclaggio ma anche dal funzionamento e manutenzione delle navi battenti bandiera UE. Esso fornisce la seguente definizione del termine "riciclaggio navi: attività di demolizione completa o parziale di una nave in un impianto di riciclaggio al fine di recuperare componenti e materiali da ritrattare, preparare per il riutilizzo o riutilizzare garantendo nel contempo la gestione dei materiali pericolosi o di altro tipo, che comprende le operazioni connesse come lo stoccaggio e il trattamento di componenti e materiali sul sito ma non il loro ulteriore trattamento o smaltimento in impianti separati."

PRP di Genova. L'area delle Riparazioni Navali rientra nell'ambito RFK5, funzione industriale dedicata ai servizi portuali. La funzione caratterizzante IA1 la individua come specifica da dedicare all'attività di riparazione, manutenzione, trasformazione, costruzione navale e allestimento navale. Altre funzioni ammesse sono:

- IA2: riparazione, manutenzione, trasformazione e costruzione per la nautica da diporto;
- SE1: raccolta e smaltimento rifiuti solidi urbani e speciali di origine portuale;
- SG: servizi tecnici, commerciali e amministrativi connessi all'attività portuale;
- P1: spazi ad esclusivo uso portuale destinati alla sosta di autoveicoli.

Il PRP prevede la sostanziale conferma delle attività già presenti all'interno dell'ambito RFK5 e il reperimento di nuove aree coperte e scoperte dedicate alla lavorazione su grandi navi attraverso il parziale riempimento dello specchio acqueo prospiciente Molo Cagni.

Piano di Bacino ambito 17. In relazione agli aspetti legati alla stabilità geomorfologica l'area di interesse è classificata come area a suscettività al dissesto bassa (Pg1) e classe speciale B2 (riporti antropici). La normativa associata non prevede particolari limitazioni d'uso per tali aree. Per quanto attiene gli aspetti idraulici l'area non è interessata da fasce di inondabilità mentre relativamente alla "localizzazione alternativa" individuata nell'area del Porto di Voltri si escludono problematiche legate alla pianificazione di bacino.

Data - IL DIRIGENTE

(Dott.ssa Nicoletta Faraldi)

Piano di zonizzazione acustica del Comune di Genova. L'area rientra in classe VI, aree esclusivamente industriali.

Quadro di riferimento progettuale ed ambientale

Localizzazione, descrizione e disponibilità dell'area oggetto di intervento. L'impresa proponente ha sede nel Porto di Genova e il riciclaggio delle navi viene eseguito in aree delimitate di cantiere (banchine) e/o in bacini nell'ambito del Porto di Genova, in particolare nell'area dedicata alle Riparazioni Navali.

Descrizione e organizzazione dell'impianto. L'attività in esame prevede la demolizione completa o parziale di navi in un impianto di riciclaggio allo scopo di recuperare componenti o materiali da ritrattare, preparare per il riutilizzo o riutilizzare, garantendo nel contempo la gestione dei materiali pericolosi o di altro tipo, che comprende le operazioni connesse come lo stoccaggio e il trattamento di componenti o materiali sul sito. L'ulteriore trattamento o lo smaltimento avverranno in impianti separati debitamente autorizzati al recupero o allo smaltimento dei rifiuti. Dal punto di vista ambientale sono fondamentali la localizzazione dell'impianto e le procedure di demolizione adottate. La rimozione dei rifiuti speciali pericolosi sarà effettuata esclusivamente "a secco in bacino", modalità che assicura che in caso di sversamenti accidentali i rifiuti non si disperdano nell'ambiente e vengano rapidamente rimossi. Operazioni preliminari alla demolizione vera e propria dello scafo, quali la rimozione di tutti gli arredi, degli alloggi e dei ponti adibiti a soggiorno, avvengono con la nave ormeggiata in banchina. Nel caso di lavori a mare l'area di cantiere viene delimitata da panne galleggianti a doppia camicia allo scopo di confinare eventuali rilasci di sostanze pericolose quali oli o combustibili. Di norma le banchine adatte all'attracco delle navi da demolire sono Calata Boccardo, Calata Grazie e il Molo dell'ex Superbacino ma in casi eccezionali possono essere utilizzate altre aree del porto previo assenso dell'Autorità Portuale e dell'Autorità Marittima. In caso di attracco alternativo la nave sarà delimitata da panne galleggianti e verrà rimossa solo la parte alberghiera mentre la rimozione di apparecchiature pericolose e di rifiuti pericolosi in generale, oltre che la demolizione finale, avverranno in bacino a secco. Quale ulteriore cautela ambientale in caso di ormeggio fuori dall'area delle Riparazioni Navali non è previsto lo stoccaggio di rifiuti a terra. I rifiuti, assimilabili agli urbani, verranno direttamente collocati in cassoni scarrabili, trasportati a terra con pontone e caricati su autocarro per l'immediato avvio al recupero e/o smaltimento.

L'area delle Riparazioni Navali è già dotata delle strutture necessarie all'esecuzione delle operazioni di demolizione, lo schema delle attività è il seguente:

- **zona A** – Corrisponde alle banchine nell'area delle Riparazioni Navali. È il molo presso il quale avvengono smontaggio, preparazione alla demolizione e demolizione ponti superiori;
- **zona B** – Corrisponde all'area di bacino. È l'area presso la quale si procede alla rimozione di rifiuti pericolosi quali lubrificanti, carburanti, acque di sentina, pitture, TBT, amianto, PCB, anodi, batterie, freon, elementi radioattivi ecc. ;
- **zona C** – È collocata all'interno del bacino quindi è assicurato il contenimento di qualsiasi rilascio inquinante. Qui avvengono selezione, cernita, raggruppamento per tipologie omogenee, deposito in idonei contenitori, eventuale prelievo per classificazione ed etichettatura;
- **zona D** – È un'area di stoccaggio collocata dentro un capannone coperto nell'area in concessione alla ditta proponente. Sarà divisa in settori distinti per i diversi rifiuti. Il pavimento è impermeabilizzato e sarà dotato di bacini di contenimento impermeabilizzati per lo stoccaggio dei rifiuti liquidi. Qui verranno depositati i rifiuti della zona C prima dell'avvio allo smaltimento o recupero. I rottami metallici verranno immediatamente destinati al recupero come anche gli oli, i combustibili e le acque di sentina che già oggi vengono prelevati da ditte specializzate direttamente in bacino;
- **zona E** – servizi comprendenti uffici, infermeria, spogliatoi, magazzino, dispositivi di protezione individuali e delle emergenze, laboratorio analisi. Saranno collocati nell'area delle Riparazioni Navali e corrisponderanno alle dotazioni già nella disponibilità della ditta proponente o dell'ente Bacini.

Saranno predisposti un "Inventario dei materiali pericolosi" e un "Piano di riciclaggio nave specifico", propedeutici alle attività di demolizione. L'inventario sarà suddiviso in tre parti:

- elenco dei materiali pericolosi presenti nella struttura o nelle attrezzature della nave con indicazione della loro ubicazione e dei quantitativi approssimativi;
- elenco dei rifiuti generati dalle attività presenti a bordo della nave;
- elenco delle scorte presenti a bordo della nave.

Si tratta di un elenco dei rifiuti ai quali è attribuito un codice CER. Di tali rifiuti devono essere stabilite eventuali caratteristiche di pericolosità e dovranno essere sottoposti a campionamenti e determinazioni analitiche per la verifica di conformità al recupero o allo smaltimento, che avverranno in appositi impianti conformemente a quanto previsto dall'art. 188 del D. Lgs. 152/2006 e smi. La classificazione dei rifiuti dovrà avvenire prima della demolizione allo scopo di avviarli direttamente con lo specifico codice CER alla destinazione finale senza necessità di stoccaggio intermedio per la loro classificazione. L'inventario dei rifiuti pericolosi e non pericolosi sarà redatto secondo le linee guida per la predisposizione delle sostanze pericolose contenuta nella risoluzione IMO MEPC 197(62) adottata nel luglio 2011. In generale sono previste le seguenti procedure:

- ispezione a bordo;
- identificazione visiva dei rifiuti certamente non pericolosi (es. arredi) e di quelli certamente pericolosi (es. batterie e neon);

Data - IL DIRIGENTE

(Dott.ssa Nicoletta Faraldi)

- identificazione visiva dei materiali "sconosciuti" (es. coibentazioni) e loro campionamento.
- Per i materiali contenuti nelle strutture e negli equipaggiamenti delle navi è previsto di procedere come segue:
- ricerca di materiali contenenti amianto (motori, tubazioni, boiler, pavimenti, coibentazioni termoisolanti);
 - ricerca di PCB (trasformatori, condensatori, pitture a base di olio, materiali termoisolanti ecc.);
 - ricerca di sostanze lesive dell'ozono (apparati frigoriferi);
 - ricerca di composti organostannici (verniciatura della carena);
 - ricerca dei rifiuti operativi (combustibile pesante, diesel, lubrificanti, acque grigie, acque nere, acque di sentina);
 - ricerca delle scorte di magazzino (pitture, disinfettanti, sgrassanti, detergenti, batterie, fotografici, farmaceutici, estintori, prodotti chimici in genere ecc.);
 - ricerca di liquidi contenuti in macchinari e apparecchiature (oli lubrificanti, oli idraulici, additivi motore, antigelo, elettroliti, accumulatori al piombo ecc.);
 - ricerca di gas contenuto in macchinari e apparecchiature (CO₂, acetilene, ossigeno, gas refrigeranti come R134A, R407C, argon ecc.);
 - ricerca di beni di consumo contenenti potenzialmente sostanze pericolose (monitor, stampanti, schermi televisivi ecc).

Generalmente dalla demolizione di una nave si stima che vengano prodotti i seguenti rifiuti:

- Assimilabili agli urbani	10%
- Rifiuti speciali pericolosi	5%
- Rifiuti speciali non pericolosi	5%
- Rifiuti metallici	70%
- Acque oleose	10%

Il Piano di riciclaggio, come pure l'Inventario dei materiali pericolosi, sarà elaborato prima dell'arrivo in porto della nave e definirà anche se, e in che misura, i lavori preparatori come pretrattamento, individuazione di potenziali pericoli, eliminazione delle scorte, debbano avvenire in luoghi diversi dall'impianto di riciclaggio. Inoltre conterrà l'indicazione del luogo in cui la nave sarà collocata e la gestione dell'arrivo e del collocamento sicuro della nave da riciclare nonché informazioni su tipologia e quantitativi dei materiali pericolosi e dei rifiuti che saranno prodotti, compresi quelli contenuti nell'inventario già citato.

È allegata la tabella relativa ai potenziali rilasci di un'industria di demolizione navi contenente informazioni sui materiali potenzialmente pericolosi, i relativi componenti pericolosi, l'identificazione delle sorgenti, il processo che genera il rifiuto, l'esposizione ambientale e gli effetti sull'ambiente. Essa costituisce la base per l'elaborazione del piano di riciclaggio. Nella relazione fornita, per ogni materiale potenzialmente pericoloso vengono considerate le emissioni potenzialmente causate dai vari metodi di demolizione e il loro impatto sull'uomo (salute dei lavoratori) e sull'ambiente. Vengono esaminati nel dettaglio i metodi di rimozione e stoccaggio nonché la destinazione di metalli, oli e carburanti, acque di sentina e di zavorra, vernici e rivestimenti, amianto, PCB, altri materiali come sorgenti radioattive, legname, PVC, batterie e freon nonché altri prodotti chimici che per svariati motivi possono trovarsi su una nave. Complessivamente verranno adottate misure cautelative e gestionali che garantiscono che le attività verranno condotte in modo da evitare o ridurre al minimo gli impatti sui vari comparti ambientali coinvolti, anche in considerazione dell'ubicazione dell'impianto e dell'assetto organizzativo già consolidato da parte dell'azienda.

Monitoraggio ambientale. È prevista la predisposizione del piano dell'impianto in cui verranno dettagliatamente descritti e processi e le procedure operative, la formazione e la sicurezza dei lavoratori, la protezione della salute umana e dell'ambiente, i ruoli e le responsabilità del personale, la preparazione e la capacità di reagire alle emergenze e i sistemi di monitoraggio. I potenziali inquinanti e disturbi ambientali connessi al riciclaggio di navi in ambiente portuale possono essere suddivisi in quattro categorie:

- rilasci nei sedimenti
- rilasci in mare
- emissioni in aria
- rumore e vibrazioni (l'area è ricompresa nella classe VI, esclusivamente industriale, del Piano di zonizzazione acustica del Comune di Genova.)

Poiché nell'attività di demolizione il principale rilascio è quello degli inquinanti sotto forma di polveri è stata prevista l'installazione di due stazioni di monitoraggio dell'aria, al confine di bacino o nel molo ex Superbacino o in prossimità delle banchine dove sarà ormeggiata la nave, più una cosiddetta di "bianco" posta in un'area non influenzata dalle operazioni di demolizione e riciclaggio. Altre emissioni in atmosfera possono essere prodotte, in maniera molto marginale, dal taglio termico dei metalli.

Per quanto attiene i rilasci in mare è previsto il campionamento giornaliero dell'acqua all'interno e all'esterno delle panne di segregazione, monitorando il parametro oli e grassi.

Per i sedimenti è previsto un prelievo dal fondo prima dell'accosto della nave e successivamente un prelievo quindicinale volto a determinare PCB, idrocarburi e metalli pesanti compreso lo stagno nel caso sia presente nelle pitture.

Per quanto attiene il rumore sono previste le seguenti campagne di misura:

- una in impianto prima dell'inizio delle attività di demolizione;

- semestralmente in impianto durante la demolizione in bacino
- prima dell'inizio attività e successivamente semestralmente presso un recettore posto in prossimità del varco che porta all'area delle Riparazioni Navali.

Le vibrazioni sono considerate trascurabili poiché le attività si svolgeranno quasi esclusivamente in bacino ma sarà effettuata una valutazione del rischio in tal senso conformemente a quanto prescritto dal D. Lgs. 81/2008.

I dati del monitoraggio saranno illustrati in relazioni periodiche semestrali. I campionamenti e le analisi previste nel protocollo di monitoraggio, così come le analisi per la classificazione dei rifiuti, saranno svolti da personale esperto e qualificato che si assumerà la piena responsabilità dei risultati che verranno forniti con certificati di analisi. Verrà utilizzato un laboratorio collocato nell'area delle Riparazioni Navali appositamente allestito per il controllo di dette operazioni ma indipendente dalla ditta proponente.

Radioattività. Sorgenti radioattive possono essere presenti in sensori di livello, di funi o nei segnali di emergenza. Dal punto di vista ambientale (e della tutela della salute) il livello di radiazioni è talmente basso da poter essere considerato irrilevante. I rifiuti contenenti sostanze radioattive verranno gestiti con le modalità previste dal D. Lgs. 230/1995 che assicurano contro rilasci nell'ambiente.

Disturbi ambientali, prevenzione incidenti e incendi. Le navi vengono demolite essenzialmente con lavorazioni meccaniche come smontaggio e taglio. Il principale rischio di incidenti consiste nelle eventuali esplosioni nel corso delle lavorazioni a caldo. Le lavorazioni che prevedono l'utilizzo di apparecchi a fiamma o che possano generare scintille verranno eseguite in condizioni di sicurezza verificando che il tenore di ossigeno dell'atmosfera e la concentrazione di vapori infiammabili rientrino nei limiti di sicurezza. Sarà inoltre verificato che nei locali chiusi le concentrazioni di eventuali materiali tossici siano nei limiti consentiti e che nel corso delle lavorazioni non ne vengano prodotti ulteriori. Saranno utilizzati strumenti di monitoraggio in continuo con sistema di allarme luminoso e acustico per la segnalazione di eventuali superamenti dei limiti di esposizione.

Viabilità e traffico veicolare. Un impatto potenzialmente negativo non significativo può essere individuato in un maggior traffico veicolare all'interno dell'ambito RFK5 e nella difficoltà di immissione di tale traffico nella viabilità cittadina. L'impatto può essere ridotto adeguando la viabilità portuale, migliorando la regolamentazione del traffico in uscita dai varchi portuali e nella viabilità cittadina ed eventualmente riducendo al minimo il lavoro notturno.

CONSIDERAZIONI E CONCLUSIONI

Per quanto sopra esposto si ritiene che l'attività prevista nell'impianto di riciclaggio navi in questione non presenti effetti significativi e negativi sull'ambiente in quanto verranno adottate misure cautelative e gestionali, basate anche sulle indicazioni contenute nel nuovo Regolamento 1257/2013/UE relativo al riciclaggio delle navi, che garantiscono che le attività verranno condotte in modo da evitare o ridurre al minimo gli impatti sui vari comparti ambientali coinvolti, anche in funzione dell'ubicazione dell'impianto e dell'assetto organizzativo e gestionale già consolidato da parte dell'azienda, nonché in considerazione del fatto che il recupero e il riutilizzo di materiali può essere considerato come attività avente effetti ambientali positivi. Si ritiene pertanto che il progetto non debba essere assoggettato a procedura di V.I.A. regionale.

FINE TESTO



Livorno, 24.6.2014

Prot: 27894 /RU

Rif.:

Allegati:

- Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento Protezione Civile – Commissario
Delegato per l’Emergenza Naufragio Nave
Costa Concordia
ROMA

OGGETTO: Emergenza naufragio M/N Costa Concordia.

Parere

Come evidenziato nelle Conferenze dei Servizi del 9 e del 16 giugno u.s. l’interesse e la competenza di questa Agenzia, per quanto attiene il progetto in esame, è rappresentato dalla necessità che l’armatore si impegni direttamente o per il tramite del proprio rappresentante, a presentare all’Ufficio delle Dogane del porto di destinazione tutto il materiale recuperato eventualmente disperso nel corso del trasferimento, per l’espletamento delle formalità doganali. Allo stesso modo anche per l’intero relitto dovranno essere presentate le specifiche dichiarazioni doganali, secondo la procedura finora attuata sia per lo svuotamento dei serbatoi che per il materiale finora recuperato dal luogo del naufragio.

Queste procedure, che non possono essere differenti a seconda del porto nazionale di destinazione, saranno concordate direttamente tra l’armatore e la dogana competente nel porto di destinazione.

Di conseguenza questa Agenzia esprime parere favorevole all’attuazione del progetto presentato dalla soc. Costa ed illustrato nelle citate Conferenze dei Servizi.

Per l’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli

Il Direttore dell’U.D. di Livorno

Massimo Ricasoli



**AGENZIA DELLE DOGANE
E DEI MONOPOLI**

Firenze, 19 Giugno 2014

Protocollo: 19188/RU

Rif.: Vs.

Al sig. Massimo Ricasoli
Direttore dell'Ufficio delle Dogane di
LIVORNO

Allegati:

OGGETTO: Emergenza M/N Costa Concordia – Progetto di trasferimento del
relitto al porto di Genova – Conferenza di servizi decisoria.

Si fa riferimento a Vs. nota prot. n. 26962 del 18.6.2014 nella quale si
riepilogano gli esiti delle precedenti sessioni della conferenza di servizi istruttoria
in merito al progetto di trasferimento e successivo smaltimento del relitto della
M/N Costa Concordia.

Si evidenzia altresì che la Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento
Protezione Civile ha convocato, per il 25 giugno p.v. la conferenza di servizi
decisoria, nella quale dovranno essere acquisiti, in forma scritta, i pareri, i visti ed i
nulla osta per l'attuazione del progetto, elaborati da parte di ciascuna
amministrazione.

Tutto ciò premesso, si incarica la S.V. di intervenire all'incontro in
rappresentanza dell'Agenzia.

Considerati gli esiti della conferenza di servizi istruttoria e salvo diverse
istruzioni da parte delle Strutture Centrali dell'Agenzia, si ritiene che possa essere
espresso parere favorevole all'attuazione del progetto, ferme restando le
prescrizioni già evidenziate nei precedenti incontri.

Si resta in attesa di conoscere gli esiti della riunione.

d'ordine del Direttore Interregionale

Dott. Davide Bellosi

*Firma autografa a mezzo stampa ai sensi dell'art. 3,
comma 2 del D. Lgs. 39/93*

Emergenza naufragio M/N Costa Concordia

Conferenza di servizi per l'esame e l'approvazione del progetto per il trasferimento del relitto presso il porto idoneo individuato per il successivo smaltimento

Delibera Consiglio dei Ministri del 16 maggio 2014

PARERE

La scrivente Agenzia, sulla base della Relazione istruttoria allegata al presente parere per formarne parte integrante e sostanziale, esprime

parere favorevole

al progetto per il trasferimento del relitto della M/N Costa Concordia presso il porto idoneo individuato per il successivo smaltimento, proponendo le seguenti prescrizioni:

1. Il Piano di monitoraggio ambientale durante il trasferimento proposto da Costa Crociere S.p.A. dovrà essere integrato con:
 - Prelievo di controcampioni (contestualmente al prelievo dei campioni previsti dal Piano), che dovranno essere opportunamente conservati per la successiva analisi da parte dei laboratori ARPAT/ARPAL;
 - indicazione delle metodiche utilizzate e delle modalità di conservazione dei campioni, in relazione alla durata prevista del viaggio di trasferimento.
2. Durante la fase di rigalleggiamento e di trasferimento del relitto, sarà svolto un monitoraggio ambientale progettato e realizzato in sinergia fra ISPRA, ARPAT ed ARPAL, in affiancamento al monitoraggio ambientale effettuato dal Consorzio Titan Micoperi. Tale monitoraggio ambientale marino congiunto sarà svolto con la collaborazione tecnico - logistica della Guardia Costiera, secondo il programma in fase di predisposizione da parte di ISPRA, ARPAT ed ARPAL. I dettagli operativi (quali numero dei campioni prelevati, misure in situ, profili analitici con indicazione delle metodiche utilizzate) saranno definiti sulla base di quanto già elaborato da ARPAT - ISPRA e convalidato dall'Osservatorio Monitoraggio Concordia nelle varie fasi dell'emergenza ed in particolare in corrispondenza del raddrizzamento del relitto, e tenendo conto della disponibilità di mezzi nautici ed attrezzature di bordo.
3. Per gli aspetti puntuali inerenti le attività di demolizione del relitto, si rimandi al provvedimento di Autorizzazione Integrata Ambientale ai sensi della Parte II del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., in via di rilascio da parte della Provincia di Genova alla ditta individuata.
4. Preventivamente all'inizio delle attività di smaltimento, dovrà essere fornito l'inventario delle sostanze pericolose presenti, completo delle certificazioni attestanti il contenuto e la tipologia di sostanze; laddove tale documentazione non sia disponibile dovrà essere prevista un'ispezione da parte di personale di azienda qualificata. Dovrà anche essere fornita una adeguata certificazione, che attesti l'assenza di amianto e di rilevatori antincendio contenenti sorgenti di radiazioni ionizzanti.

Direzione Scientifica

Via Bombrini 8 – 16149 Genova
Tel. +39 010 6437223 - fax. +39 010 6437204
PEC: arpal@pec.arpal.gov.it
segreteria.ds@arpal.gov.it - www.arpal.gov.it
C.F. e P.IVA 01305930107

Arpal, visto il Progetto presentato, preso atto di quanto esposto dalle diverse Amministrazioni nel corso delle due Conferenze dei Servizi Istruttorie e sulla scorta di quanto esposto nell'allegata relazione, espone anche le seguenti osservazioni:

1. Per quanto attiene alla scelta del periodo migliore entro il quale effettuare il trasferimento del relitto dall'Isola del Giglio al porto individuato per il successivo smaltimento, si propone di far riferimento al documento "Caratterizzazione meteomarina dell'alto Tirreno e Mar Ligure", redatto congiuntamente da ISPRA, ARPAL e LAMMA. In proposito si segnala che tale periodo, sulla base delle valutazioni preliminari effettuate dal tavolo congiunto ARPAL-LAMMA-ISPRA attivato al fine di mettere a sistema tutti i dati di tutte le boe disponibili per fornire al soggetto responsabile del trasferimento un'informazione univoca, presumibilmente cade nel periodo compreso fra i primi giorni di luglio e i primi giorni di agosto.
2. ARPAL, su richiesta del Dipartimento di Protezione Civile Nazionale e in collaborazione con la Veglia Meteo presente presso lo stesso Dipartimento, potrà fornire supporto mettendo a disposizione i modelli previsionali utilizzati nonché la rete osservativa gestita.

Da ultimo, si chiede che sia specificato che l'autorizzazione rilasciata per il trasferimento del relitto dall'Isola del Giglio al porto di destino comprenda anche il successivo trasferimento dal porto di Voltri al Molo Ex Superbacino del porto di Genova.

Il Direttore Generale
(Avv. Roberto Giovanetti)



Allegati:

- Relazione istruttoria
- Documento descrittivo "Previsioni meteomarine di ARPAL"

Genova, 23 giugno 2014

Direzione Scientifica

Via Bombrini 8 – 16149 Genova
Tel. +39 010 6437223 - fax. +39 010 6437204
PEC: arpal@pec.arpal.gov.it
segreteria.ds@arpal.gov.it - www.arpal.gov.it
C.F. e P.IVA 01305930107

Emergenza naufragio M/N Costa Concordia

Conferenza di servizi per l'esame e l'approvazione del progetto per il trasferimento del relitto presso il porto idoneo individuato per il successivo smaltimento

Delibera Consiglio dei Ministri del 16 maggio 2014

Relazione istruttoria**PREMESSA**

La presente relazione istruttoria è stata predisposta da ARPAL ai fini dell'espressione del parere sul progetto proposto da Costa Crociere S.p.A. di trasferimento e successivo smaltimento del relitto della M/N Costa Concordia, richiesto dal Commissario delegato ex OPCM n. 3998/2012 per l'emergenza naufragio nave Costa Concordia con nota prot. n. DIP/CONC/0031595 del 17/06/2014, assunta a protocollo ARPAL con n. 15153 del 17/06/2014.

La relazione si basa sui documenti resi disponibili sul web all'indirizzo <ftp://ftp.protezionecivile.it/> come da comunicazioni in proposito pervenute dal Dipartimento nazionale di Protezione Civile.

MONITORAGGIO AMBIENTALE

Per quanto riguarda gli aspetti inerenti il monitoraggio ambientale durante la fase di rigalleggiamento e di trasferimento del relitto, sono stati consultati tutti i documenti forniti da Costa Crociere, ed in particolare:

- Considerazioni scelta progetti trasferimento e di riciclaggio del relitto CC.pdf
- RELAZIONE AMBIENTALE PROGETTO TRASFERIMENTO RELITTO CC A GENOVA.pdf
- TMCC-TM-PRO-60-001-01 Progetto di Trasferimento del relitto di CC a GE_rev 25-5- 14.pdf
- Progetto di Trasferimento del Relitto di Costa Concordia_Integrazioni_7 Giugno 2014.pdf
- Prog Trasferimento e Prog Riciclaggio_Integrazioni_11 Giugno 2014.pdf
- TMCC-TT-PRO-60-002-01 Rotte Giglio Genova.pdf
- CCTM-TT-PRO-60-103-01 Towing Emergency Plan Rev 1.pdf
- CCTM-TT-PRO-60-104-01 Towing Caretaking Plan Rev 1.pdf
- TMCC-TT-PRO-60-101-01 Progetto di Trasferimento a GE Rev1.pdf

Sono stati consultati inoltre i seguenti documenti non strettamente attinenti al trasferimento ma comunque utili a definire il piano di monitoraggio, forniti da ISPRA e ARPAT:

- Acque interne-30-701-01_PGAI_2014-05-11.pdf
- Relazione inerente le attività effettuate da ARPAT per il monitoraggio delle condizioni dell'ambiente marino durante le operazioni di parbuckling della M/N Costa Concordia.pdf

Come descritto nella documentazione fornita, il Piano di monitoraggio ambientale proposto da Costa Crociere S.p.A. durante il trasferimento prevede :

- Campionamenti di acque a 2 profondità (-0,5 e -15 m) per analisi chimiche per 2 volte al giorno, in corrispondenza della prua (bianco) e poppa del convoglio, con conservazione dei campioni a bordo ad idonee condizioni di temperatura.

- Analisi sugli 82 parametri previsti dal protocollo di monitoraggio concordato con ARPAT/ISPRA, comprendente nutrienti, idrocarburi leggeri e pesanti, metalli pesanti, solventi, detergenti, composti organoalogenati, ftalati, IPA e alcuni parametri microbiologici.
- Misure mediante sonda multiparametrica dei principali parametri fisici della colonna d'acqua (0 -20 m di profondità) da effettuare 4 volte al giorno;
- Misure mediante ADCP (Acoustic Doppler Current Profiler) portatile della direzione e intensità delle correnti e della torbidità dell'acqua.

Si ritiene che tale piano debba essere integrato con:

- prelievo di controcampioni (in numero da definire) contestualmente al prelievo dei campioni previsti. I controcampioni, opportunamente conservati, saranno poi analizzati dai laboratori delle Agenzie.
- dettagli relativi alle metodiche utilizzate, soprattutto circa le modalità di conservazione dei campioni, vista la durata prevista del viaggio.

Si osserva la necessità, durante la fase di rigalleggiamento e di trasferimento del relitto Concordia, che venga svolto un monitoraggio ambientale di parte pubblica con lo scopo di affiancarsi al monitoraggio effettuato dal consorzio Titan Micoperi. Tale monitoraggio sarà progettato e realizzato in comune fra ISPRA, ARPAT e ARPAL.

E' opportuno inoltre che tale monitoraggio congiunto avvenga con la collaborazione tecnico -logistica della Guardia Costiera.

I dettagli operativi del programma (numero dei campioni prelevati, misure in situ, profili analitici), al momento in fase di predisposizione, dovranno essere definiti nel corso di specifici incontri tecnici successivi alla seduta decisoria della Conferenza di Servizi, sulla base di quanto già elaborato da ARPAT- ISPRA e convalidato dall'Osservatorio per il monitoraggio della Concordia nelle varie fasi dell'emergenza e in particolare in corrispondenza del raddrizzamento del relitto, e tenendo conto della disponibilità di mezzi nautici ed attrezzature di bordo.

A questo proposito, sarebbe auspicabile conoscere quanto prima possibile i dettagli relativi ai mezzi nautici messi in campo dalla Guardia Costiera, su cui dovrebbero imbarcarsi i tecnici dell'ISPRA e delle Agenzie Regionali, quali ad esempio la possibilità di stabilizzazione e conservazione a bordo dei campioni per le successive analisi in laboratorio.

PROGETTO DI DEMOLIZIONE

Per quanto riguarda il progetto di demolizione della nave Concordia presso il porto di Genova si osserva preliminarmente che la società San Giorgio del Porto SpA, individuata come futura responsabile della demolizione del relitto, ha in corso l'iter di autorizzazione per impianto di riciclaggio nave ai sensi della Parte II del d.lgs. 152/06 e ss.mm.ii., per l'attività 5.1 dell'allegato 8.

In riferimento a tale iter, il prossimo 10/07 è già fissata la seduta decisoria della Conferenza dei Servizi per il rilascio dell'AIA.

Si ritiene che l'attività di riciclaggio della nave Concordia, intesa come attività di recupero e smaltimento rifiuti, seppure nell'emergenza, debba sottostare alle indicazioni dell'autorizzazione integrata ambientale (AIA), in attuazione dell'art.29-sexies comma 6 del d.lgs. 152/06 e ss.mm.ii. e quindi che i monitoraggi e controlli, sia in termini di autocontrolli che di controlli di parte pubblica, debbano essere quelli imposti dall'AIA in carico alla San Giorgio del Porto SpA.

Si osserva poi che il 20/11/2013 (pubblicato su GUUE del 10/12/13 n. L330) è stato emanato il regolamento UE/1257/2013 relativo al riciclaggio delle navi, la cui applicazione avverrà non prima del 31/12/2015. Tuttavia alcune disposizioni - quali i requisiti degli impianti di riciclaggio, la modalità di autorizzazione e l'elenco degli impianti a livello europeo - entreranno in vigore a partire dal 31/12/2014. Tale regolamento prevede che per ciascuna nave a fine vita, dovrà essere predisposto un piano di riciclaggio specifico (art. 7). Il progetto di smaltimento Concordia quindi potrebbe essere assimilato ad un piano di riciclaggio specifico da avviare ad un impianto autorizzato.

Infine si osserva che, a parere della scrivente Agenzia, le modalità di autorizzazione al trasporto così come definite ai sensi dell'art. 265 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. dovrà comprendere tutti i trasferimenti del relitto Costa Concordia, compresi anche quelli dalla diga foranea di Voltri all'area "Riparazioni navali". In tale ottica dovranno essere valutati anche il sistema di monitoraggio, eventuali misure di sicurezza e il piano di emergenza.

Di seguito si riportano le richieste di precisazioni ed integrazioni, per le quali un maggior dettaglio è presente nel procedimento di rilascio dell'AIA.

Preventivamente all'inizio delle attività di smaltimento, dovrà essere fornito l'inventario delle sostanze pericolose presenti, completo delle certificazioni attestanti il contenuto e la tipologia di sostanze; laddove tale documentazione non sia disponibile dovrà essere prevista un'ispezione da parte di personale di aziende qualificate. In proposito si chiede che venga fornita una adeguata certificazione della assenza di amianto e, pur prendendo atto di quanto comunicato Costa Crociere S.p.A. con nota del 09/04/2014 (prot. ARPAL n. 12192 del 16/05/2014) ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. 230/95 e ss.mm.ii., si chiede altresì che venga fornita una adeguata certificazione circa la non presenza di rilevatori antincendio contenenti sorgenti di radiazioni ionizzanti. In proposito ARPAL si riserva un eventuale sopralluogo di verifica.

L'attività di gestione dei rifiuti, sulla base dello specifico Piano di Gestione dei Rifiuti previsto, dovrà essere valutata dalle autorità competenti, precedentemente l'inizio dei lavori.

Il riciclaggio delle navi può essere descritto come trattamento di un rifiuto mediante operazioni preliminari precedenti il recupero (R12 e R13) ed operazioni preliminari precedenti allo smaltimento (D13, D14 e D15).

L'attività prevederà inoltre il recupero dei metalli ferrosi e non ferrosi, producendo materiale per l'industria metallurgica mediante selezione, ed eventuale trattamento a secco per l'eliminazione di materiali e/o sostanze estranee (R4).

La nave che entra nell'impianto verrà identificata con CER 160104*, rifiuto pericoloso in considerazione del fatto che la nave contiene sostanze e rifiuti pericolosi per natura o per le loro caratteristiche.

A supporto dell'attività di smontaggio navi, sono previste aree di deposito temporaneo dei rifiuti ai sensi dell'art.183 c.1 lettera bb) d.lgs. 152/06. Tali aree saranno dislocate sia lungo le banchine del porto sia su mezzi navali (chiatte). La scrivente Agenzia ritiene opportuno che l'area dedicata a tale attività, sia autorizzata all'interno dell'AIA ai sensi del d.lgs. 152/06 parte II, come area di stoccaggio rifiuti.

Le aree di stoccaggio rifiuti, sia pericolosi che non pericolosi, dovranno rispettare le caratteristiche, previste dalle BAT esistenti e dall'art.13 del Regolamento UE/1257/2013, in particolare dovranno essere previsti:

- superficie impermeabile;
- cordolatura del perimetro a difesa delle acque meteoriche esterne;

- adeguata pendenza, e presenza di canalette per convogliare eventuali liquidi ed acque meteoriche ad un serbatoio di raccolta, a seguito di dimensionamento dell'area di stoccaggio;
- stoccaggio dotato di opportuno sistema di copertura;
- stoccaggio rifiuti per codice CER e tipologia di rifiuto;
- separazione rifiuti pericolosi da quelli non pericolosi;
- divieto di miscelazione rifiuti;
- rifiuti pericolosi stoccati in idonei contenitori con adeguati requisiti di resistenza in relazione alle proprietà chimico fisiche ed alle caratteristiche di pericolosità dei rifiuti;
- presenza di sostanze adsorbenti da utilizzare in caso di perdite accidentali.

Le aree di stoccaggio rifiuti, sia quelle in banchina che quelle effettuate direttamente sulla chiatta, dovranno essere dettagliate, dal punto di vista di modalità di stoccaggio, quantitativo stimato, e tipologia di rifiuti stoccati.

Lo stoccaggio dei rifiuti pericolosi e quelli non pericolosi dovranno essere mantenuti separati, e le aree di stoccaggio dovranno essere ben individuate all'interno delle diverse aree di cantiere.

I rottami ferrosi e non ferrosi potranno essere stoccati in cumuli su basamenti pavimentati. L'area dovrà avere una pendenza tale da convogliare eventuali liquidi in apposite canalette e pozzetti di raccolta di capacità adeguate, il cui contenuto dovrà essere periodicamente avviato all'impianto di trattamento.

A tal proposito si ricorda che dal 09/10/2011 è in vigore il Regolamento Europeo 333/2011 relativo ai criteri per determinare quando alcuni rottami metallici cessano di essere considerati rifiuti (End of Waste – EOW) e che lo stesso si applica ai rottami di ferro, acciaio e di alluminio.

Per i rifiuti prodotti, si osserva che la classificazione dei rifiuti è in funzione dell'attività che ha generato il rifiuto, ad eccezione delle famiglie 13, 14, 15 e 16. Quindi per tutti i rifiuti che non rientrano in queste famiglie, si dovranno usare i CER appartenenti alla sottofamiglia 19 12 "rifiuti prodotti dal trattamento meccanico dei rifiuti (a titolo di esempio: selezione, triturazione, compattazione, riduzione in pellet) non specificati altrimenti".

Qualora l'attività preveda l'estrazione di sostanze lesive dai circuiti frigoriferi direttamente in loco, tali attività dovranno rispettare non solo i requisiti previsti dal D.M. 20 Settembre 2002, ma anche quelli relativi al d.lgs. 49 del 14/03/14, configurandosi come gestione di RAEE (rifiuti da apparecchiature elettriche ed elettroniche). Qualora l'attività preveda la produzione di rifiuti ad alto impatto odorigeno, e/o rifiuti ad alto contenuto di sostanza organica e biodegradabile, la scrivente Agenzia ritiene necessario siano previste modalità di stoccaggio che mitigano al minimo tale impatto e comunque un tempo di stoccaggio non superiore ai 3 giorni.

Sulla base dell'inventario dei materiali presenti a bordo si ritiene inoltre necessario implementare un sistema di tracciabilità che permetta di verificare l'effettivo smaltimento/recupero di tutti i materiali inventariati e in quale sito di stoccaggio vengono destinati.

Dovrà comunque essere garantito il rispetto degli adempimenti in materia di SISTRI.

Dall'analisi della documentazione, la parte relativa al trattamento delle "acque interne alla nave", è principalmente focalizzata nelle attività effettuate nelle FASI 1, 3 e 4.

Per quanto riguarda la Fase 1 (Diga Foranea - Voltri), nella quale si prevede l'alleggerimento della nave, è prevista, tra le varie attività, l'analisi e successiva gestione in conformità alla normativa

vigente dell'acqua intrappolata nei compartimenti dei ponti emersi (se presente): si chiede di specificare le modalità di campionamento ed i parametri che si intendono determinare. Non risulta, inoltre, presente la descrizione di come si intenda smaltire tale acqua.

Circa la Fase 3 (Molo Ex Superbacino) l'area di lavorazione, non essendo in bacino "chiuso", è da considerare come zona a maggior rischio di inquinamento, nonostante la presenza delle doppie barriere di contenimento. A tale scopo nelle pagine successive verrà dettagliato il monitoraggio di parte pubblica previsto.

La Fase 3 prevede anche le attività di pulizia dei magazzini contenenti cibo, all'interno dei quali si prevede la rimozione di acqua con sistemi di pompe, e la pulizia delle superfici interne con acqua ad alta pressione e sostanze disinfettanti. Poiché entrambe le tipologie di acque saranno aspirate con un sistema di pompe e trasferite in cisterne/bettoline, si chiede di specificarne la destinazione finale.

Circa la fase 4, nella quale si prevede lo svuotamento dell'acqua intrappolata nella nave e il pompaggio dal bacino 4 al bacino 5 di quella eventualmente fuoriuscita dopo rimozione dei teli magnetici, si chiede quali parametri si intendano analizzare. Inoltre è opportuno conoscere i tempi necessari per lo svuotamento del bacino 5, le modalità di svuotamento dello stesso, specificando i volumi di acqua in gioco e la loro relativa destinazione.

Poiché l'acqua contaminata la cui composizione risulti compatibile con le caratteristiche tecniche dell'impianto di trattamento dei bacini sarà inviata all'impianto di depurazione e le altre inviate ad impianti esterni, si chiede di indicare quali impianti sono stati identificati e le modalità di trasferimento.

Si chiede di specificare la gestione di tutte le tipologie di acque individuate: acque di lavaggio ad alta pressione delle superfici interne con prodotti sanificanti, eventuale pulizia delle casse contenenti residui oleosi, acque di zavorra, acque di sentina. In particolare per queste ultime si prevede di utilizzare pompe e tubazioni a tenuta e di avviarle a recupero o smaltimento in impianti separati: si chiede pertanto quali saranno i criteri di scelta tra le due opzioni e cosa si intende per "impianti separati".

In sintesi, dovranno essere caratterizzate le diverse tipologie di acque interne alla nave e qualora le loro caratteristiche non fossero coerenti con quelle indicate nei provvedimenti autorizzativi, dovranno essere definite le modalità di smaltimento.

Nell'ambito del progetto in esame, le operazioni impattanti dal punto di vista delle emissioni in atmosfera sono riconducibili in particolare a:

- taglio ossiacetilenico
- lavorazioni meccaniche e di rimozione di materiali
- svuotamento impianti da liquidi e aeriformi

A parere di questa Agenzia saranno da privilegiare le tecniche di taglio idraulico in sostituzione alle normali tecniche di taglio termico.

Le attività di taglio ossiacetilenico rientrano nel campo di applicazione della Parte V del D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii., e sono normate in regione Liguria da specifiche delibere regionali, che prevedono la captazione e l'abbattimento degli inquinanti generati dalle stesse.

Nel caso vengano effettuate tali operazioni, dovranno essere eseguite con l'ausilio di impianti di captazione e abbattimento, anche mobili, delle emissioni prodotte. Tali impianti dovranno essere sottoposti ad adeguato piano di manutenzione che ne garantisca l'efficienza di abbattimento. Inoltre, in considerazione della ventosità della zona, si ritiene che le operazioni che generano emissioni polverulente debbano essere sospese quando il valore medio della velocità del vento superi i 30 Km/h per più di dieci minuti e che debbano comunque essere utilizzate tutte le tecniche di mitigazione possibile.

Saranno inoltre da adottare adeguate tecniche di abbattimento e mitigazione in caso di emissioni di composti organici volatili e di emissioni odorigene - in fase di bonifica del relitto (ad es. in fase 1: pulizia dei magazzini contenenti alimenti), in fase di svuotamento di impianti e circuiti da combustibili ed in fase di stoccaggio, anche temporaneo, dei rifiuti prodotti. L'emissione di sostanze organiche volatili e di composti odorigeni dovrà essere monitorata per tutta la durata della fase di lavoro che la genera.

Dovranno inoltre essere previsti sistemi di abbattimento delle emissioni generate da attività di rimozione di materiali isolanti (fibre naturale e/o artificiali) e sistemi di abbattimento per l'eventuale rilascio dei gas inventariati.

PIANO DI MONITORAGGIO

I risultati del monitoraggio da parte del gestore dovranno essere inviati agli enti competenti, secondo tempistiche e modalità definite in sede di rilascio di AIA.

Per quanto attiene all'inquinamento acustico, dovranno essere previste campagne di misura in ricettore esposto sia nella zona della cantieristica navale (presso Varco di Via Cavour) che in prossimità alla diga foranea di Voltri.

Per quanto riguarda il piano di monitoraggio dell'ambiente marino, sulla base di quanto indicato nel "Monitoraggio e Misure di contenimento / mitigazione" presentato da Costa S.p.A. all'interno del "Progetto di riciclaggio del Relitto di Costa Concordia nel Porto di Genova" che prevede in ciascuna delle quattro fasi campagne di monitoraggio delle acque marine di 82 parametri (allegato 1) e sui sedimenti per i parametri PCB, idrocarburi totali e metalli, ARPAL effettuerà, sia nelle acque marine che sui sedimenti, prima dell'inizio di ciascuna fase, il prelievo e l'analisi di un campione di bianco per confronto.

Sull'impianto di trattamento reflui industriali dell'Ente Bacini per il periodo di presenza della nave Concordia nel bacino n. 4, si prevede da parte di Arpal che vengano effettuati per i primi 3 mesi un campione ogni 15 giorni e successivamente 1 al mese, fino al termine dei lavori con il seguente profilo analitico:

- Tutte le Sostanze pericolose della Tab. 5 All. 5 D.lgs. 152/06 Parte III;
- Idrocarburi totali, oli e grassi animali e vegetali, Ferro, Manganese, Stagno, alluminio, solidi sospesi totali, azoto nitrico, azoto nitroso.

Per quanto riguarda le emissioni in atmosfera, relativamente al piano di monitoraggio di qualità dell'aria proposto si ritiene opportuno sostituire le polveri totali sospese con la frazione respirabile (PM10 invece di PTS) ed integrare con l'analisi dei metalli sullo stesso PM10 (Ni, Pb, Fe, Cr, Cd, Mn e Sn, se presente nelle pitture). Qualora le operazioni di taglio termico venissero effettuate anche nell'area di Voltri, sarà da valutare la necessità di effettuare analogo monitoraggio anche in quell'area.

Si ritiene inoltre opportuno effettuare una campagna con deposimetri prima dell'inizio dei lavori di demolizione ed una campagna nel corso degli stessi. Ciò anche in considerazione della prossimità dell'abitato alle due aree interessate e delle criticità già lamentate in relazione alle abituali attività di riparazione navale da un lato e di movimentazione merci dall'altro.

L'ubicazione delle centraline di qualità dell'aria e dei deposimetri dovrà essere concordata con le autorità locali.

ATTIVITA' PREVISIONALE

Per quanto attiene alle attività previsionali meteorologiche e del moto ondoso, ARPAL mette a disposizione le proprie risorse modellistiche e strumentali di cui al documento descrittivo allegato. In particolare la competente struttura dell'Agenzia è già in contatto con ARPAT ed ISPRA e in questo senso ha collaborato al documento di analisi congiunta circa la caratterizzazione delle condizioni meteomarine dell'Alto Tirreno e Mar Ligure; inoltre in collaborazione con la Veglia Meteo del Dipartimento di Protezione Civile potrà fornire supporto previsionale meteomarino secondo le modalità da concordare tra gli enti istituzionali coinvolti.

Il Direttore Scientifico
(Dott.ssa Rosa Maria D'Acqui)



Allegato 1 – elenco parametri ricercati nelle acque interne del relitto (vedi Piano di Gestione Acque Interne – PGAI - TMCC-MC-REP-30-701-01)

Sostanza		
SOLFURI	ANTRACENE	Cloroalcani (C10-C13)
CLORO ATTIVO LIBERO (Cl2)	BENZO(A)PIRENE	1-Cloro-2-nitrobenzene
AZOTO TOTALE (N)	BENZO(B)FLUORANTENE	1-Cloro-3-nitrobenzene
NITRATI (N)	BENZO(K)FLUORANTENE	1-Cloro-4-nitrobenzene
NITRITI (N)	BENZO(GH)PERILENE	Cloronitrotolueni
ORTOFOSFATI (P)	INDENO(1,2,3-CD)PIRENE	2 - Clorotoluene
FOSFORO TOTALE	NAFTALENE	3 - Clorotoluene
TOC C	FLUORANTENE	4 - Clorotoluene
IDROCARBURIC 10 - C 40	BIS (2-ETILESI)FTALATO	Pentaclorobenzene
IDROCARBURI C <10	NONILFENOLO miscela isomeri	Esaciorobenzene
AZOTO AMMONIACALE (NH4)	OTTILFENOLO	Esaciorocicloesano
TENSOATTIVI ANIONICI	PENTACLOROFENOLO	
enterococchi intestinali	Tributilstagno	
escherichia coli	5 - Clorofenolo	
coliformi totali	2 - Clorofenolo	
1,1,1-TRICLOROETANO	4 - Clorofenolo	
1,2,3-TRICLOROBENZENE	3,4 - Diclorofenolo	
1,2,4-TRICLOROBENZENE	2,4,5 - Triclorofenolo	
1,2-DICLOROBENZENE	2,4,6 - Triclorofenolo	
1,2-DICLOROETANO	Esaciorobutadiene	
1,3-DICLOROBENZENE		
1,4-DICLOROBENZENE		
BENZENE		
CLOROBENZENE - µg/L		
CLOROFORMIO (triclorometano)		
CLORURO DI VINILE		
DICLOROMETANO (Cloruro di metilene)		
ETILBENZENE		
META-XILENE+PARA-XILENE		
ORTO-XILENE		
TETRACLOROETILENE		
TETRACLOROMETANO		
TOLUENE		
TRICLOROETILENE		
ARSENICO		
CADMIO		
CROMO		
RAME		
MERCURIO		
NICHEL		
PIOMBO		
Poli bromodifenil etere		

1

PREVISIONI METEOMARINE DI ARPAL

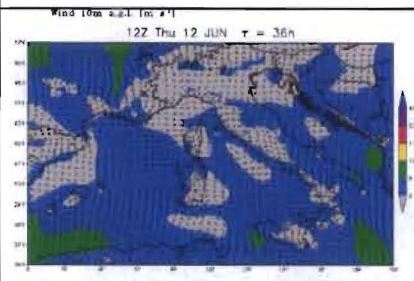
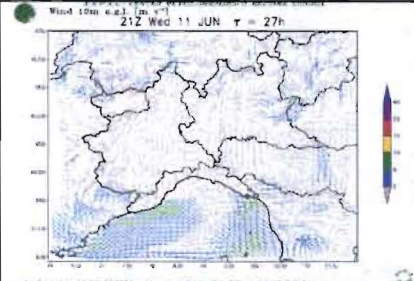
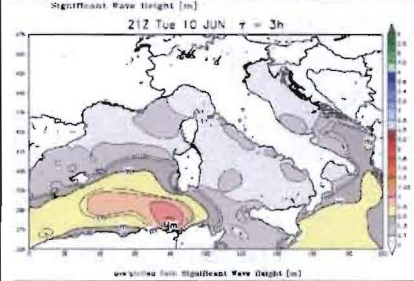
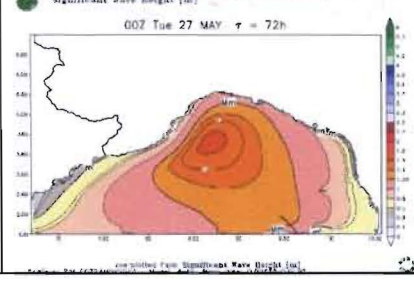
Il Centro Funzionale di Protezione Civile di ARPAL emette previsioni meteomarine dedicate al settore Ligure, estese ai fenomeni significativi sui settori Corsica, Elba e Maddalena:

http://www.arpal.gov.it/index.php?option=com_wrapper&view=wrapper&Itemid=451



Di seguito si riportano le risorse modellistiche e strumentali, nonché le competenze professionali, che ARPAL può mettere a disposizione.

1) MODELLI PREVISIONALI

MODELLO	AREA	CAMPI	Risoluz/Aggiornamenti / Scadenze previsionali
BOLAM		Vento a 10 m Pressione	10 km 00-06-12-18 UTC +72 ore (3 gg)
MOLOCH		Vento a 10 m Pressione	3 km 00-06-12-18 UTC +48 ore (2 gg)
WWIII MED		Altezza sign Direzione Periodo	10 km 00-06-12-18 UTC +216 ore (9 gg)
WWIII LIG		Altezza sign Direzione Periodo	3 km 00-06-12-18 UTC +216 ore (9gg)

2) ATTIVITA' PREVISIONALE



Sala Operativa del Centro Funzionale Meteo-idrologico di Protezione Civile della Regione Liguria – ARPAL:

- 7 previsori meteo-marini
- Bollettino mare e Avvisi ai naviganti sul Mar Ligure e settori contigui, dal lun al venerdì (a 3 giorni)
- Reperibilità h24

3) RETE OSSERVATIVA

ANEMOMETRI COSTIERI

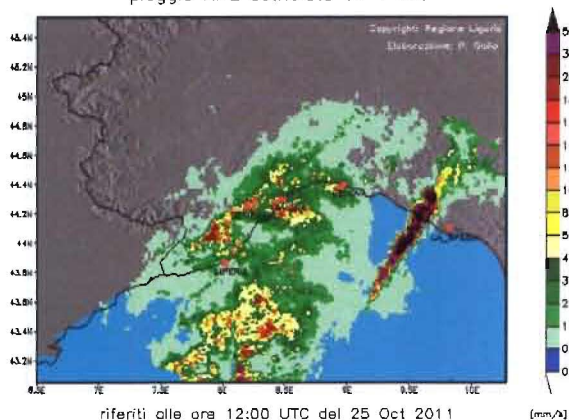


BOA CAPO MELE (SV)

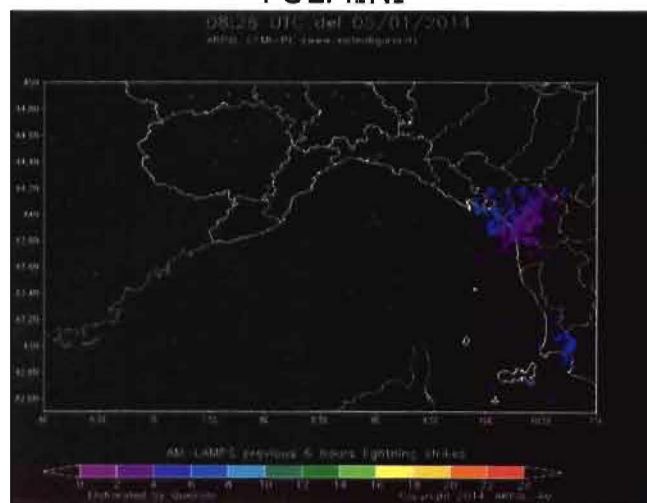


RADAR M.TE SETTEPANI

pioggia RME cumulata ad 1 ora



FULMINI





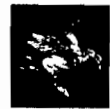


ARPAT

Agenzia regionale
per la protezione ambientale
della Toscana

Il Direttore generale

Regione Toscana



Prot.n. v. segnature informatica

cl. DV.09.02/3006

del 26.06.14

a mezzo: PEC

PARERE

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento della Protezione Civile
Al Commissario delegato Emergenza
Costa Concordia ex OPCM 3998/2012
Dott. Franco Gabrielli
protezionecivile@pec.governo.it

E, p.c.

Presidente Osservatorio Costa Concordia
Maria Sargentini
regionetoscana@postacert.toscana.it

Presidente ISPRA
Bernardo De Bernardinis
protocollo.ispra@ispra.legalmail.it

Oggetto: Emergenza naufragio M/N Costa Concordia. Trasmissione parere definitivo

In relazione alle convocazioni alle Conferenze istruttorie del 09 e 16.06.2014 e alla Conferenza decisoria del 25/06/2014 inoltrato, in allegato, il parere di ARPAT.

Dott. Ing. *Gilberto Barca*¹

¹ Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.Lgs 82/2005.

L'originale informatico è stato predisposto e conservato presso ARPAT in conformità alle regole tecniche di cui all'art. 71 del D.Lgs 82/2005.

Nella copia analogica la sottoscrizione con firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del soggetto responsabile secondo le disposizioni di cui all'art. 3 del D.Lgs 39/1993.



SISTEMA
DI GESTIONE
CERTIFICATO

Organizzazione con
Sistema di
gestione certificato da
CERMET
Secondo la norma
UNI EN ISO 9001:2008
Registrazione n. 3198-A

ARPAT.PROTOCOLLO@POSTACERT.TOSCANA.IT
WWW.ARPAT.TOSCANA.IT -
URP@ARPAT.TOSCANA.IT
P.IVA 04686190481

ARPAT - DIREZIONE GENERALE
VIA N. PORPORA, 22 - 50144 FIRENZE
TEL. 055.32061 - FAX 055.3206324 PEC:

n. prot. cl.

DV 09.02/300.6

del 24.06.2014

Oggetto: Conferenza di Servizi del 25.06.2014 - **Parere** di ARPAT relativo al progetto di trasferimento del relitto della nave Costa Concordia dall'Isola del Giglio al sito di riciclaggio.

Vista l'OPCM n° 3998/2012 e successive;

Vista la Delibera del Consiglio dei Ministri dell'11/03/2013;

Vista le Delibere del Consiglio dei Ministri del 16/05/2014 e del 13/06/2014;

Atteso che il presente parere si basa sull'esame della documentazione di seguito riportata:

- Progetto di trasferimento del Relitto della Nave Costa Concordia al Porto di Genova TMCC-TM-PRO-60-001-01 Rev 25-05-2014;
- Progetto di trasferimento del Relitto della Nave Costa Concordia al Porto di Genova CCTM-TT-PRO-60-101-01 Rev 15-06-2014;
- Considerazioni in merito alla scelta dei progetti di trasferimento e di riciclaggio del relitto di costa concordia. Lettera Costa Crociere del 25 Maggio 2014;
- Relazione ambientale relativa al Progetto di trasferimento del Relitto della Nave Costa Concordia al Porto di Genova Rev.0 del 25/05/2014;
- Progetto di trasferimento del relitto di Costa Concordia, integrazioni Rev. 0 del 7.06.2014;
- Progetto di trasferimento del relitto di Costa Concordia, integrazioni del 11.06.2014;
- Progetto di trasferimento del relitto di Costa Concordia, integrazioni del 20.06.2014.



Visto quanto espresso in occasione delle Conferenze di Servizi istruttorie rispettivamente del 9 e 16 giugno 2014;

Atteso che il presente parere è limitato alla materia ambientale e all'ambito territoriale di competenza dell'Agenzia e che, fermo restando l'impegno al monitoraggio, quest'ultima intende comunque evidenziare possibili problematiche di ambito più generale, proponendo nel contempo i relativi suggerimenti di cautela, come di seguito meglio specificato.

Atteso che la valutazione del rischio relativo alla galleggiabilità ed al sistema di funzionamento dei cassoni è di competenza di altri soggetti, si ribadisce, comunque, la vulnerabilità delle zone attraversate del Santuario dei cetacei e la preferenza per un tragitto più breve, ove siano disponibili altri porti quando il relitto sarà pronto per il trasporto.

Atteso che relativamente alla scelta del porto di Genova quale destinazione finale del relitto, fatta salva in proposito la valenza di eventuali atti delle Amministrazioni competenti, questa Agenzia prende atto delle motivazioni riportate dal proponente, con particolare riferimento:

- alla necessità e urgenza di rimozione del relitto della nave Costa Concordia dalle acque del Giglio, considerato anche il notevole superamento del tempo previsto dal progetto iniziale per il suo allontanamento;
- alle esigenze di urgenza della rimozione del relitto e continuità delle operazioni di traino con l'operazione di rigalleggiamento, ricordate in premessa nella stessa delibera del Consiglio dei Ministri del 16 maggio 2014;
- alle condizioni di vulnerabilità, nei confronti delle condizioni meteo-marine, del relitto equipaggiato con i cassoni, nella situazione immediatamente prima del rigalleggiamento, evidenziate da Costa Crociere in occasione della Conferenza di Servizi del 16 giugno u.s.;
- alla prevedibile indisponibilità dei porti di Piombino e Civitavecchia a ricevere il relitto nel momento immediatamente seguente la fase di rigalleggiamento.



A tale proposito si ricorda che ARPAT ha sempre sostenuto, sin dal primo parere espresso il 2 maggio 2012, che “ci si debba riferire ad un porto che riduca al minimo i tempi di trasporto ed i rischi connessi.”

Ritenuto che, nel caso in cui la data di inizio delle operazioni di refloating e delle conseguenti operazioni di traino, fosse compatibile con la piena disponibilità dell'impianto di Piombino o di Civitavecchia a ricevere il relitto, sarà necessario provvedere alla effettuazione di una nuova verifica della destinazione finale, per ridurre ulteriormente i rischi ambientali e di sicurezza relativi alle operazioni di traino.

Considerato che la fase del traino verso il porto di destinazione finale rappresenta una parte molto delicata del progetto, in quanto il convoglio dovrà attraversare il Santuario dei cetacei, dovranno essere analizzate, d'intesa con le Agenzie competenti (LaMMA e ISPRA), le migliori condizioni meteo per il coordinamento in sicurezza di tutte le operazioni.

Ritenuto che, a prescindere dalla configurazione giuridica rifiuto/non rifiuto, debbano essere fornite adeguate garanzie fidejussorie, per eventuali sversamenti o incidenti, a carico del proponente.

Ricordato che, a livello più generale, prima dell'inizio delle singole operazioni contenute nel progetto, dovranno essere ottenute tutte le relative autorizzazioni previste dalle norme vigenti, compresa l'Autorizzazione Integrata Ambientale relativa all'impianto di riciclaggio e quanto previsto in materia di gestione dei rifiuti, oltre a quelle relative al traino.

Preso atto, per quanto concerne le potenziali sorgenti di inquinamento ancora presenti sul relitto, di quanto riportato nella documentazione prodotta, sia a proposito delle operazioni di rimozione delle sostanze inquinanti effettuate dal momento del naufragio fino ad oggi, sia degli aspetti di sicurezza evidenziati da Costa Crociere, che hanno impedito la rimozione di parte di esse.

Ricordato che, a seguito della rimozione del relitto, si dovrà procedere al ripristino dell'area di cantiere al Giglio, come già previsto anche nella fase WP9 del progetto di rimozione del relitto,



procedendo anche al completamento del programma di recupero biologico dei fondali e del monitoraggio dei relativi effetti.

Tutto ciò premesso:

- 1) Riteniamo che il piano di monitoraggio proposto, condivisibile nella sua impostazione, debba prevedere che il campione superficiale della colonna d'acqua sia prelevato in corrispondenza del pelo libero e non a meno 0,50 m, in analogia alle modalità adottate per il monitoraggio periodico finora svolto nell'area del relitto. Le modalità di prelievo, a livello operativo, dovranno essere comunque concordate con gli enti di controllo, in funzione delle condizioni meteomarine in essere.
- 2) Dovrà essere indicata preventivamente la potenzialità di rimozione degli idrocarburi degli skimmer utilizzati in coda al relitto e dimostrata la loro adeguatezza, sia per la tipologia di idrocarburi ancora presenti a bordo, sia in relazione all'evento incidentale credibile ritenuto più gravoso, del quale viene anche richiesta una valutazione quantitativa (magnitudo, probabilità). Analoga valutazione si ritiene debba essere effettuata con riguardo all'incidente credibile ritenuto più gravoso, riferito alle altre tipologie di sostanze a bordo del relitto.
- 3) Preso atto che dalla Relazione ambientale relativa al progetto di trasferimento, emerge che “dalle ispezioni visive condotte sulle casse del combustibile esse risultano aver mantenuto la loro integrità strutturale”, relativamente ai residui di combustibile ancora presenti nei tre serbatoi accessibili dall'esterno 1P, 1S, e 4P, si chiede tuttavia di verificare la possibilità e l'opportunità di effettuarne la rimozione tramite pompaggio.
- 4) Gli elaborati progettuali, almeno quelli pervenuti in Agenzia, non sono sottoscritti da figure professionali, portando solo il logo delle società incaricate: dovranno essere univocamente determinate le figure professionali abilitate che sottoscrivono formalmente le varie parti che compongono il progetto.



Come già evidenziato in occasione della conferenza di Servizi del 16 giugno u.s., ritenuto indispensabile il monitoraggio curato dal sistema delle Agenzie ambientali, con la collaborazione dell'Autorità Marittima, si conferma che il battello dell'Agenzia (M/N Poseidon) sarà in grado di seguire il convoglio sino a che non uscirà dalle acque del Giglio, per poi rientrare in porto in modo da poter conferire i campioni al laboratorio di Livorno. Successivamente si propone la presenza di ARPAT con ARPAL e ISPRA a bordo di imbarcazioni della Capitaneria, per effettuare da queste ultime i campionamenti. Il set di riferimento per campionamenti e analisi si ritiene debba essere quello consolidato da ARPAT negli ultimi due anni di monitoraggio delle acque esterne ed interne al relitto.

Il responsabile Settore Mare
Marcello Ceccanti (*)

Il Coordinatore dell'Area Vasta Costa
Marcello Mossa Verre (*)

*Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.Lgs. 82/2005. L'originale informatico è stato predisposto e conservato presso ARPAT in conformità alle regole tecniche di cui all'art. 71 del D.Lgs 82/2005. Nella copia analogica la sottoscrizione con firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del soggetto responsabile secondo le disposizioni di cui all'art. 3 del D.Lgs 39/1993.



CONFERENZA DEI SERVIZI DECISORIA 25 GIUGNO 2014

“EMERGENZA NAUFRAGIO M/N COSTA CONCORDIA”

Parere definitivo di ASL 3 Genovese sul Progetto presentato da Costa Crociere, relativo al trasferimento e successivo smaltimento del relitto della M/N Costa Concordia nel Porto di Genova.

Visti il Decreto Legislativo n.152/2006 e ss.mm.;

visti i Decreti Legislativi n.81/2008, n.272/1999, n.271/1999;

vista la Deliberazione del Consiglio dei Ministri 16 maggio 2014 “ Avvio della procedure per l’esame e l’approvazione del progetto per il trasferimento del relitto della nave Costa Concordia presso il porto idoneo individuato per il successivo smaltimento e fissazione del termine per lo svolgimento della Conferenza dei Servizi decisoria”;

vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri 13 giugno 2014 con la quale è stato tra l’altro procrastinato al 26 giugno il termine per la conclusione della Conferenza dei Servizi;

esaminata la documentazione tecnica presentata da Costa Crociere S.p.A. relativa al progetto di trasferimento e di riciclaggio del relitto di Costa Concordia nel porto di Genova e le successive integrazioni;

atteso che in data 16/06/2014 ASL 3 Genovese ha partecipato alla Conferenza dei Servizi istruttoria;

dato atto che in data 17/06/2014 è pervenuta convocazione della Conferenza dei Servizi decisoria per il 25/06/2014.

Premesso che:

- il presente parere definitivo viene espresso relativamente al rischio per la salute pubblica e per la salute dei lavoratori in conseguenza delle operazioni di sgombero e demolizione del relitto;
- gli effetti delle immissioni di polveri e di inquinanti nella atmosfera e delle emissioni sonore, in virtù delle misure di prevenzione del rischio previste, sono ritenuti non significativi per la salute pubblica;

- tutte le attività sono svolte in ambito portuale, per cui i potenziali ricettori più vicini alle aree di cantiere (tessuto urbano di Genova) risultano a oltre 500 metri dal molo ex Superbacino e dalla banchina di Voltri, distanza che, insieme alle misure di prevenzione previste, è valutata sufficiente a tutelare la salute degli abitanti;
- l'incremento di traffico veicolare dovuto all'allontanamento dei materiali di sgombero e smantellamento non rappresenta un rischio significativo di aumento di rumore ed inquinanti immessi in atmosfera; inoltre tra le aree di cantiere e il tessuto urbano è ubicata la viabilità cittadina (sopraelevata Aldo Moro, Corso Aurelio Saffi, Via Prà, Via Pegli) il cui traffico ordinario produce immissioni in atmosfera già monitorate attraverso la rete di centraline di rilevamento;
- le misure previste per il contenimento dell'inquinamento delle acque marine destinate alla balneazione risultano adeguate;
- da parte di ASL 3 Genovese è assicurata la vigilanza ed il controllo finalizzati alla prevenzione della salute pubblica e dei lavoratori e, in particolare, ASL 3 Genovese svilupperà l'attività di controllo della demolizione nell'ambito della legislazione vigente (DLgs 81/2008, D Lgs 272/1999, D Lgs 271/1999), anche in collegamento con i Vigili del Fuoco, la Direzione Territoriale del Lavoro, l'Autorità Marittima e l'Autorità Portuale, garantendo la partecipazione dei soggetti sociali del Comitato di Igiene e Sicurezza Portuale;
- la ASL 3 Genovese partecipa al procedimento per il rilascio dell'Autorizzazione Integrata Ambientale, a seguito di istanza presentata dal cantiere San Giorgio del Porto S.p.A. per "Impianto di riciclaggio navi sito in Area Riparazioni Navali e area delimitata all'interno del Porto di Voltri a Genova".

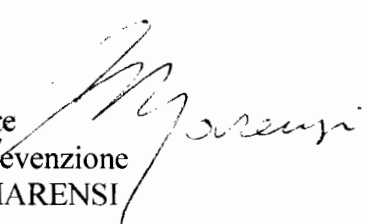
Alla luce di quanto sopra si esprime

PARERE DEFINITIVO FAVOREVOLE

sul Progetto presentato da Costa Crociere, relativo al trasferimento e successivo smaltimento del relitto della M/N Costa Concordia nel Porto di Genova.

Genova, 20 giugno 2014

Il Direttore
Dipartimento di Prevenzione
Dottor Lorenzo MARENSI



Azienda Us19 Prot n.38195 del 24/06/2014



Alla Protezione Civile
c/o Presidenza Consiglio dei Ministri
ROMA

Oggetto : Invio parere per Conferenza dei Servizi decisoria del 25/06/2014

In merito a quanto oggetto circa il trasferimento della M/N Concordia, si esprime quanto segue :

le operazioni di spostamento del relitto della M/N Concordia possono costituire un rischio di contaminazione per le acque della costa Est Nord Est dell'Isola dove, in vicinanza dell'attuale collocazione del relitto, in loc. Cannelle, è collocata la presa a mare del dissalatore che garantisce circa il 90%- 95% dell'approvvigionamento idrico potabile del Giglio.

Nel il periodo previsto per il trasferimento sono stimate in circa 7.000 le presenze nell'Isola e ciò impone la predisposizione di un piano per l'approvvigionamento idrico alternativo in caso di blocco del dissalatore.

Tale esigenza è già stata avanzata in occasione delle due precedenti sedute istruttorie dell'attuale Conferenza dei Servizi e non risulta essere stato predisposto il piano.

Si segnala che l'Azienda USL 9 attende l'aggiornamento del Piano di sicurezza sul lavoro ai sensi del D.L. 81/08 relativo alle attività lavorative previste per la fase di trasferimento al fine di poter verificare, per quanto di competenza, la corretta applicazione delle misure di sicurezza predisposte.

Tale aggiornamento è pregiudiziale rispetto alla concessione del parere

Infine si ricorda che l'Azienda USL 9 sta predisponendo il piano di emergenza territoriale da attivare durante la fase di "rigalleggiamento" e trasferimento, che consenta tempi di reazione del sistema 118, rapidi e adeguati alla dimensione dei rischi .

Si rimane a disposizione per eventuali ulteriori chiarimenti e integrazioni .

Distinti saluti

Il Direttore Sanitario
Dr. Danilo Zuccherelli

Leggi Messaggio

Da: Segreteria Generale APGE <segreteria generale@pec.porto.genova.it>

A: protezionecivile@pec.governo.it

CC:

Ricevuto il: 23/06/2014 03:58 PM

Oggetto: trasmissione parere su progetto di trasferimento e smaltimento "Costa Concordia".

Priorità: normale

[PARERE COSTA CONCORDIA.pdf\(1267363\)](#)

- [Azioni ▼](#)

[Cancella](#) [Segna come:](#) [Da leggere](#) [Sposta in:](#) [INBOX](#) [DELETED ITEMS](#) [DRAFTS](#)
[RECEIPTS](#) [SENT ITEMS](#)

Si provvede ad inviare in allegato il parere dell'Ente al progetto di trasferimento e successivo smaltimento del relitto della nave da crociera "COSTA CONCORDIA" presso il Porto di Genova. Con i migliori saluti Autorità Portuale di Genova La Segreteria Generale



AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA

CONFERENZA DEI SERVIZI DECISORIA: PARERE DELL'AUTORITA' PORTUALE DI GENOVA AL PROGETTO DI TRASFERIMENTO E SUCCESSIVO SMALTIMENTO DEL RELITTO DELLA NAVE DA CROCIERA "COSTA CONCORDIA" PRESSO IL PORTO DI GENOVA.

1. Preso atto della Delibera del Consiglio dei Ministri del 16 maggio 2014, qui integralmente richiamata;
2. Visto l'art. 14-ter comma 6, e l'art. 14-quater, comma 3, della legge 7 agosto 1990 n. 241, e successive modifiche, espressamente richiamati dall'art. 1 O.P.C.M. 4019 del 27 aprile 2012, e preso atto che ai sensi dell'art. 14-ter comma 6, ogni Amministrazione convocata partecipa alla conferenza di servizi attraverso un unico rappresentante legittimato dall'organo competente, ad esprimere in modo vincolante la volontà dell'amministrazione su tutte le decisioni di competenza della stessa;
3. Considerato che:
 - nelle date 9 giugno 2014 e 16 giugno 2014 si sono svolte in Roma, regolarmente convocate, le Conferenze dei Servizi istruttorie inerenti il trasporto e il recupero della Concordia;
 - con nota del Capo del Dipartimento della Protezione Civile 0031595 in data 17 giugno 2014 è pervenuta la convocazione della Conferenza dei Servizi decisoria per il giorno 25 giugno;
4. Rilevato che:
 - per le operazioni di trasferimento del relitto dall'Isola del Giglio all'interno del Porto di Genova la competenza afferisce alla Autorità Marittima che provvederà ad impartire specifiche prescrizioni;
 - il progetto complessivo finalizzato a quanto in oggetto e presentato dalle Società individuate da Costa Crociere (d'ora in avanti "gli operatori") prevede l'effettuazione delle relative operazioni in ambito portuale genovese, ossia in aree delimitate di cantiere (banchine) e/o in pontili e bacini nell'ambito del Porto di Genova ed è suddiviso nelle seguenti fasi:

FASE 1

Alleggerimento del relitto nello specchio adiacente la diga foranea di Voltri, con rimozione delle suppellettili e pulizia dei ponti per ridurre il pescaggio ed utilizzo per l'organizzazione dei rifiuti di una parte della banchina all'uopo deputata (argine di levante del terminal PSA Voltri Prà già "VTE". I rifiuti prodotti saranno gestiti come descritto nel piano di Gestione dei Rifiuti

L'alleggerimento è necessario per permettere lo spostamento del relitto nelle altre banchine del Porto di Genova senza effettuare dragaggi

Il relitto sarà circondato da una barriera di contenimento.

FASE 2

Trasferimento al molo ex superbacino (area riparazioni navali) e smontaggio ponti da 14 a 2.

Il molo è dotato di doppia barriera di contenimento.

In questa fase è previsto lo smontaggio a nave galleggiante dei ponti superiori (da 14 a 2) e la conclusione dello smontaggio degli arredi interni.

E' prevista l'installazione di una chiatta vicino al relitto su cui saranno installati un compattatore, un eventuale frantumatore e i container scarrabili.

FASE 3

Attività preparatoria allo smontaggio nel bacino dry dock 4 eseguita nel superbacino (recte: pontile "ex Superbacino").

Nella fase 3 sono previste le operazioni di rimozione degli sponson, il rigalleggiamento, la chiusura delle aree danneggiate con installazione di teli magnetici ed il rimorchio fino al bacino n. 4. Ridurre lunghezza scafo a 264 m e larghezza inferiore a 40 metri.

FASE 4

Smontaggio finale (include tutte le operazioni a secco da svolgersi dentro bacino di carenaggio n. 4).

ooo *** ooo

Quanto sopra considerato in attuazione di quanto richiesto nella nota del Capo Dipartimento della Protezione Civile, Dip. Conc/0031595 del 17 giugno 2014, si rappresenta quanto di seguito.

A. Fase 1 : Costa Concordia al Porto di Genova Prà Voltri.

Il Comitato Portuale dell'Autorità Portuale ha espresso in data 4 giugno 2014 parere favorevole (all. n. 1) alla concessione demaniale con decorrenza semestrale per la lavorazione del Costa Concordia in corrispondenza della Diga Foranea di Voltri (5000 mq. di banchina e 28.000 mq. di specchio acqueo), nonché per l'uso delle aree a terra meglio indicate nella planimetria allegata a detta delibera (Argine di Levante del Sesto Modulo: 14.500 mq. di area a terra e 1800 mq di specchio acqueo).

La concessione demaniale conseguente all'espressione del parere favorevole sopra indicato, approntata a fini di urgente predisposizione del sito, è stata rilasciata con decorrenza 19 giugno 2014 (all. n. 2).

Per quanto occorrente, si è altresì perfezionato il Provvedimento di Intesa Stato Regione ai sensi del DPR 616/77 e DPR 383/94 (all. n. 3).

Sotto il profilo tecnico, l'Autorità Portuale ribadisce, anche all'Autorità Marittima di Genova, parere favorevole di idoneità statica in merito all'operazione.

E' stata in particolare valutata la stazionarietà dell'ormeggio pur in concomitanza di stati di mare remoti, anche attraverso attività di modellazione (svolta per conto dell'operatore) del moto ondoso incidente e delle conseguenti portate di tracimazione.

B. Fase 2 (posizionamento del Costa Concordia nel lato interno del Pontile "ex Superbacino" del Porto di Genova)

Fase 3 (lavorazione del Costa Concordia nei bacini di carenaggio del Porto di Genova);

Fase 4 (smontaggio finale).

La valutazione dell'Ente è favorevole, in quanto il comprensorio indicato è per sua destinazione e funzione idoneo e conforme a dette fasi (Area Riparazioni Navali del Porto di Genova).

Detto compendio è, per inciso, dotato di impianto di depurazione delle acque reflue da lavorazione.

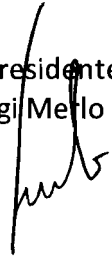
--- °° ---

Pertanto, in considerazione di quanto sopra e degli atti già assunti dall'Ente,

l'Autorità Portuale di Genova

esprime parere favorevole per quanto concerne l'operazione così come delineata in oggetto relativa al progetto di trasferimento e successivo smaltimento del relitto della nave "Costa Concordia" presso il Porto di Genova in tutte le fasi in cui si suddivide la suddetta operazione.

Il Presidente
Luigi Merlo



Genova, 23 giugno 2014

Allegati:

1. Delibera prot. n. 37/4.2/2014 assunta dal Comitato Portuale il 4.6.2014;
2. Concessione demaniale, zona Voltri con allegata planimetria;
3. Intesa Stato-Regione ai sensi dell'art.81 DPR 616/77 e s.m. e i. – Installazione di area di cantiere temporanea con relativi manufatti in testata al VI modulo di Voltri e a ridosso della diga – S. Giorgio del Porto;
4. Nota del 18 giugno 2014, della Direzione Gestione del Territorio.

Il presente provvedimento
è composto da n. 15 fogli,
così numerati:

pagina 1, 2, 3, 4, 5, 5.1 (allegati composti
da 7 pagine), 6, 7 e 8



ALL. N° 1

VISTO, E' COPIA CONFORME ALL' ORIGINALE
GENOVA, 23 GIU. 2014

SEGRETERIA GENERALE

E COMITATO
IN RESPONSABILE

AUTORITA' PORTUALE DI GENOVA

Deliberazione del Comitato Portuale

Protocollo n. 37 / 4.2 / 2014

ASSUNTA NELLA SEDUTA DEL

04 GIUGNO 2014

TITOLO: SAN GIORGIO DEL PORTO S.P.A.: ISTANZA PER RILASCIO CONCESSIONE DEMANIALE MARITTIMA RELATIVA AD AREE A TERRA E PROSPICIENTI SPECCHI ACQUEI SITI IN ZONA VOLTRI VOLTE A ATTIVITA' PROPEDEUTICHE ALLA DEMOLIZIONE DELLA "COSTA CONCORDIA". CONNESSA RICHIESTA DI AUTORIZZAZIONE EX ART. 45 BIS.

In conformità alla proposta memoria n. 4.2 avente il testo nel seguito formulato e proposto da

DIREZIONE GESTIONE DEL TERRITORIO - Ufficio Licenze Demaniali - Settore Commerciale

con l'assenso del Responsabile competente:

DIRETTORE DOTTOR CALCAGNO

ALLA TRATTAZIONE SONO:

Presenti	Assenti	Membri Comitato		Carica
X		Luigi	MERLO	Presidente Autorità Portuale
X		Vincenzo	MELONE	Comandante del Porto
	X	Claudio	MONTEVERDI	Dirigente Servizi Doganali GE
	X	Mirella	BOLOGNA	Rappr. Imprese Ferroviarie
	X	Pietro	BARATONO	Rappresentante Ministero LL.PP.
X		Claudio	J. BURLANDO	p. Presidente Giunta Regionale
X		Marco	S. DORIA	p. Sindaco Comune di Genova
	X	Giuseppe P.	FOSSATI	Commiss. Str. Amm. Prov.le GE
X		Paolo C.	A. Odone	p. Presidente CCIAA Genova
X		Ignazio	MESSINA	Rappresentante Armatori
	X	Marco	BISAGNO	Rappresentante Industriali
X		Giuseppe	COSTA	Rappresentante Imprenditori
	X	Maurizio	FASCE	Rappresentante Spedizionieri
X		Gian Enzo	DUCI	Rappr. Agenti Racc. Marittimi
	X	Francesco	DEL BOCA	Rappresentante Autotrasportatori
X		Enrico	ASCHERI	Rappresentante FILT - CGIL
X		Antonio	BENVENUTI	Rappresentante FILT - CGIL
X		Giacomo	SANTORO	Rappresentante FILT - CGIL
X		Ettorino	TORZETTI	Rappresentante FIT - CISL
X		Laura	GHIO	Rappresentante Dipendenti A.P.
X		Marco	ODONE	Rappresentante UILTRASPORTI

Data 04 GIUGNO 2014

Responsabile del Procedimento

VISTO

Gestione Risorse Finanziarie

IL DIRETTORE

Struttura proponente

(Segretario Generale)

(Presidente)

ASSISTONO i Revisori dei Conti:

Dottor ALTAMURA e Dottor SIFACE

ASSISTE, con funzioni di Segretario:

SIGNORA ROSANNA GHIGLIONE della Segreteria del Comitato.

 (Segretario Generale)	 (Presidente)
--	---

SCHEMA DI DELIBERAZIONE	
RIFERIMENTO ALL'O.D.G.	UFFICIO SEGRETERIA COMITATI
N. D'ORDINE 4.2	DATA DI RICEZIONE DELLA CARTELLA
SEDUTA 04 GIUGNO 2014	04 GIUGNO 2014

AUTORITA' PORTUALE DI GENOVA

DIREZIONE GESTIONE DEL TERRITORIO - Ufficio Licenze Demaniali - Settore Commerciale

CARTELLA DEL PROVVEDIMENTO SOTTOPOSTO AL COMITATO PORTUALE AVENTE AD OGGETTO:

SAN GIORGIO DEL PORTO S.P.A.: ISTANZA PER RILASCIO CONCESSIONE DEMANIALE MARITTIMA RELATIVA AD AREE A TERRA E PROSPICIENTI SPECCHI ACQUEI SITI IN ZONA VOLTRI VOLTE A ATTIVITA' PROPEDEUTICHE ALLA DEMOLIZIONE DELLA "COSTA CONCORDIA". CONNESSA RICHIESTA DI AUTORIZZAZIONE EX ART. 45 BIS.

SCHEMA N. // DEL PROT. GEN. ANNO 2014

Il responsabile del Procedimento appartenente alla Struttura predetta, presenta al Comitato Portuale, per le determinazioni di competenza, lo SCHEMA di ATTO DELIBERATIVO, come sopra individuato, che ha predisposto in merito all'oggetto indicato e che viene sottoposto, previa approvazione del Presidente. Il testo originale dello SCHEMA che si propone è riportato a pag. 4 della presente cartella. Lo SCHEMA proposto è corredato di allegati, che ne sono parte integrante e necessaria. Sul contenuto dello SCHEMA si ritiene necessario far presente quanto è riportato nello SCHEMA di deliberazione a pag. 6/7 della presente cartella.

Data 04 giugno 2014 Responsabile del Procedimento 	VISTO Gestione Risorse Finanziarie 	IL DIRETTORE Struttura proponente 
 (Segretario Generale)		
 (Presidente)		

**RELAZIONE DI ACCOMPAGNAMENTO DELLO SCHEMA
DI DELIBERAZIONE DEL COMITATO PORTUALE**

Protocollo n. 37 / 4.2 / 2014

4 GIUGNO 2014

SAN GIORGIO DEL PORTO S.P.A.: Istanza per il rilascio di concessione demaniale marittima relativa ad aree a terra e prospicienti specchi acquei siti in zona Voltri, VI Modulo (aree non in concessione a PSA Voltri S.p.A.) ad uso di "ship recycling", volta alle attività propedeutiche (svuotamento e smaltimento arredi e strutture) alla demolizione della "Costa Concordia", da effettuarsi successivamente nel comparto industriale. Connessa richiesta di autorizzazione ex art. 45 bis per imprese subappaltatrici. Periodo indicativo: luglio/ottobre 2014.

Con istanza del 28 febbraio 2014, e successive integrazioni del 13 marzo 2014, del 20 marzo 2014 e del 1° aprile 2014, la Società San Giorgio del Porto S.p.A. ha richiesto rilascio di concessione demaniale marittima per aree a terra e specchi acquei da asservirsi alle attività di ship recycling connesse al relitto della nave "Costa Concordia"; l'istanza e le integrazioni sono state pubblicate dall'8 aprile 2014 al 28 aprile 2014, e non risultano pervenute istanze concorrenti né osservazioni.

Le lavorazioni si svolgeranno in due tempi:

la prima fase di ship recycling si svolgerà nell'area e specchio acqueo siti in testata VI Modulo ed area presso la diga foranea, mentre successivamente i lavori si sposteranno nell'area delle riparazioni navali.

AREE A VOLTRI

Testata VI Modulo (aree non in concessione a VTE):

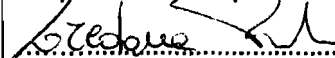
- ✓ mq. 14.500 area a terra con posizionamento di apprestamenti per area di cantiere (containers, compattatore/trituratore completo di accessori per il caricamento e la raccolta);
- ✓ mq. 1.800 di specchio acqueo;

Diga foranea:

- ✓ mq. 5.000 area a terra con posizionamento di apprestamenti per area di cantiere (containers, gru semoventi, carrelli elevatori, motopompe incendio, impianto illuminazione);
- ✓ mq. 28.000 specchio acqueo per ormeggio relitto e chiatta pontonata.

Data 4 GIUGNO 2014

Responsabile del procedimento




VISTO

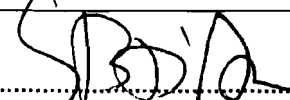
Gestione Risorse Finanziarie

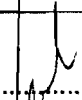


IL DIRETTORE

Struttura proponente




(Segretario Generale)


(Presidente)

**segue Relazione di accompagnamento dello schema di deliberazione del
Comitato Portuale**

Protocollo n. 37 / 4.2 / 2014

4 GIUGNO 2014

Preventivamente per consentire il posizionamento in sicurezza del relitto saranno integrate le strutture di ormeggio esistenti.

Rispetto all'originaria istanza, che configurava il periodo giugno/settembre 2014, le tempistiche di assegnazione della commessa, quelle tecniche di conduzione in emersione del relitto, e di organizzazione del suo trasferimento nel sito di destinazione (queste ultime curate da struttura governativa appositamente delegata), si è attuata una traslazione, configurandosi il possibile arrivo ad inizio della terza decade di luglio, per medesima durata indicativa di circa 4 mesi di permanenza del relitto; la concessione per le opere di apprestamento e cantierizzazione sarà anticipata di un mese rispetto al previsto arrivo, decorrendo pertanto dalla seconda metà di giugno.

Alla concessione si connette una serie di autorizzazioni ex art. 45 bis Cod. Nav. per le imprese che opereranno a supporto della società richiedente (n. 85 imprese, con duplicazioni in relazione a singole attività da espletarsi).

L'operazione, in particolare sotto il profilo tecnico e tecnico/nautico, in relazione alla sua complessità e rilevanza, è stata oggetto di pregresse riunioni preliminari tra Capitaneria di Porto, servizi tecnico-nautici, RINA, studio professionale a questo collegato, VTE, strutture tecniche dell'Ente, con precisazioni fornite dalla società richiedente.

L'istruttoria interna svolta presso gli Uffici dell'Ente, anche alla luce dei sopracitati incontri, ha avuto esito favorevole.

L'istanza è proposta a codesto Comitato Portuale nel quadro della imminente definizione della assegnazione della commessa, e nella necessità della società richiedente di confermare la disponibilità degli spazi atti a garantire la praticabilità dell'operazione nel porto di Genova, nonché predisporre, previo titolo concessivo, gli apprestamenti necessari nella zona. In caso di conferma del sito di Genova, che dovrebbe risolversi nel corso del corrente mese, l'esito favorevole della istruttoria compiuta e dell'odierno parere di Comitato Portuale consentiranno l'immediato urgente rilascio del titolo concessivo, presupposto all'intrapresa degli interventi di apprestamento del sito portuale di Voltri.

E' stato altresì constatato che la diga dovrà essere attrezzata per l'ormeggio del relitto anche in base alle sue condizioni reali di arrivo, e che conseguentemente anche gli

Data 4 GIUGNO 2014
Responsabile del procedimento

Loebue

VISTO
Gestione Risorse Finanziarie

IL DIRETTORE
Struttura proponente

[Firma]

[Firma]
(Segretario Generale)

[Firma]
(Presidente)

**segue Relazione di accompagnamento dello schema di deliberazione del
Comitato Portuale**

Protocollo n. 37 / 4.2 / 2014

4 GIUGNO 2014

apprestamenti strumentali e di supporto potrebbero dovere variare in relazione ad insorgenze; per questo motivo nel titolo concessorio, che recepirà le sistemazioni prefigurate previsionali, verrà prevista la possibilità di possibili varianti necessitate, da comunicarsi per eventuale valutazione, ma da considerarsi, esperita tale valutazione, previamente autorizzate, al fine di evitare ritardi nocivi all'esito dell'operazione, dovuti a meri formalismi provvedimentali su aspetti di specie.

Quale precisazione di dettaglio, al concessionario verrà attribuito l'onere della sistemazione della strada di accesso alla testata VI Modulo.

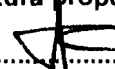
In ordine alla durata la si indica in mesi sei, anche in ordine a possibili insorgenze.

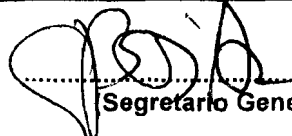
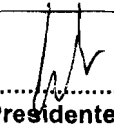
Il tutto comunque sarà oggetto di valutazione in sede di Conferenza dei Servizi convocata presso il Ministero competente (Ministero dell'Ambiente, Protezione Civile).

AUTORIZZAZIONI EX ART. 45 BIS COD. NAV.
(come da elenco allegato)

Data 4 GIUGNO 2014
Responsabile del procedimento


VISTO
Gestione Risorse Finanziarie


IL DIRETTORE
Struttura proponente


 (Segretario Generale)  (Presidente)

Nelle attività sopra indicate saranno presumibilmente impiegate in appalto le seguenti aziende:

ATTIVITA'	SUBAPPALTI
GESTIONI ASPETTI AMBIENTALI	ENI SAIPEM
PERMESSI DI GAS FREE	STUDIO ASSOCIATO COSTANZO E TORTAROLO
ATTIVITA' ALLOGGI	GEROLAMO SCORZA SAVI
ATTIVITA' CONDIZIONAMENTO ARIA	TECNAVI
ATTIVITA' DI CARPENTERIA E SALDATURA	GENOVA METAL CONSORZIO SNAED EUROSALD SARIMI
SERVIZIO GRU E ATTIVITA' DI CARPENTERIA E SALDATURA	T. MARIOTTI
ATTIVITA' DI CARPENTERIA	CTM MCN NAVALTUBI
ATTIVITA' SUBACQUEE	BARRACUDA DRAFINSUB

ATTIVITA' ELETTRICHE	O. T. IMPIANTI ORTEC SAEM BOTTARO MAURO CAMET IMPIANTI
ATTIVITA'	SUBAPPALTI
SERVIZIO DI FLOATING CRANE	SO.GE.I
SERVIZIO ANTINCENDIO	SARIA
FORNITURA DI GENERATORI	AGGREKO
SERVIZIO CONTROLLO HSE	CONSORZIO SNAFAT (OAGS)
ATTIVITA' DI SOLLEVAMENTO	VERNAZZA
ATTIVITA' DI MANOVRA	ADVANCE SYSTEM NAVALSIDER PORTO COOP. SOC. MARIS COOP QUADRO
ATTIVITA' MECCANICHE	IVALDI E GENERALE
ATTIVITA' MECCANICHE ED IDRAULICHE	AVVENENTE
ATTIVITA' DI TUBISTERIA	GIO. MAR
ATTIVITA DI SABBIAIATURA, LAVAGGIO E PITURAZIONE	LAGOMARSINO ANIELLI
ATTIVITA' DI PONTEGGIATURE	CPR P. F. SERVIZI
SERVIZIO DI SICUREZZA	LA PORTUALE
ATTIVITA' DI CARPENTERIA LEGNO	S. A. V.
DISPOSITIVI ANTI-INQUINAMENTO	B.A.MARINE S.R.L.

MONITORAGGIO DEI COMPONENTI DELL'ACQUA E DELL'ARIA	C.P.G. LAB S.R.L. SGS ITALIA S.P.A.
MONITORAGGIO INQUINAMENTO ACUSTICO	TECO S.R.L.
ATTIVITA' DI SMONTAGGIO	F.LLI OMINI S.P.A.
SCOPE OF WORK	SUBCONTRACTOR
SMALTIMENTO E RECUPERO ROTTAMI FERROSI	FERALPI SIDERURGICA S.P.A. SAN ZENO ACCIAI DUFERCO SPA
SMALTIMENTO RIFIUTI	RICCOBONI S.P.A. A.C.R. DI REGGIANI ALBERTINO S.P.A. AMBIENTHESIS S.P.A. SEPOR TERRESTRE E MARITTIMA S.R.L. GIUSEPPE SANTORO S.R.L.
SMALTIMENTO OLIO E BATTERIE	RICCOBONI S.P.A. A.C.R. DI REGGIANI ALBERTINO S.P.A. AMBIENTHESIS S.P.A. SEPOR TERRESTRE E MARITTIMA S.R.L.
SMALTIMENTO RIFIUTI CHE POSSONO ESSERE TRATTATI COME RIFIUTI URBANI - D1	RICCOBONI S.P.A. A.C.R. DI REGGIANI ALBERTINO S.P.A. AMBIENTHESIS S.P.A. LONZI METALLI S.R.L. GIUSEPPE SANTORO S.R.L.
TRATTAMENTO RIFIUTI ASSIMILABILI AI RIFIUTI URBANI	RICCOBONI S.P.A. A.C.R. DI REGGIANI ALBERTINO S.P.A.



**SAN GIORGIO
DEL PORTO**

OFFICINE MECCANICHE, FUSILI, FONDERIE
RIPARAZIONI E TRASFORMAZIONI FUSILI

San Giorgio del Porto S.p.A. con socio Unico
Calata Boccardo, 8 - 16128 Genova Italy
Phone +39.010.25156-1 fax +39.010.2461123
www.sangiorgiodelporto.it
e-mail: info@sgdp.it

	<p>AMBIENTHESIS S.P.A.</p> <p>LONZI METALLI S.R.L.</p> <p>GIUSEPPE SANTORO S.R.L.</p>
ATTIVITA'	SUBAPPALTI
SMALTIMENTO DI RIFIUTI SPECIALI PERICOLOSI E NON PERICOLOSI	<p>RICCOBONI S.P.A.</p> <p>A.C.R. DI REGGIANI ALBERTINO S.P.A.</p> <p>AMBIENTHESIS S.P.A.</p> <p>LONZI METALLI S.R.L.</p> <p>GIUSEPPE SANTORO S.R.L.</p>
SMALTIMENTO E RECUPERO DI MATERIALE DA ROTTAMARE	<p>LONZI METALLI S.R.L.</p>
AREE DEPOSITO MAGAZZINAGGIO	<p>RICCOBONI S.P.A.</p> <p>A.C.R. DI REGGIANI ALBERTINO S.P.A.</p> <p>PETROLTECNICA S.P.A.</p> <p>AMBIENTHESIS S.P.A.</p> <p>REAL SERVICE PRONTO INTERVENTO ECOLOGICO S.P.A.</p>
TRATTAMENTO E GESTIONE DEI RIFIUTI DERIVANTI DALLE ATTIVITA' DI DEMOLIZIONE	<p>RICCOBONI S.P.A.</p> <p>A.C.R. DI REGGIANI ALBERTINO S.P.A.</p> <p>PETROLTECNICA S.P.A.</p> <p>AMBIENTHESIS S.P.A.</p>

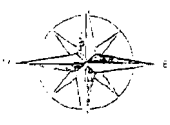
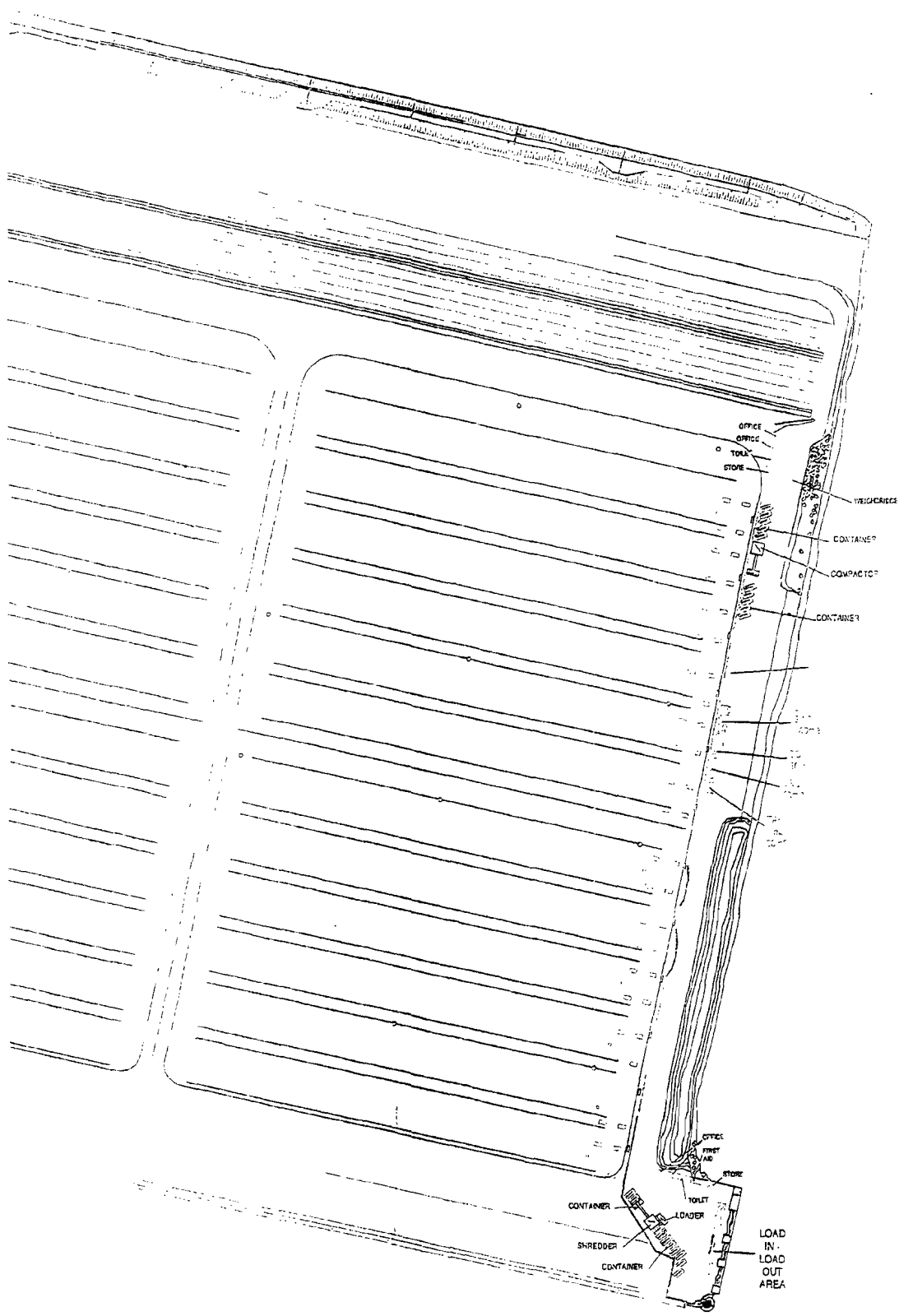
TRATTAMENTO E VENTILAZIONE ACQUA MARE	RICCOBONI S.P.A. A.C.R. DI REGGIANI ALBERTINO S.P.A. PETROLTECNICA S.P.A. AMBIENTHESIS S.P.A.
ATTIVITA'	SUBAPPALTI
TRATTAMENTO ARIA E DEODORIZZAZIONE	RICCOBONI S.P.A. A.C.R. DI REGGIANI ALBERTINO S.P.A. PETROLTECNICA S.P.A. AMBIENTHESIS S.P.A.

Restiamo a disposizione per ogni eventuale ed ulteriore chiarimento che vi potesse necessitare per il rilascio delle opportune autorizzazioni.

Distinti saluti.

Officine Meccaniche Navali e Fonderie
"SAN GIORGIO DEL PORTO" S.p.A.
Calata Boccardo - Genova

All: c.s.d.



**AUTORITA' PORTUALE
DI GENOVA**

Ufficio Segreteria Comitati

Delibera Prot. 37 / 4.2 / 2014

Approvata nella seduta del 4 GIUGNO 2014

IL RESPONSABILE

SCHEMA DI DELIBERAZIONE DEL COMITATO PORTUALE

Protocollo n. 37 / 4.2 / 2014

4 GIUGNO 2014

IL COMITATO PORTUALE

VISTA la legge 84/94 e successive modificazioni ed integrazioni;

VISTE l'istanza e le successive integrazioni inerenti il rilascio di titolo demaniale nonché di autorizzazione ex art. 45 bis Cod. Nav.;

PRESO ATTO delle risultanze emerse dal procedimento amministrativo svolto dagli Uffici dell'Ente in esito alla suddetta istanza;

VISTA la relazione del Presidente, parte integrante del presente provvedimento;

(ai sensi dell'art. 9, comma 3, lettera f) della legge n. 84/94)

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

al rilascio di titolo demaniale nonché di autorizzazione ex art. 45 bis Cod. Nav., come presentati ed articolati in Memoria.

Data 4 GIUGNO 2014
Responsabile del procedimento

VISTO
Gestione Risorse Finanziarie

IL DIRETTORE
Struttura proponente

(Segretario Generale)

(Presidente)

SCHEMA DI DELIBERAZIONE DEL COMITATO PORTUALE

Protocollo n. 37 / 4.2 / 2014

VOTAZIONE relativa al PROVVEDIMENTO ESAMINATO

SEDUTA DEL 04 GIUGNO 2014

LA SOTTOSCRITTA SIGNORA ROSANNA GHIGLIONE, che nel corso della suindicata seduta ha svolto i compiti di Segretaria, DA' ATTO che:

☒ ALL'UNANIMITA' (oppure) ☐ A MAGGIORANZA

a) - astenuti

b) - contrari

c) - assenti

1. **IL COMITATO PORTUALE** HA APPROVATO il provvedimento proposto secondo lo schema il cui testo integrale è riportato in originale a pag. 6/7 della presente cartella.

2. **IL COMITATO PORTUALE** HA APPROVATO CON LE MODIFICHE CONCORDATE IN CORSO DI SEDUTA il provvedimento proposto, in conformità del nuovo testo che è riportato in originale a pag. della presente cartella.

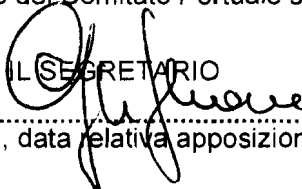
In conseguenza di quanto sopra indicato al n. 1 il provvedimento di cui trattasi diviene **DELIBERAZIONE** del **COMITATO PORTUALE** col N. **37 / 4.2 / 2014**

(n. progressivo annuale e n. o.d.g.)

3. **IL COMITATO PORTUALE** HA DECISO DI NON APPROVARE ovvero RINVIARE ALLA STRUTTURA PROPONENTE il provvedimento formulato secondo il testo riportato in originale a pag. della presente cartella, per i seguenti motivi:

4. **IL COMITATO PORTUALE** - su proposta
HA DECISO DI RINVIARE/RITIRARE il provvedimento formulato secondo il testo riportato in originale a pag. della presente cartella.

ATTESTO che la determinazione assunta dal Comitato Portuale in ordine al provvedimento di cui trattasi E' CONFORME a quanto dianzi indicato al n. 1. Eventuali DICHIARAZIONI rese sono riportate nel verbale della seduta e/o nell'atto del Comitato Portuale stesso.

IL SEGRETARIO


(Nominativo, firma, data, relativa apposizione, qualifica)



AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA COPIA CONFORME

Via Della Mercanzia, 2
16123 Genova
Part. IVA e Cod. Fiscale 00807480108

ALL'ORIGINALI
Genova, 23/06/2014

Arch 3006

N° 159 del Registro Concessioni

N 8714 del Repertorio

Anno

IL PRESIDENTE

Vista l'istanza presentata da: **OFFICINE MECCANICHE NAVALI E FONDERIE SAN GIORGIO DEL PORTO**

(cod. fisc./P. IVA 00348160102)

in data 03/03/2014 (Prot. N. CENTR/5097/2014)

Vista la CONFERENZA DELLE DIREZIONI E SERVIZI CON LA PRESENZA DELLA LOCALE CAPITANERIA DI PORTO

DELIBERA DI COMITATO DEL 04.06.14

PARERE DIREZIONE TECNICA ACQUISITO IN CDS DEL 21.03.14

Nuova Concessione

Visto l'art.8 punto H della legge 84/94 Visto l'art. 36 del Codice della Navigazione approvato con R.D.30 marzo 1942 N.327 e le disposizioni contenute nel Regolamento per l'esecuzione del codice della Navigazione approvato con Decreto 15 febbraio 1952 N.328 Visto il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 16 gennaio 2012 di conferma, per la durata di quattro anni a decorrere dall'8 febbraio 2012 del Sig. Luigi Merlo nella carica di Presidente dell' Autorità Portuale di Genova

CONCEDE

al richiedente suddetto di occupare

AREE DEMANIALI MARITTIME SITE A VOLTRI IN TESTATA VI MODULO E PRESSO LA DIGA FORANEA

AD USO ATTIVITA' DI "SHIP RECYCLING" VOLTE ALLE ATTIVITA' PROPEDEUTICHE (SVUOTAMENTO E SMALTIMENTO ARREDI E STRUTTURE) ALLA DEMOLIZIONE DELLA "COSTA CONCORDIA" NONCHE' PREDISPOSIZIONE DEGLI APPRESTAMENTI NECESSARI.

Tot. Aree Scoperte: 19.500,00 mq

Specchio Acqueo: 29.800,00 mq

importo ass. registro Euro 1.001,00

e con l'obbligo di corrispondere all'Autorità Portuale, in riconoscimento della demanialità del bene concesso ed in corrispettivo alla presente concessione il canone di euro 50.047,29 (cinquantamilaquarantasette) da pagarsi anticipatamente per l'intera durata

Questa concessione che s'intende fatta unicamente nei limiti dei diritti che competono alla detta Autorità avrà la durata di 6 mesi

decorrenza dal 19/06/2014 al 19/12/2014

nel qual giorno il concessionario dovrà sgomberare a propria cura e spese l'area occupata e/o il manufatto demaniale in concessione asportando i manufatti impiantati e quindi riconsegnarli nel pristino stato e bonificati all'Autorità Portuale di Genova.

L'Autorità Portuale di Genova avrà sempre facoltà di revocare la presente concessione in tutto o in parte quando lo ritenga necessario, per qualsiasi ragione, a suo insindacabile giudizio, senza che il concessionario abbia diritto a compensi, indennizzi o risarcimenti di sorta.

Parimenti l'Autorità Portuale di Genova avrà facoltà di dichiarare la decadenza del concessionario dalla presente concessione in caso di mancato pagamento anche di una sola rata di canone e negli altri casi previsti dagli artt. 47 e 48 del Cod. Nav. e 26 del Reg. Nav. Mar. senza che il concessionario abbia diritto ad indennizzi, compensi, risarcimenti o rimborsi di sorta qualunque sia il periodo trascorso dall'inizio della concessione, e salva in tal caso l'eventuale applicazione delle sanzioni penali, in cui il concessionario fosse incorso, nonché in caso di mancato reintegro della cauzione nel termine di 20 giorni dall'avvenuta escussione.

Nei suddetti casi di revoca della concessione e di dichiarazione di decadenza, come nel caso di naturale scadenza della concessione, il concessionario ha l'obbligo di sgomberare a proprie spese l'area occupata, asportando i manufatti impiantati e riconsegnare i beni bonificati e nel pristino stato. In caso di inadempienza si provvederà a termini degli artt. 54 e 84 del Cod. Nav.

Nei casi di scadenza, decadenza o revoca della presente licenza le opere abusive di non facile rimozione restano acquisite al Demanio dello Stato senza alcun indennizzo o compenso o risarcimento o rimborsi di sorta, ferma la facoltà dell'Amministrazione concedente di ordinarne la demolizione con la restituzione del bene demaniale in pristino stato. Per gli altri obblighi del concessionario dovranno essere tenute presenti le norme contenute nel Codice della Navigazione e nel Regolamento di esecuzione di detto Codice in materia di concessioni demaniali marittime.

In particolare il concessionario:

dovrà esercitare direttamente la concessione fatto salvo il rilascio di autorizzazione ex art. 45 bis Cod. Nav. da parte dell'Amministrazione.

non potrà eccedere i limiti assegnati né variarli;

non potrà erigere opere non consentite, né variare quelle ammesse;

non potrà cedere ad altri né tutto né in parte la concessione;

non potrà destinare ad altro uso quanto forma oggetto della concessione né sospendere l'esercizio della medesima senza esplicita autorizzazione dell'Autorità concedente;

non potrà indurre alcuna servitù nelle aree attigue a quella concessagli né recare intralci agli usi ed alla pubblica circolazione,

dovrà lasciare libero accesso, sia di giorno che di notte nella zona in concessione agli Ufficiali e Sottufficiali ed al personale delle Capitanerie di Porto, ai Funzionari ed agli Agenti dell'Autorità Portuale di Genova ed agli Agenti della Forza Pubblica.

La presente licenza è inoltre subordinata, oltre che alle discipline doganali e di Pubblica Sicurezza, alle seguenti condizioni speciali:

- 1) Il concessionario non potrà avviare lavori e/o opere sulle aree ed i beni concessi qualora non abbia previamente ottenuto ogni necessaria autorizzazione e/o provvedimento da parte dell'Autorità Portuale e di ogni altro Ente eventualmente competente.
- 2) Il bene demaniale viene concesso nello stato in cui si trova sia in superficie, sia in sottosuolo e soprasuolo, rimanendo in via esclusiva a cura e spese del concessionario l'esecuzione di qualsiasi lavoro di ordinaria e straordinaria manutenzione, nonché l'eventuale bonifica; resta, altresì, a carico del concessionario la manutenzione ordinaria e straordinaria dei beni e servizi destinati all'uso e al godimento comune (se esistenti).
- 3) L'Amministrazione dell'Autorità Portuale non si assume alcuna responsabilità in caso di distruzione totale o parziale delle opere costruite sul demanio marittimo per effetto di mareggiate, sia pure eccezionali, o per effetto di erosione né alcun onere di costruzione di opere di difesa.
- 4) Sono a carico del concessionario tutte le spese inerenti al presente atto di concessione e gli oneri fiscali conseguenti nonché eventuali tributi che colpiscano già al presente o possano colpire in futuro i beni oggetto della concessione.
- 5) Il concessionario si obbliga a corrispondere le eventuali spese di riscaldamento, acqua, pulizia, ritiro rifiuti ed ogni altra spesa di amministrazione. Il concessionario nel caso in cui svolga attività di impresa a bordo di navi, ai sensi del Regolamento per il settore della Cantieristica Navale e/o svolga attività ex art. 16 L. 84/1994, si obbliga a corrispondere il canone stabilito nelle relative autorizzazioni.
- 6) Il concessionario si obbliga, in caso di ritardato pagamento dei canoni di concessione, a corrispondere, ai sensi del terzo comma dell'art. 1284 c.c., interessi di mora nella misura del "PRIME RATE ABI" vigente alla data di scadenza del termine di pagamento, così come pubblicato sul Quotidiano "Il Sole 24 Ore".
- 7) Il concessionario si obbliga a corrispondere le annualità del canone aggiornate a seguito della percentuale stabilita dall'A.P.G. sulla base di quanto comunicato annualmente dal competente Ministero in ordine all'indice ISTAT.
- 8) Il concessionario si obbliga all'autogestione degli eventuali beni e servizi destinati all'uso e godimento comune.

- 9) Il concessionario dovrà stipulare una polizza ALL RISK a copertura del manufatto demaniale, comprese le parti comuni (se esistenti) nonché l'eventuale danno ambientale nel caso in cui la concessione comprenda anche specchi acquei, presso una compagnia di assicurazione bene accetta all' A.P.G. e trasmetterne copia a quest'ultima entro 30 giorni dal perfezionamento della licenza.
- 10) Il concessionario che si renderà inadempiente agli obblighi previsti dal regolamento di autogestione, là dove vigente, sarà considerato a tutti gli effetti inadempiente agli obblighi della concessione con conseguente applicazione dell' art. 47 lett. f) Coa. Nav.
- 11) Resta inoltre stabilito che il concessionario, con la sottoscrizione della presente licenza dichiara di assumere, come assume, i seguenti ulteriori impegni:
- rinuncia fin d'ora a qualsiasi reclamo e indennità per danneggiamenti, ammanchi e distruzioni delle costruzioni, dei materiali e degli oggetti che si trovassero nelle zone di demanio marittimo da lui occupate,
 - il concessionario sarà direttamente responsabile verso l'Autorità Portuale di Genova dell'esatto adempimento degli oneri assunti e verso i terzi di ogni danno cagionato alle persone e alle proprietà nell'esercizio della presente concessione;
 - rinuncia espressamente a far valere nei confronti dell' Autorità Portuale di Genova – la cui responsabilità resta conseguentemente esclusa – qualsiasi vizio e/o difetto del bene dato in concessione,
 - qualora la concessione riguardi anche specchi acquei il concessionario è obbligato a garantire la pulizia nonché il disinquinamento dello stesso avvalendosi di ditte abilitate dall'Autorità Marittima, manlevando la Concedente da qualsiasi responsabilità in merito anche nei confronti di terzi.
- 12) Il concessionario è obbligato, anche per periodi anteriori al rilascio della presente licenza, alla corresponsione di eventuali conguagli del canone demaniale che dovessero essere determinati dall'Amministrazione di eventuali indennizzi ex art.8 d.l. 400/93. Il concessionario con la sottoscrizione della presente concessione, accetta la quantificazione del canone concessorio e dell'indennizzo come sopra determinato.
- 13) L' Amministrazione potrà dichiarare decaduta la concessione, anche per violazioni poste in essere in data anteriore alla stipula del presente atto, qualora la stessa non provveda, entro i termini stabiliti, al pagamento di eventuali indennizzi dovuti ex art. 8 d.l. n. 400/93 come convertito nella l. 494/93 ovvero per irregolarità nell'adempimento degli obblighi relativi al rilascio/godimento dei titoli concessori.
- 14) Per le licenze di durata pari o superiore all'anno l'eventuale istanza di rinnovo dovrà essere presentata almeno 120 giorni prima della scadenza, fatte salve eventuali diverse determinazioni dell'Amministrazione. In difetto l'ente non sarà in alcun modo responsabile per il caso di rilascio del nuovo titolo in data successiva alla scadenza della presente licenza, così come nel caso in cui ciò dipenda da mancato adempimento da parte dell'istante agli obblighi ad esso imposti dalla legge, tra cui il pagamento anticipato del canone, la consegna della garanzia dovuta e la mancata sottoscrizione del titolo.
- 15) Gli apprestamenti strutturali, in particolare sulla diga foranea, dovranno essere realizzati in conformità alle originarie prescrizioni della Direzione Tecnica dell'Ente e della Capitaneria di Porto, ed alle successive prescrizioni che le stesse vorranno indicare in esito agli ulteriori approfondimenti nel frattempo svolti.
- 16) Si rammenta che è onere di Codesta società la sistemazione della strada di accesso alla testata VI modulo, area non rientrante nella concessione, e sulla quale con la presente, per quanto occorrer possa, si autorizza ad intervenire, in assolvimento di onere accessorio previsto dall'atto concessivo.
- 17) Si comunica sin d'ora che detta concessione sarà sottoposta ad estinzione qualora l'operazione non trovi la sua definitiva approvazione e pertanto non si può conferire al presente necessitato urgente esito anticipato significato ulteriore rispetto alle sue mere finalità di preventiva urgente predisposizione delle aree, condizionata ai citati esiti definitivi inerenti la allocazione del relitto e gli approfondimenti, prescrizioni, autorizzazioni anche locali connessi al posizionamento ed operabilità dello stesso.
- 18) La presente concessione, in caso di conferma della stessa in base alle sopra citate risultanze, sarà integrata con le prescrizioni tecniche ed autorizzatorie definitive inerenti l'ormeggio del relitto ed i requisiti ambientali e di sicurezza riguardanti le operazioni da condursi sullo stesso.
- 19) Si rammenta la verifica sulla necessità della autorizzazione regionale alla immersione in mare di corpi morti.
- 20) Si rappresenta infine che la presente concessione, per motivi ordinativi e di coerenza unitaria, limitatamente alle aree attualmente occupate dalla ditta CEM (operante per conto dell'Ente), prenderà vigenza a decorrere dal trasferimento della stessa, già richiesto. In caso di necessità nel rappresentare che ipotesi di ricollocazione della citata ditta verte su area di circa 70 mt. x 10 mt., in sovrapposizione con l'ultima porzione richiesta da Codesta società, stante l'urgenza del rilascio, si riservano eventuali motivi della concessione inerente detta porzione, che verrebbero comunicate con separata nota.
- 21) Il concessionario si impegna ad integrare l'importo della cauzione in caso di conferma definitiva dell'operazione, incrementandolo secondo l'importo che la Direzione Tecnica dell'Ente vorrà comunicare in ordine ad eventuali danni che dovessero essere arrecati alle strutture foranee in conseguenza degli interventi ed operazioni da svolgersi in detto sito.

Avendo il concessionario già pagato il canone impostogli, come da ricevuta

N 2160

del 18/06/2014

e versata la cauzione come previsto dall'art. 17 del Reg. C.N. di Euro

Fidejussione	€	N.	del
Polizza Assicurativa	€	N.	del
Titolo	€	N.	del
Deposito in Contante	€	N.	del

si rilascia la presente licenza, che egli firma, in segno della più ampia e completa accettazione delle condizioni ed obblighi più sopra espressi, dichiarando di eleggere la propria residenza in

CALATA BOCCARDO, 8

16126 GENOVA (GE) ITALIA

e la propria sede legale in

CALATA BOCCARDO, 8

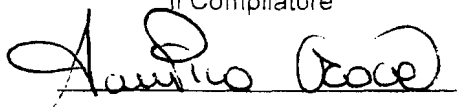
16126 GENOVA (GE) ITALIA

e obbligandosi a comunicare eventuali variazioni.

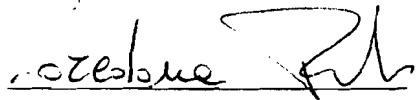
Genova

19 GIU. 2014

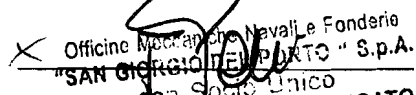
Il Compilatore



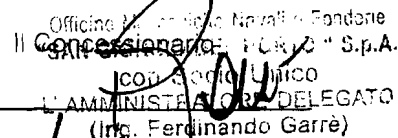
Il Responsabile del Procedimento



Il Concessionario


X Officine Meccaniche Navali e Fonderie
"SAN GIORGIO DEL PORTO" S.p.A.
con Socio Unico

Agli effetti degli Art. 1341 e 1342 del Codice Civile, il sottoscritto concessionario dichiara di approvare specificamente e per iscritto le disposizioni delle clausole sub.n.ri 1)-21) dell'espositiva che precede.


X Officine Meccaniche Navali e Fonderie
"SAN GIORGIO DEL PORTO" S.p.A.
con Socio Unico
L'AMMINISTRATORE DELEGATO
(Ing. Ferdinando Garre)

Il Dirigente

Il Direttore Gestione del Territorio

Il Segretario Generale

AUTORITA' PORTUALE di GENOVA
IL PRESIDENTE

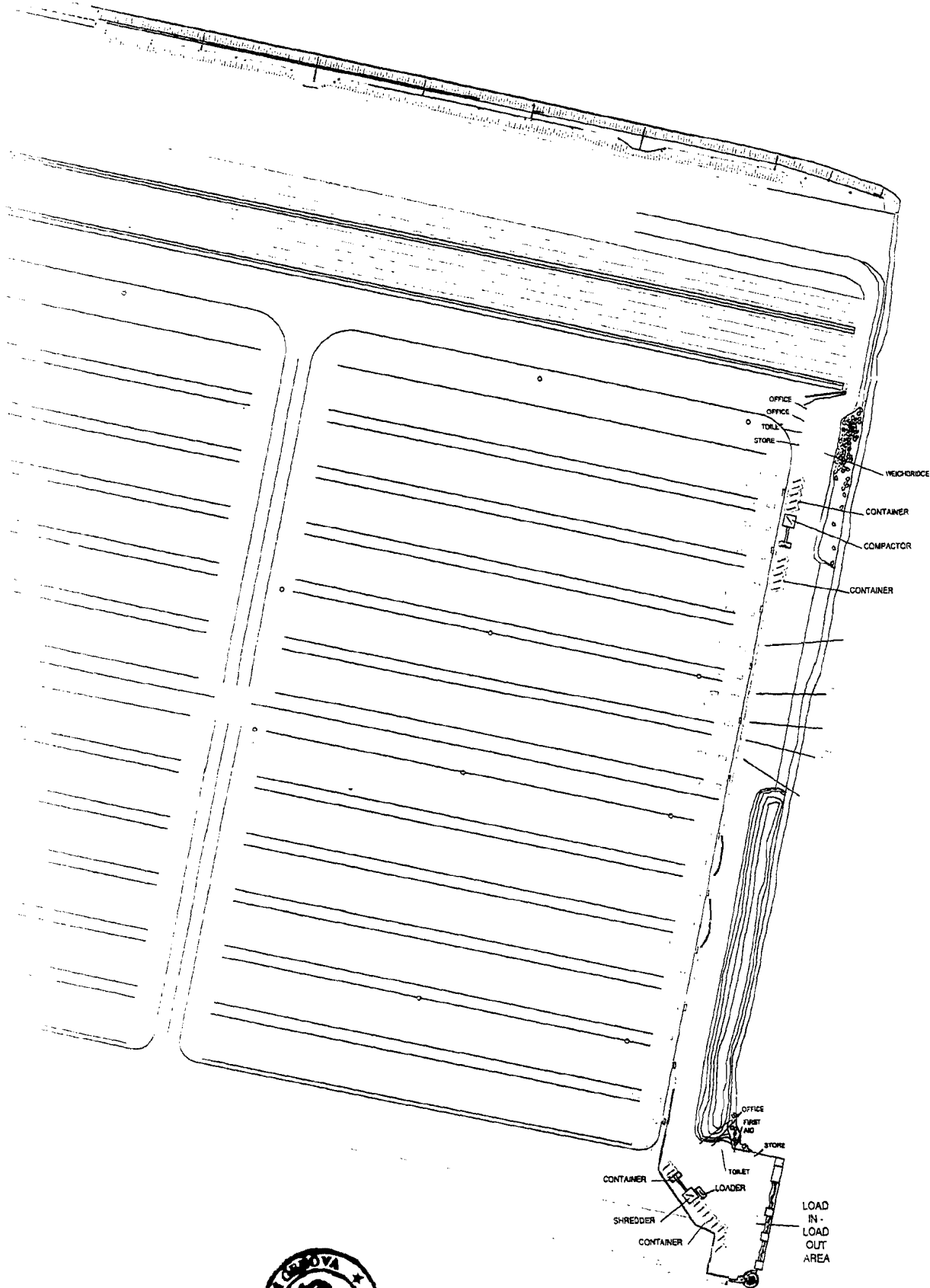
spazio riservato all'Ufficio del Registro

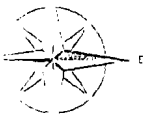
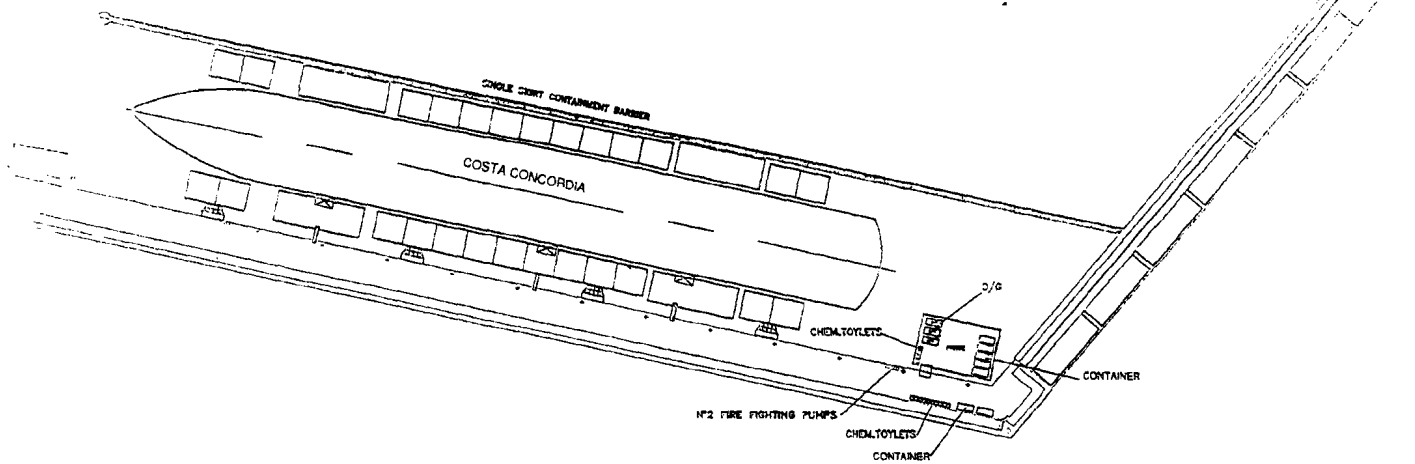
TASSA DI REGISTRO

N.

Registrato a Genova

Esatti Euro 1.001,00







Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
PROVVEDITORATO INTERREGIONALE OO.PP. LOMBARDIA - LIGURIA
SEDE COORDINATA DI GENOVA

LOCALIZZAZIONE DELLE OPERE DI INTERESSE STATALE

OGGETTO: DPR n°383/94 Intesa Stato-Regione ai sensi dell'art.81 DPR 616/77 e s.m. e i. -
 Installazione di area di cantiere temporanea con relativi manufatti in testata al VI modulo di Voltri e a ridosso della diga - S. Giorgio del Porto - Importo intervento € 100.000,00=

Visti:

- la nota prot. n° 0007359/P in data 27 marzo 2014, con cui veniva chiesto, da parte dell'Autorità Portuale di Genova, l'attivazione della procedura di perfezionamento dell'intesa Stato-Regione ai sensi dell'art. 81 del D.P.R. 616/77, per l'installazione di area di cantiere temporanea con relativi manufatti in testata al VI modulo di Voltri e a ridosso della diga - S. Giorgio del Porto;
- la legge 127/97, art.17;
- l'art.5 della legge 47/85;
- l'attivazione della procedura ai sensi del DPR 383/94, per l'art.14 ter della legge n° 241/90 e integrata dall'art.17 comma 6 della legge n° 127/97;
- il verbale della Conferenza dei Servizi Referente in data 2 aprile 2014, sottoscritto dai rappresentanti delle Amministrazioni competenti territorialmente;
- il verbale della Conferenza dei Servizi deliberante in data 12 giugno 2014, sottoscritto dai rappresentanti delle Amministrazioni competenti territorialmente, con esito favorevole

IL PROVVEDITORE

competente della procedura di cui al DPR 383/94, ai sensi dell'14/ter della Legge 241/90 come integrata dall'art.17 comma 6 della Legge 127/97, DICHIARA, sulla scorta degli atti esaminati e dei pareri acquisiti, perfezionata l'intesa per la realizzazione dell'opera indicata in oggetto, con l'osservanza delle prescrizioni formulate dagli Enti interessati sul progetto definitivo e salva l'acquisizione, sul progetto esecutivo, degli eventuali nulla osta e permessi previsti dalle vigenti normative in materia.

Eventuali determinazioni contrarie al presente Provvedimento, debitamente motivate, dovranno essere inoltrate nei termini previsti dalle vigenti norme.

Prot. n° ⁵²⁴³ /905
 del **23 GIU. 2014**



RINA

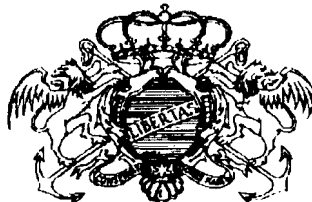


IL PROVVEDITORE

(Ing. Pietro Baratonio)

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



ALL. N. 4

AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA

GE-18-06-2014

PROT. INT. 65/6TER

Direzione Gestione del Territorio

Al Segretario Generale

Oggetto: Esito istanza per il rilascio di concessione demaniale marittima sita a Voltri testata VI modulo e diga foranea ad uso di "ship recycling", volta alle attività propedeutiche (svuotamento e smaltimento arredi e strutture) alla demolizione della "Costa Concordia" nonché predisposizione degli apprestamenti necessari.

Durata della concessione: dal **19.06.14** al **19.12.14** (sei mesi).

A riscontro della rappresentata necessità di formulazione di parere da parte delle Direzioni, al fine di consentire al Presidente di esprimere in conferenza dei servizi ministeriale il parere dell'Ente, si rappresenta:

- ✓ l'istruttoria interna con le Direzioni e Servizi competenti, condotta a fini concessori sulla istanza della società richiedente, si è conclusa favorevolmente a fine marzo 2013, subordinatamente alle definitive valutazioni/prescrizioni tecniche e tecnico nautiche sul posizionamento del relitto nel sito previsto, e rinviando alle prescrizioni/autorizzazioni ambientali, condotte da Regione Liguria e Provincia di Genova;
- ✓ è altresì in corso di formalizzazione, presumibilmente in data odierna, la Intesa Stato/Regione ex DPR 383/94 e DPR 616/77;
- ✓ nel frattempo si è determinata una traslazione delle tempistiche di previsto arrivo del relitto a giugno 2014, e dunque di permanenza dello stesso nel sito previsto, che in esito a conseguenti valutazioni tecniche interne, non ha mutato le iniziali conclusioni istruttorie;
- ✓ quanto sopra è stato ratificato dall'Ente e dal Comitato Portuale con la delibera di Comitato Portuale del 04 giugno 2014, che, intervenuta nel frattempo la conferenza dei servizi ministeriale, ha rimesso ai suoi esiti decisorii la conferma delle definitive valutazioni/prescrizioni tecniche ed autorizzatorie di cui al punto iniziale;
- ✓ con istanza in data 16/06/2014 la società S. Giorgio del porto ha richiesto la disponibilità delle aree a terra e specchi acquei siti presso la diga foranea e testata VI modulo, come previsti dalla citata Delibera, in base alle esigenze di immediata predisposizione del sito (necessanti di circa un mese di insediamenti ed interventi propedeutici) al fine di allineare i tempi previsti di trasferimento del relitto con l'arrivo nel sito già predisposto; nelle more della definitiva pronuncia della Conferenza dei Servizi in sede Ministeriale, si sta procedendo al rilascio urgente della relativa concessione a fini predispositivi, concessione necessitata che andrebbe in estinzione qualora l'operazione non trovasse la sua definitiva approvazione.

Nei termini sopra indicati le assunzioni della scrivente Direzione, sussunte dall'Ente nelle citate delibere e concessione anticipata, che in estrema sintesi conducono all'assentimento sulla operazione, subordinatamente alle definitive validazioni tecniche ed ambientali sopra citate, che si è ritenuto accentrare in sede di conferenza dei servizi ministeriale.

Genova, 18/06/2014

Il direttore
dott. A. Calcagno

Leggi Messaggio

Da:posta-certificata@telecompost.it

A: segreteria generale@pec.porto.genova.it

CC:

Ricevuto il:23/06/2014 03:58 PM

Oggetto:CONSEGNA: trasmissione parere su progetto di trasferimento e smaltimento "Costa Concordia".

Priorità:normale

[postacert.cml](#)(1952127)

[dati cert.xml](#)(975)

[smime.p7s](#)(2198)

- [Mostra Certificato](#)

- [Azioni ▼](#)

[Cancella](#) [Segna come:](#) [Da leggere](#) [Sposta in:](#) [DELETED ITEMS](#) [DRAFTS](#) [RECEIPTS](#) [SENT ITEMS](#)

Ricevuta di avvenuta consegna Il giorno 23/06/2014 alle ore 15:58:46 (+0200) il messaggio "trasmissione parere su progetto di trasferimento e smaltimento "Costa Concordia"." proveniente da "segreteria generale@pec.porto.genova.it" ed indirizzato a: "protezionecivile@pec.governo.it" è stato consegnato nella casella di destinazione. Identificativo messaggio: 82D122C2-A5B9-87EB-3686-3600FAAF2AF6@telecompost.it



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

DIREZIONE GENERALE PER IL PAESAGGIO, LE BELLE ARTI, L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEE
Servizio IV

Prot. n. 15140

Roma, 24 GIU. 2014

Class. 34.19.04 / fasc. 2460

Allegati:

Dipartimento Protezione Civile
(segreteria@dipartimentoprotezionecivile.it)

OGGETTO: COMUNE DI ISOLA DEL GIGLIO (GR) – COMUNE DI GENOVA.
Emergenza m/n Costa Concordia – Progetto di trasferimento del relitto al porto di Genova.
Richiedente: *Commissario delegato ex OPCM 3998/2012 per l'emergenza naufragio Costa Concordia.*
Autorità competente: *Dipartimento della Protezione Civile*
Conferenza di Servizi del 25/06/2014 - Parere del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

e, p.c.

All'Ufficio di Gabinetto
(mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it)

Alla Direzione Regionale
per i Beni Culturali e Paesaggistici della Toscana
(mbac-dr-tos@mailcert.beniculturali.it)

Alla Direzione Regionale
per i Beni Culturali e Paesaggistici della Liguria
(mbac-dr-lig@mailcert.beniculturali.it)

Alla Direzione generale per le Antichità
(dg-ant@beniculturali.it)

Alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e
Paesaggistici per le province di Siena e Grosseto
(mbac-sbap-si@mailcert.beniculturali.it)

Alla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana
(mbac-sba-tos@mailcert.beniculturali.it)

Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici della Liguria
(mbac-sbap-lig@mailcert.beniculturali.it)

Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria
(mbac-sba-lig@mailcert.beniculturali.it)



Ministero
dei beni e delle
attività culturali
e del turismo

SERVIZIO IV TUTELA E QUALITÀ DEL PAESAGGIO
Via di San Michele, 22, 00153 Roma - TEL. 06/67234554 - FAX 06/67234416
www.pabaac.beniculturali.it
e-mail PEC: mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it
e-mail: dg-pbaac.servizio4@beniculturali.it

My CG RU



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

DIREZIONE GENERALE PER IL PAESAGGIO, LE BELLE ARTI, L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEE
Servizio IV

In riferimento al progetto in argomento e alla Conferenza di Servizi in oggetto, convocata da codesto Dipartimento della Protezione Civile con nota n. DIP/CONC/0031595 del 17/06/2014;

VISTA la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante “Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi” e s.m.i..

VISTO il decreto legislativo 20 ottobre 1998, n. 368, recante “Istituzione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali a norma dell’articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59”, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 250 del 26 ottobre 1998.

VISTO il decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42 recante “Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell’art. 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137” pubblicato nel supplemento ordinario n. 28 alla Gazzetta Ufficiale n. 45 del 24 febbraio 2004, come modificato e integrato dal decreto legislativo 24 marzo 2006, n. 157 (disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42, in relazione al paesaggio) pubblicato nel supplemento ordinario n. 102 alla Gazzetta Ufficiale n. 97 del 27 aprile 2006 e modificato dal D. Lgs. n. 63 del 26 marzo 2008.

VISTO l’art. 7 comma 2, lett. l) del decreto del Presidente della Repubblica 26 novembre 2007 n. 233 “Regolamento di riorganizzazione del Ministero per i Beni e le attività Culturali a norma dell’art. 1 comma 404 della legge 27 dicembre 2006, n. 296”, s.m.i.

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica 2 luglio 2009, n. 91, “Regolamento recante modifiche ai decreti presidenziali di riorganizzazione del Ministero e di organizzazione degli Uffici di diretta collaborazione del Ministro per i beni e le attività culturali” a modifica del previgente Decreto del Presidente della Repubblica 26 novembre 2007, n. 233, recante “Regolamento di riorganizzazione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, a norma dell’articolo 1, comma 404, della legge 27 dicembre 2006, n. 296”.

VISTO il Decreto del Ministro per i Beni e le Attività Culturali 20 luglio 2009 concernente “Articolazione degli uffici dirigenziali di livello non generali dell’Amministrazione Centrale e Periferica del Ministero per i Beni e le Attività Culturali” ed in particolare l’attribuzione alla Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l’Architettura e l’Arte Contemporanee della istruttoria relativa alla procedura di cui trattasi.

CONSIDERATO che con D.P.C.M. del 17 febbraio 2012, registrato dalla corte dei Conti il 04/04/2012 (Reg. 4, Fg. 161), é stato conferito alla dottoressa Maddalena RAGNI l’incarico di Direttore generale della Direzione generale per il paesaggio, le belle arti, l’architettura e l’arte contemporanee.

VISTE la Delega ai sensi dell’art. 16, comma 1, lett. d), del D. Lgs. 30/03/2001, n. 165, del Direttore Generale PaBAAC di cui al D.D.G. 27/12/2013, Rep. n. 1256/2013 e la nota del Segretariato Generale n. 707 del 17/01/2014.

VISTA la nota prot. n. 8737 del 05/06/2014, pervenuta alla Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l’Architettura e l’Arte Contemporanee in data 05/06/2014 e acquisita agli atti il 06/06/2014 con prot. n. DG PBAAC/34.19.04/14177, con la quale la **Direzione Regionale per i beni culturali e paesaggistici della Toscana**, ha comunicato che il Commissario delegato ex OPCM 3998-2012 per l’emergenza naufragio Costa Concordia ha convocato le sedute di Conferenza di servizi, istruttoria e decisoria, rispettivamente nei giorni 09 e 16 giugno 2014, finalizzate all’approvazione del progetto di “Spostamento della nave Costa Concordia dall’Isola del Giglio (GR) al Porto di Genova”.

La medesima Direzione, nella nota soprarichiamata, ha precisato di aver espresso il parere di competenza (sedute di C. di S. del 3 e del 10 maggio 2012) per il progetto di rotazione della nave in quanto relativo al solo ambito territoriale toscano ed ha segnalato il livello sovraregionale del progetto in argomento.



Ministero
dei beni e delle
attività culturali
e del turismo

SERVIZIO IV TUTELA E QUALITÀ DEL PAESAGGIO

Via di San Michele, 22, 00153 Roma - TEL. 06/67234554 - FAX 06/67234416

www.pabaac.beniculturali.it

e-mail PEC: mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

e-mail: dg-pbaac.servizio4@beniculturali.it

VR



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

DIREZIONE GENERALE PER IL PAESAGGIO, LE BELLE ARTI, L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEE
Servizio IV

CONSIDERATO che l'intervento descritto in oggetto interessa i territori delle Regioni Liguria e Toscana, e pertanto, ai sensi dell'art. 7 comma 2 *lett. l)* del D.P.R. 233/2007 s.m.i., il relativo parere deve essere espresso dalla Direzione Generale per il paesaggio le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea nell'ambito del procedimento di Autorizzazione di cui all'oggetto e in ogni altro procedimento previsto dal D. Lgs. 42/2004 s.m.i.

TENUTO CONTO che

- con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 20 gennaio 2012, è stato dichiarato, fino al 31 gennaio 2013, lo stato di emergenza in relazione al naufragio della nave da crociera Costa Concordia nel territorio del Comune dell'Isola del Giglio (GR);
- con Ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri n. 3998 del 20 gennaio 2012, il Capo del Dipartimento della Protezione civile è stato nominato Commissario delegato per l'emergenza relativa al naufragio della nave Costa Concordia, con il compito di provvedere anche a verificare che la rimozione del relitto venga effettuata in condizioni di sicurezza per la tutela delle matrici ambientali;
- al fine di provvedere in termini di somma urgenza ad attuare gli interventi volti alla rimozione e al recupero del relitto, per prevenire gravi danni alla salute umana e all'ambiente, con Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 4019 del 27 aprile 2012 è stato disposto che il Commissario delegato per l'emergenza in argomento possa indire apposita Conferenza di Servizi istruttoria al fine di acquisire tutte le indicazioni occorrenti per l'eventuale miglioramento del progetto proposto dalla Costa Crociere S.p.A. inerente alla rimozione ed al recupero della nave, nonché successiva Conferenza di Servizi decisoria per la definitiva approvazione dello stesso;
- in sede di Conferenza di Servizi decisoria del 15 maggio 2012, è stato approvato il Progetto di Rimozione della M/N Costa Concordia;
- con Decreto del Commissario delegato Rep. n. 2923 del 14 giugno 2012 è stato istituito l'Osservatorio di Monitoraggio costituito da un rappresentante della regione Toscana, da rappresentanti del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, del Dipartimento della protezione civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri, dell'ARPAT, della Provincia di Grosseto, del Comune dell'Isola del Giglio, del Ministero dell'Interno, del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, dell'ISPRA, della Capitaneria di Porto, del Ministero della salute e dell'Istituto Superiore della Sanità;
- con Delibera del Consiglio dei Ministri dell'8 marzo 2013, il Commissario delegato, previa verifica della fattibilità e della convenienza dell'operazione, in accordo con il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, è stato autorizzato ad adottare tutti i provvedimenti necessari a consentire il trasporto della nave da crociera Costa Concordia presso il porto di Piombino per lo smantellamento, utilizzando le risorse già stanziare ed effettivamente disponibili;
- l'art. 2, comma 1, del D.L. 30-12-2013 n. 150, convertito, con modificazioni, dalla L. 27 febbraio 2014, n. 15, ha stabilito che fino al 31 luglio 2014, continuano a produrre effetti le disposizioni di cui all'O.P.C.M. 3998/2012 e s.m.i. e le disposizioni di cui all'articolo 2 dell'O.P.C.M. 4023/2012, relative alle operazioni di rimozione del relitto, nonché i provvedimenti presupposti, conseguenti e connessi alle medesime;
- ai sensi della Delibera del Consiglio dei Ministri del 16 maggio 2014, è stato disposto che per l'esame e l'approvazione del progetto per il trasferimento del relitto presso un porto idoneo individuato per il successivo smaltimento, proposto dalla Costa Crociere S.p.A., nonché per l'esame e il rilascio dei pareri, visti, concessioni e nulla-osta, connessi con il progetto stesso, si provveda con le procedure previste dall'art.



Ministero
dei beni e delle
attività culturali
e del turismo

SERVIZIO IV TUTELA E QUALITÀ DEL PAESAGGIO

Via di San Michele, 22, 00153 Roma - TEL. 06/67234554 - FAX 06/67234416

www.pabaac.beniculturali.it

e-mail PEC: mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

e-mail: dg-pbaac.servizio4@beniculturali.it

RV
B
K



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

DIREZIONE GENERALE PER IL PAESAGGIO, LE BELLE ARTI, L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEE
Servizio IV

1 dell'O.P.C.M. 4019 del 27 aprile 2012, previa acquisizione, sul medesimo progetto, degli esiti di un'istruttoria tecnico valutativa da parte del citato Osservatorio;

CONSIDERATO che il COMMISSARIO DELEGATO EX ART. 1, OPCM 3998/2012 in sede di Conferenza di Servizi svoltasi in data 09/06/2014 ha chiarito che l'istruttoria compiuta dall'Osservatorio è un passaggio interdisciplinare che non sostituisce in alcun modo le competenze poste in capo alle singole Amministrazioni.

CONSIDERATO che, nella Conferenza di Servizi soprarichiamata, il rappresentante della **Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanee** (giusto incarico n. DG PBAAC/34.19.04/14181 del 06/06/2014), ha ravvisato (verbale trasmesso dal Dipartimento della protezione Civile con nota del 19/06/2014 n. RIA/CONC/0032376) che all'interno del progetto non sono presenti elaborati che riguardino direttamente il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo. Ha chiesto inoltre di sapere se il progetto di ripristino dell'area oggetto dell'incidente della M/N Concordia nell'Isola del Giglio faccia parte del progetto che si sta discutendo in Conferenza e se nello studio delle tre rotte si sia tenuta in considerazione la presenza dei reperti archeologici sottomarini esistenti al di sotto delle stesse.

CONSIDERATO che la **Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanee**, con nota n. DG PBAAC/34.19.04/14749 del 12/06/2013, ha richiesto alle Direzioni Regionali competenti e alle Soprintendenze di settore il parere di competenza anche in relazione alla **ulteriore documentazione progettuale integrativa** prodotta (**Integrazioni 7 giugno 2014**).

CONSIDERATO che la **Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Liguria**, con nota n. 5074 del 12/06/2013, ha espresso le seguenti valutazioni:

"Questa Direzione Regionale esprime il proprio parere favorevole all'intervento di cui all'oggetto, nell'ambito della procedura ivi indicata, sulla scorta di quelli inviati dalle soprintendenze competenti e alle condizioni in essi menzionate.

In particolare, la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici della Liguria, nella sua nota prot. 17179 del 10 giugno u.s. acquisita agli atti di questo ufficio in data 12.6.2014 con prot. 5036, rileva quanto segue:

le aree interessate dall'operazione di riciclaggio del relitto di Costa Concordia riguardano gli ambiti del Porto di Prà Voltri, il molo ex Superbacino e i bacini di carenaggio 4 e 5. Le aree predette non sono interessate direttamente né da "bellezze individue" né da "bellezze d'insieme" vincolate ai sensi del D. Lgs. 42/2004 e ricadono nell'ambito dei territori costieri compresi nella fascia di 300 mt. dalla battigia. In considerazione del fatto che le operazioni di smantellamento e recupero del relitto andranno ad inserirsi in un contesto di attività portuali già in essere, che in tali aree verranno predisposte barriere di contenimento, che non sono previste opere aggiuntive nel bacino n. 4 sottoposto alle disposizioni di cui al D.lgs. 42/2004, questo Ufficio nulla osta al progetto fatte salve le predisposizioni a tutela dell'ambiente.

La Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria con propria nota del 10.6.2014 prot. 3447 si è espressa positivamente come segue:

per quanto di competenza, si esprime parere favorevole all'intervento in oggetto per i lavori previsti all'interno del bacino portuale di Voltri, in quanto essi non richiedono modifiche del sedime che connota l'area, anche per quanto concerne gli interventi previsti presso il Molo Guardiano exsuperbacino, se i lavori così come ora descritti [nella documentazione messa a disposizione dal Dipartimento della Protezione Civile] non richiederanno attività di dragaggio come invece prefigurato nella richiesta relativa al primo



Ministero
dei beni e delle
attività culturali
e del turismo

SERVIZIO IV TUTELA E QUALITÀ DEL PAESAGGIO

Via di San Michele, 22, 00153 Roma - TEL. 06/67234554 - FAX 06/67234416

www.pbaac.beniculturali.it

e-mail PEC: mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

e-mail: dg-pbaac.servizio4@beniculturali.it



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

DIREZIONE GENERALE PER IL PAESAGGIO, LE BELLE ARTI, L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEE
Servizio IV

progetto pervenuto a quest'Ufficio ed assunto agli atti in data 11 febbraio 2014 prot. 815, si esprime parimenti parere favorevole poiché ora l'intervento non richiede alterazione dei fondali e del sedime."

CONSIDERATO che, in sede di seconda seduta di Conferenza di Servizi svoltasi in data 16/06/2014 (convocata dal Commissario delegato ex OPCM 3998/2012 per l'emergenza naufragio Costa Concordia con nota del 10/06/2014 prot. n. EME/CONC/0030394), il rappresentante della **Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanee** (giusto incarico n. DG PBAAC/34.19.04/14837 del 13/06/2014), ha comunicato che la competenza ad esprimere la valutazione conclusiva sul progetto in argomento è della Direzione Generale ad ed ha segnalato l'acquisizione della valutazione favorevole espressa dalla Direzione Regionale della Liguria, sulla base delle valutazioni delle competenti soprintendenze. Ha inoltre evidenziato che nel parere per il "progetto di rotazione della nave" (2012), già espresso dalla Direzione Regionale per i beni culturali e paesaggistici della Toscana, era stato prescritto di assicurare il ripristino dello stato dei luoghi. Ha infine richiesto un chiarimento procedurale relativamente all'attuazione della successiva fase di verifica d'"ottemperanza alle prescrizioni", nell'ambito della procedura straordinaria attualmente in corso. Il commissario delegato ha assicurato che sarà seguita attentamente e puntualmente tutta la successiva fase anche, eventualmente, prevedendo un "Osservatorio bis". Nel merito il rappresentante della Direzione ha auspicato che nell'eventuale costituzione del nuovo Osservatorio venga ricompreso anche un rappresentante del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, al fine di assicurare il controllo e la verifica della fase di ottemperanza per gli aspetti di propria competenza.

CONSIDERATO che la **Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Toscana**, con nota n. 5074 del 12/06/2013, ha espresso le seguenti valutazioni:

"(...), considerato che le competenti Soprintendenze di settore hanno fatto pervenire a questa Direzione regionale le proprie valutazioni con le seguenti note:

- nota prot. n. 7074 del 06.06.2014 (ns. prot. n. 8931 del 09.06.2014), della Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici di Siena e Grosseto;

- note prot. n. 8917 del 04.06.2014 (ns. prot. 8781 del 05.06.2014) e prot. n. 9172 del 06.06.2014 (ns. prot. n. 8995 del 10.06.2014) della Soprintendenza per i beni archeologici della Toscana;

ai sensi dell'art. 17, comma 3, lettera n), del D.P.R. 233/07 e s.m.i., questa Direzione regionale, esaminata la documentazione progettuale relativa all'intervento in oggetto, accessibile al sito indicato nella nota del Commissario Delegato prot. 27698 del 26.05.2014 e successive integrazioni, esprime parere FAVOREVOLE all'intervento in oggetto, così come indicato negli elaborati progettuali in quanto le modalità di trasferimento del relitto non prevedono opere (quali dragaggi o realizzazioni di nuove opere portuali a Giglio Porto) che abbiano interferenza con beni di interesse archeologico né con i beni di interesse paesaggistico, come indicato al Paragrafo 5.5 Aspetti storico-paesaggistici della Relazione Ambientale relativa al progetto di trasferimento del relitto di Costa Concordia.

Si segnala che, con nota prot. n. 2355 del 06.06.2014 (ns. prot. 8902 del 09.06.2014), la Soprintendenza per i Beni Storici Artistici ed Etnoantropologici per le province di Siena e Grosseto ha segnalato l'opportunità che alcune parti della nave vengano conservate e contestualizzate in modo museale".

CONSIDERATO che la **Direzione Generale per le Antichità**, con nota n. 5047 del 24/06/2014, ha confermato i pareri favorevoli espressi dalle Soprintendenze archeologiche della Toscana (note n. 8917 del 04/06/2014 e n. 9172 del 06/06/2014) e della Liguria (nota n. 3447 del 10/06/2014).



Handwritten signature



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

DIREZIONE GENERALE PER IL PAESAGGIO, LE BELLE ARTI, L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEE
Servizio IV

QUESTO MINISTERO

esaminati gli elaborati progettuali (visionabili sul sito indicato nella nota del Commissario Delegato prot. 27698 del 26.05.2014), acquisito il parere istruttorio delle Direzioni Regionali competenti e della Direzione Generale per le Antichità, viste le valutazioni delle Soprintendenze di settore, a conclusione dell'istruttoria inerente la procedura in oggetto, in conformità con quanto comunicato dalle competenti Soprintendenze, dalle Direzioni Regionali e dalla Direzione Generale per le Antichità, esprime

PARERE FAVOREVOLE

al progetto denominato “**Emergenza m/n Costa Concordia – Progetto di trasferimento del relitto al porto di Genova**”, ferma restando la condizione già espressa da questa Amministrazione per il progetto di rotazione della nave (cfr. parere Conferenza di Servizi decisoria del 15 maggio 2012), ovvero che le operazioni di rimessa in pristino dell'area di cantiere, che è stata necessaria per la preparazione al rigalleggiamento e al trasferimento della nave, vengano effettuate in tempi brevi (possibilmente immediatamente dopo l'allontanamento della nave stessa) e con modalità che non mettano a rischio i valori paesaggistici del contesto e i beni monumentali nelle vicinanze, da concordare con la competente Soprintendenza per i Beni architettonici e paesaggistici di Siena e Grosseto. Si evidenzia infine l'opportunità, segnalata dalla Soprintendenza per i Beni Storici Artistici ed Etnoantropologici per le province di Siena e Grosseto, che alcune parti della nave vengano conservate e contestualizzate in modo museale, a memoria e testimonianza del drammatico evento.

I funzionari: archh. Marina Gentili, Annino Isola

Per IL DIRETTORE GENERALE
IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO IV
Arch. Roberto BANCHINI



Ministero
dei beni e delle
attività culturali
e del turismo



Ministero

dei beni e delle attività culturali e del turismo

DIREZIONE GENERALE PER IL PAESAGGIO, LE BELLE ARTI,
L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEE

Servizio IV

Prot. n. DG/PBAAC/15152/2014

Class. 34.19.04 / fasc. 2460

Allegati: 1

Roma, 12.4 GIU. 2014

All'arch. Annino ISOLA
SEDE

OGGETTO: COMUNE DI ISOLA DEL GIGLIO (GR).

Emergenza m/n Costa Concordia – Progetto di trasferimento del relitto al porto di Genova.

Richiedente: Commissario delegato ex OPCM 3998/2012 per l'emergenza naufragio Costa Concordia.

Autorità competente: Dipartimento della Protezione Civile

INCARICO di partecipazione alla Conferenza di servizi istruttoria del 25 giugno 2014

E p.c.:

Dipartimento Protezione Civile
(segreteria.cd@protezionecivile.it)

Alla Soprintendenza per i Beni Architettonici
e Paesaggistici per le province di Siena e Grosseto
(mbac-sbap-si@mailecert.beniculturali.it)

Alla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana
(mbac-sba-tos@mailecert.beniculturali.it)

Alla Soprintendenza per i Beni Architettonici
e Paesaggistici della Liguria
(mbac-sbap-lig@mailecert.beniculturali.it)

Alla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria
(mbac-sba-lig@mailecert.beniculturali.it)

Alla Direzione generale per le Antichità
(dg-ant@beniculturali.it)



Servizio IV
Tutela e Qualità
del Paesaggio

SERVIZIO IV TUTELA E QUALITÀ DEL PAESAGGIO

Via di San Michele, 22, 00153 Roma - TEL. 06/67234554 - FAX 06/67234416

www.pbaac.beniculturali.it

e-mail PEC mbac-dg-pbaac@mailecert.beniculturali.it

e-mail dg-pbaac.servizio4@beniculturali.it

24.06/2014



Ministero

dei beni e delle attività culturali e del turismo

DIREZIONE GENERALE PER IL PAESAGGIO, LE BELLE ARTI,
L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEE
Servizio IV

Alla Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Toscana
(mbac-dr-tos@mailcert.beniculturali.it)

Alla Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Liguria
(mbac-dr-lig@mailcert.beniculturali.it)

Con riferimento all'oggetto e a quanto comunicato con la nota prot. n. DIP/CONC/0031595 del 17.06.2014, si incarica la S.V. a partecipare, in qualità di rappresentante di questa Direzione Generale, alla Conferenza di Servizi decisoria convocata per il giorno 25 giugno p.v. alle ore 11.00, presso la sede Dipartimento della Protezione Civile, via Vitorchiano n. 4, Roma.

Per IL DIRETTORE GENERALE ⁽¹⁾
IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO IV
Arch. Roberto BANCHINI

(1) Viste la Delega ai sensi dell'art. 16, comma 1, lett. d), del D. Lgs. 30/03/2001, n. 165, del Direttore Generale PaBAAC di cui al D.D.G. 27/12/2013, Rep. n. 1256/2013 e la nota del Segretariato Generale n. 707 del 17/01/2014.





COMUNE DI GENOVA

DELIBERAZIONE ADOTTATA DALLA GIUNTA COMUNALE
NELLA SEDUTA DEL 20/06/2014

Presiede: Il Sindaco Doria Marco
Assiste: Il Segretario Generale Mileti Pietro Paolo

Al momento della deliberazione risultano presenti (P) ed assenti (A) i Signori:

1	Doria Marco	Sindaco	P
2	Bernini Stefano	ViceSindaco	P
3	Boero Pino	Assessore	A
4	Crivello Giovanni Antonio	Assessore	P
5	Dagnino Anna Maria	Assessore	A
6	Fiorini Elena	Assessore	A
7	Fracassi Emanuela	Assessore	A
8	Garotta Valeria	Assessore	P
9	Lanzone Isabella	Assessore	P
10	Miceli Francesco	Assessore	P
11	Oddone Francesco	Assessore	P
12	Sibilla Carla	Assessore	P

DGC-2014-136 CONFERENZA DEI SERVIZI DECISORIA:PARERE
DELL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE RELATIVO AL
PROGETTO DI TRASFERIMENTO E SUCCESSIVO
SMALTIMENTO DEL RELITTO DELLA NAVE DA
CROCIERA COSTA CONCORDIA PRESSO IL PORTO DI
GENOVA.

Su proposta dell'Assessore ai Lavori Pubblici e Manutenzioni e alla Protezione Civile, Giovanni Crivello e dell'Assessore all'Ambiente Valeria Garotta;

Premesso che:

- con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 20 gennaio 2012, è stato dichiarato, fino al 31 gennaio 2013, lo stato di emergenza in relazione al naufragio della nave da crociera Costa Concordia nel territorio del Comune di Isola del Giglio (GR);

- con Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3998 del 20 gennaio 2012, il Capo del Dipartimento della Protezione Civile è stato nominato Commissario delegato per l'emergenza relativa al naufragio della nave Costa Concordia, con il compito di provvedere anche a verificare che la rimozione del relitto venga effettuata in condizioni di sicurezza per la tutela delle matrici ambientali;

- con Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 4019 del 27 aprile 2012, tenuto conto dell'ineludibile esigenza di procedere in termini di somma urgenza ad attuare gli interventi volti alla rimozione e recupero del relitto per prevenire gravi danni alla salute umana e all'ambiente, è stato disposto che, per accelerare le attività finalizzate al superamento dell'emergenza, il Commissario delegato provveda all'indizione di apposita Conferenza di Servizi istruttoria, al fine di acquisire tutte le indicazioni occorrenti per l'eventuale miglioramento del progetto proposto dalla Costa Crociere S.p.A. inerente alla rimozione e al recupero della nave, nonché successiva Conferenza dei Servizi decisoria per la definitiva approvazione dello stesso;

- con Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 4023 del 15.5.2012, in esito alle risultanze della Conferenza di Servizi decisoria, svoltasi in pari data, sono state approvate le operazioni di cui al progetto di massima di rimozione e recupero della nave da crociera Costa Concordia proposto dalla Costa Crociere S.p.A., ed è stato altresì disposto che il Commissario delegato istituisca un Osservatorio di monitoraggio al fine di assicurare l'esatta esecuzione del progetto e delle relative prescrizioni;

Visti:

- il D.L. 1, del 14 gennaio 2013 convertito, con modificazioni, dalla L. 1 febbraio 2013 n. 11, che, all'art. 2, ha stabilito che fino al 31 gennaio 2013, continuano a produrre effetti le disposizioni di cui all'O.P.C.M. 3998/2012 e s.m.i. e le disposizioni di cui all'art. 2 dell'O.P.C.M. 4023/2012, relative alle operazioni di rimozione del relitto, nonché i provvedimenti presupposti conseguenti e connessi alle medesime;

- il Decreto del Commissario Delegato rep. n. 2923 del 14/06/2012, con il quale è stato istituito l'Osservatorio di Monitoraggio con competenze tecniche e di natura ambientale;

- l'art. 2 comma 1 del D.L. 30/12/2013 n. 150, convertito, con modificazioni, dalla L. 27 febbraio 2014 n. 15, che ha stabilito che, fino al 31 Luglio 2014, continuano a produrre effetti le disposizioni di cui all'O.P.C.M. 3998/2012 e s.m.i. e le disposizioni di cui all'art. 2 dell'O.P.C.M. 4023/2012, relative alle operazioni di rimozione del relitto, nonché i provvedimenti presupposti, conseguenti e connessi alle medesime;

Preso atto della Delibera del Consiglio dei Ministri del 16 maggio 2014, nella quale viene data evidenza ai seguenti fatti:

- Costa Crociere ha avviato le procedure per la determinazione dell'ulteriore proposta progettuale finalizzata al trasferimento del relitto presso un porto idoneo individuato per il successivo smaltimento;
- le operazioni di rimozione sono strettamente connesse e in assoluta continuità temporale con quelle di rigalleggiamento, già comprese nel progetto esaminato dalla Conferenza dei Servizi del 15 maggio 2012 e oggetto di valutazione da parte dell'Osservatorio;
- ai fini della positiva conclusione in sicurezza delle operazioni di rimozione, dette attività debbono essere avviate contestualmente alla fase di rigalleggiamento, senza significative soluzioni temporali;

Preso altresì atto che con la medesima Delibera del Consiglio dei Ministri del 16 maggio 2014 è stato pertanto disposto:

- che per l'esame e l'approvazione del progetto per il trasferimento del relitto presso un porto idoneo individuato per il successivo smaltimento, proposto dalla Costa Crociera S.p.A., nonché per l'esame e il rilascio dei pareri, visti, concessioni e nulla-osta, previsti a normativa vigente per il progetto stesso, si provveda con le procedure dall'art. 1 dell' O.P.C.M. 4019 del 27 aprile 2012, previa acquisizione, sul medesimo progetto, degli esiti di un'istruttoria tecnico valutativa da parte dell' Osservatorio di Monitoraggio;

Visto l'art. 14-ter comma 6, e l'art. 14-quater, comma 3, della legge 7 agosto 1990 n. 241, e successive modifiche, espressamente richiamati dall'art. 1 O.P.C.M. 4019 del 27 aprile 2012, e preso atto che ai sensi dell'art. 14-ter comma 6, ogni Amministrazione convocata partecipa alla conferenza di servizi attraverso un unico rappresentante legittimato dall'organo competente, ad esprimere in modo vincolante la volontà dell'amministrazione su tutte le decisioni di competenza della stessa;

Considerato che:

- nelle date 9 giugno 2014 e 16 giugno 2014 si sono svolte in Roma, regolarmente convocate, le conferenze dei Servizi istruttorie inerenti il trasporto e il recupero della Concordia;
- con nota del Capo del Dipartimento della protezione civile 0031595 in data 17 giugno 2014 è pervenuta la convocazione della conferenza dei Servizi decisoria per il giorno 25 giugno;

Rilevato che:

- che per le operazioni di trasferimento del relitto dall'Isola del Giglio all'interno del Porto di Genova la competenza afferisce alla Autorità Marittima che provvederà ad impartire specifiche prescrizioni;
- il progetto relativo al recupero prevede l'effettuazione delle relative operazioni in ambito portuale, ossia in aree delimitate di cantiere (banchine) e/o in bacini nell'ambito del Porto di Genova ed è suddiviso nelle seguenti fasi:

a) FASE I

Alleggerimento del relitto nello specchio adiacente la diga foranea di Voltri, con rimozione delle suppellettili e pulizia dei ponti per ridurre il pescaggio ed utilizzo per l'organizzazione dei rifiuti di una parte della banchina del VTE. I rifiuti prodotti saranno gestiti come descritto nel piano di Gestione dei Rifiuti.

L'alleggerimento è necessario per permettere lo spostamento del relitto nelle altre banchine del Porto di Genova senza effettuare dragaggi.

Il relitto sarà circondato da una barriera di contenimento.

b) FASE 2

Trasferimento al molo ex superbacino (area riparazioni navali) e smontaggio ponti da 14 a 2.

Il molo è dotato di doppia barriera di contenimento.

In questa fase è previsto lo smontaggio a nave galleggiante dei ponti superiori (da 14 a 2) e la conclusione dello smontaggio degli arredi interni.

E' prevista installazione di una chiatta vicino relitto su cui saranno installati un compattatore, un eventuale frantumatore e container scarrabili.

c) FASE 3

Attività preparatoria allo smontaggio nel bacino dry dock 4 eseguita nel superbacino.

Nella fase 3 sono previste le operazioni di rimozione degli sponson, il rigalleggiamento, la chiusura delle aree danneggiate con installazione di teli magnetici ed il rimorchio fino al bacino 4. ridurre lunghezza scafo a 264 m e larghezza inferiore a 40 metri.

d) FASE 4

Smontaggio finale

Include tutte le operazioni a secco da svolgersi dentro bacino di carenaggio 4.

Dato atto che:

Saranno predisposti un "Inventario dei materiali pericolosi" e un "Piano di riciclaggio nave specifico", propedeutici alle attività di demolizione. L'inventario sarà suddiviso in tre parti:

- elenco dei materiali pericolosi presenti nella struttura o nelle attrezzature della nave con indicazione della loro ubicazione e dei quantitativi approssimativi;
- elenco dei rifiuti generati dalle attività presenti a bordo della nave;
- elenco delle scorte presenti a bordo della nave.

Ritenuto necessario che:

- per i rifiuti siano definite le caratteristiche di pericolosità e siano sottoposti a campionamenti e determinazioni analitiche per la verifica di conformità al recupero o allo smaltimento, che av-

verranno in appositi impianti conformemente a quanto previsto dall'art. 188 del D. Lgs. 152/2006 e smi;

- la classificazione dei rifiuti avvenga prima della demolizione allo scopo di avviarli direttamente con lo specifico codice CER alla destinazione finale senza necessità di stoccaggio intermedio per la loro classificazione;
- siano rispettate le procedure previste:
- ispezioni a bordo;
- identificazione visiva dei rifiuti certamente non pericolosi (es. arredi) e di quelli certamente pericolosi (es. batterie e neon);
- identificazione visiva dei materiali "sconosciuti" (es. coibentazioni) e loro campionamento.
- ricerca di materiali contenenti amianto (motori, tubazioni, boiler, pavimenti, coibentazioni termoisolanti);
- ricerca di PCB (trasformatori, condensatori, pitture a base di olio, materiali termoisolanti ecc.);
- ricerca di sostanze lesive dell'ozono (apparati frigoriferi);
- ricerca di composti organostannici (verniciatura della carena);
- ricerca dei rifiuti operativi (combustibile pesante, diesel, lubrificanti, acque grigie, acque nere, acque di sentina);
- ricerca delle scorte di magazzino (pitture, disinfettanti, sgrassanti, detergenti, batterie, fotografici, farmaceutici, estintori, prodotti chimici in genere ecc.);
- ricerca di liquidi contenuti in macchinari e apparecchiature (oli lubrificanti, oli idraulici, additivi motore, antigelo, elettroliti, accumulatori al piombo ecc.);
- ricerca di gas contenuto in macchinari e apparecchiature (CO₂, acetilene, ossigeno, gas refrigeranti come R134A, R407C, argon ecc.);
- ricerca di beni di consumo contenenti potenzialmente sostanze pericolose (monitor, stampanti, schermi televisivi ecc);

Dato atto che:

- in Italia la disciplina delle attività che costituiscono il processo industriale di demolizione delle navi è riconducibile al D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. per quanto attiene gli aspetti ambientali e al D. Lgs. 81/2008 per quanto attiene la sicurezza e la tutela della salute dei lavoratori;
- esiste inoltre il Regolamento 1257/2013/Ue "Regolamento relativo al riciclaggio delle navi e che modifica il regolamento (Ce) n. 1013/2006 e la direttiva 2009/16/Ce", il cui obiettivo è prevenire, ridurre o eliminare gli effetti negativi per la salute umana e per l'ambiente causati non solo dal riciclaggio ma anche dal funzionamento e manutenzione delle navi battenti bandiera UE. Esso fornisce la seguente definizione del termine "riciclaggio navi: attività di demolizione completa o parziale di una nave in un impianto di riciclaggio al fine di recuperare componenti e materiali da ritrattare, preparare per il riutilizzo o riutilizzare garantendo nel contempo la gestione dei materiali pericolosi o di altro tipo, che comprende le operazioni connesse come lo stoccaggio e il trattamento di componenti e materiali sul sito ma non il loro ulteriore trattamento o smaltimento in impianti separati";

Rilevato che l'impatto sulla viabilità cittadina non risulta significativo.

Dato atto che il Comune di Genova ha adottato con deliberazione del Consiglio comunale n. 140/2000 la classificazione acustica, per cui le attività dovranno rispettare i limiti della suddetta zonizzazione;

Preso altresì atto che tra gli impatti previsti sulle matrici ambientali la componente aria assume rilevanza in relazione alle attività che verranno svolte per il recupero della nave;

Preso atto inoltre del programma di monitoraggio ambientale all'interno del bacino portuale di Genova;

Dato atto che la Provincia di Genova ha messo a punto nell'ambito del progetto europeo Apice ("Sviluppo di approcci per la gestione e mitigazione delle emissioni inquinanti") dei porti europei che ha permesso, tra l'altro, di valutare il contributo del porto alla concentrazioni di alcuni inquinanti nella città di Genova. In particolare è stato valutato che l'apporto alla concentrazione di PM2,5 misurato a Genova ed attribuibile alle emissioni "industriali" è il 20 %;

Dato altresì atto che:

- i monitoraggi della qualità dell'aria eseguiti nel territorio del comune di Genova evidenziano il rispetto dei valori limite stabiliti per il parametro PM10 dal d. Lgs. 155/10;
- è in corso il procedimento per il rilascio da parte della Provincia di Genova – competente in via ordinaria – dell'Autorizzazione Integrata Ambientale per "Impianto di riciclaggio navi" presso il porto di Genova e che la conferenza dei servizi decisoria è già fissata per il 10 luglio;

Ritenuto che il sistema portuale della città di Genova possieda il know how necessario alla realizzazione dell'operazione di smantellamento del relitto e che tale operazione, vista la sua entità, costituisca una risorsa per la città nel suo complesso;

Visto l'allegato parere in ordine alla regolarità tecnica del presente provvedimento espresso dal Responsabile del Settore competente, nonché il parere di legittimità espresso dal Segretario Generale;

Dato atto che il presente provvedimento, non comportando diretti impegni di spesa né introiti a carico del bilancio comunale, non necessita di attestazione di copertura finanziaria né di parere di regolarità contabile;

La Giunta, previa regolare votazione, all'unanimità

DELIBERA

Di esprimere parere favorevole per gli aspetti di competenza e con le precisazioni di cui in premessa per il progetto inerente il recupero e lo smaltimento del relitto della nave Costa Concordia presso il Porto di Genova.

Attesa l'urgenza di provvedere la Giunta, previa regolare votazione, all'unanimità dichiara immediatamente eseguibile il presente provvedimento ai sensi dell'art. 134 - comma 4 - del T.U. D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267.

Il Sindaco
Marco Doria

Il Segretario Generale
Pietro Paolo Mileti



COMUNE DI GENOVA

**E' PARTE INTEGRANTE DELLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE
117 11 0 N. 2014-DL-193 DEL 20/06/2014 AD OGGETTO:
CONFERENZA DEI SERVIZI DECISORIA:PARERE
DELL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE RELATIVO AL PROGETTO
DI TRASFERIMENTO E SUCCESSIVO SMALTIMENTO DEL RELITTO
DELLA NAVE DA CROCIERA COSTA CONCORDIA PRESSO IL
PORTO DI GENOVA.**

PARERE TECNICO (Art 49 c. 1 D.Lgs. 267/2000)

Si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica del presente provvedimento.

La documentazione progettuale è stata consegnata alla Direzione su supporto informatico in data 18/056/2014.

Non si evidenziano competenze ambientali dirette del Comune.

20/06/2014

I Dirigenti Responsabili
Dott.ssa Monica Bocchiardo
e Dott.ssa Ornella Risso



COMUNE DI GENOVA

**E' PARTE INTEGRANTE DELLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE
117 11 0 N. 2014-DL-193 DEL 20/06/2014 AD OGGETTO:
CONFERENZA DEI SERVIZI DECISORIA: PARERE
DELL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE RELATIVO AL PROGETTO
DI TRASFERIMENTO E SUCCESSIVO SMALTIMENTO DEL RELITTO
DELLA NAVE DA CROCIERA COSTA CONCORDIA PRESSO IL
PORTO DI GENOVA.**

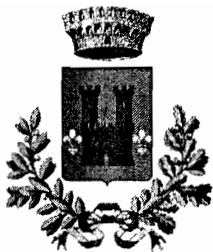
PARERE DI LEGITTIMITA' DEL SEGRETARIO GENERALE

(Ordinanza Sindaco n. 368 del 2.12.2013)

Si esprime parere favorevole in ordine alla legittimità del presente provvedimento

20/06/2014

Il Segretario Generale
[Dott. Pietro Paolo Mileti]



Comune di Isola del Giglio

Medaglia d'Oro al Merito Civile

Provincia di Grosseto

CONFERENZA DEI SERVIZI ISTITUITA CON DELIBERA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI DEL 16 MAGGIO 2014 ED INTEGRATA CON DCM DEL 13 GIUGNO 2014. PARERE DEL COMUNE DI ISOLA DEL GIGLIO

Il Comune di Isola del Giglio si esprime in relazione a quanto stabilito dalla DCM del 16 maggio 2014 a conclusione della procedura per *“l'esame e l'approvazione del progetto per il trasferimento del relitto presso un porto idoneo individuato per il successivo smaltimento che sarà proposto dalla Costa Crociere S.p.A., nonché per l'esame e il rilascio dei pareri, visti, concessioni e nulla-osta, previsti a normativa vigente per il progetto stesso, si provvede con le procedure previste dall'art. 1 dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri n. 4019 del 27 aprile 2012, previa acquisizione, sul medesimo progetto, degli esiti di un'istruttoria tecnico valutativa da parte dell'Osservatorio istituito ai sensi dell'art. 2 dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri n. 4023 del 15 maggio 2012.”*

Nell'ambito delle argomentazioni oggetto della Conferenza dei servizi, l'Amministrazione comunale di Isola del Giglio si ritiene sostanzialmente incompetente nell'espressione del parere per quanto riguarda gli aspetti puramente tecnici del progetto proposto; mentre invece vi è un suo interesse diretto riguardo a modalità e tempi delle operazioni di rigalleggiamento e rimozione del relitto. Di fatto, anche la scelta del porto di destinazione resta tendenzialmente secondaria per questa Amministrazione, nella misura in cui essa non sia condizionante per le modalità ed i tempi della fase di rigalleggiamento (WP8).

A questo proposito, non può non ricordarsi come a 30 mesi dal naufragio il territorio del Giglio, il suo prezioso ambiente, i suoi cittadini e le loro attività economiche continuano a subire danni e vedono la loro vita e le loro attività quotidiane pregiudicate e pesantemente condizionate dalla presenza del relitto. Non è quindi ipotizzabile che, per qualsivoglia motivo, si costringa l'Isola del Giglio a continuare ad essere il “parcheggio” della Costa Concordia, in attesa di non si sa quali eventi.

Si aggiunga inoltre che ulteriori dilazioni delle operazioni di rigalleggiamento e rimozione del relitto fino alla stagione autunnale o invernale, con la conseguente imprevedibilità e la tendenziale maggior severità delle condizioni meteorologiche e marine, farebbero aumentare il rischio sia di ulteriori ritardi, sia soprattutto di sversamenti e/o incidenti nelle acque del Giglio.

Ribadita quindi la posizione di questa Amministrazione Comunale che, quale che sia la scelta tecnica e la destinazione del relitto, non abbiano a prodursi ulteriori ritardi nelle operazioni di rigalleggiamento e rimozione che dovranno necessariamente avvenire nei tempi più brevi e comunque entro la stagione estiva, si coglie l'occasione per ricordare che in previsione di tali operazioni, questa Amministrazione ha proposto a Costa Crociere una serie di questioni e informazioni (funzionali e necessarie per le misure e i provvedimenti amministrativi che l'Autorità Comunale dovrà assumere a sostegno di tali operazioni) da fornire all'Osservatorio per il Monitoraggio, nell'ambito dell'autorizzazione WP8

(Refloating) per rilevare le implicazioni che le attività in essere potranno causare al contesto socio-economico dell'isola.

Si conferma quindi l'esigenza di precisare: (i) la durata dell'operazione di refloating; (ii) la durata della permanenza del relitto davanti a Giglio Porto dopo l'azione di refloating e prima del suo allontanamento; (iii) il periodo in cui dovrà essere eventualmente interrotto il trasporto marittimo; le limitazioni alla fruibilità della nautica da diporto; (iv) l'impegno delle aree a terra ivi compresi gli spazi da destinare ai media; (v) le limitazioni alla circolazione e agli accessi all' Isola; (vi) le eventuali limitazioni alle spiagge di Arenella, Cannelle, Saraceno e Scalettino nonché per i siti di Cala Cupa e Cala dello Smeraldo.

Pertanto, tutto ciò premesso,

il Comune di Isola del Giglio

Vista l'istruttoria tecnico valutativa del progetto pervenuta in data 24 giugno 2014 dall'Osservatorio per il monitoraggio;

Visto il progetto presentato da Costa Crociere oggetto delle Conferenze dei servizi istruttorie del 9 giugno 2014 e 16 giugno 2014;

Considerato che la questione oggetto della Conferenza tratta il trasferimento e lo smantellamento del relitto a Genova e investe argomentazioni meramente tecnico-ambientali sul merito quali il Comune di Isola del Giglio non si ritiene competente, anche per mancanza di strumenti idonei a fornire valutazioni appropriate;

Esprime

- La propria astensione per quanto riguarda la valutazione e l'eventuale idoneità tecnica del progetto presentato da Costa Crociere;
- L'indicazione che, quali che siano le modalità dell'operazione di refloating e rimozione del relitto, nonché la destinazione di quest'ultimo, non ne risulti penalizzata la tempestività di tali operazioni e queste si completino non oltre la presente stagione estiva

PARERE FAVOREVOLE CON PRESCRIZIONI -

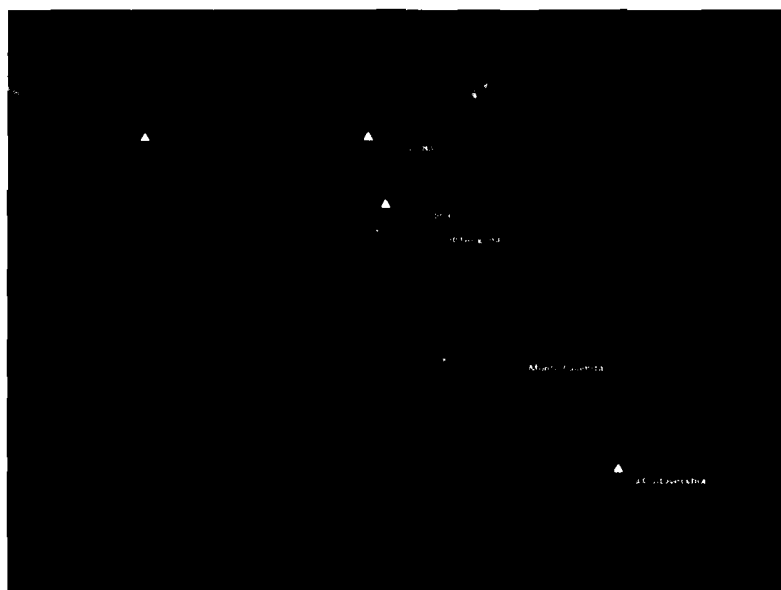


**Caratterizzazione del clima ondoso
dell'alto Mar Tirreno e del Mar Ligure
nel periodo estivo**

Introduzione

Sebbene il Golfo di Genova e il Tirreno nord-occidentale siano stati tra le aree più studiate del Mediterraneo negli ultimi quarant'anni, la letteratura privilegia lo studio degli eventi meteorologicamente estremi che caratterizzano in genere le stagioni invernali e primaverili, lasciando meno definite le condizioni estive e la transizione alle condizioni autunnali, generalmente ritenute 'di calma' in mare.

I regimi ondosi dominanti nel Golfo di Genova risentono soprattutto del Maestrale e seguono una dinamica a scala sostanzialmente regionale, legata sia alla formazione di ciclogenesi orografiche lungo le coste settentrionali del



Posizione degli strumenti di misura nel Golfo di Genova – alto Tirreno

Mediterraneo (e in particolare nell'area ligure-tirrenica sottovento alle Alpi) sia a processi di instabilità "baroclina", indotti dal transito di saccature e avvezioni di aria fredda in quota, che contrastano con le masse d'aria mediterranea. I regimi meteomarini, quindi, sono condizionati dal gradiente legato alla formazione di minimi sull'area Ligure e alto tirrenica e dalla geografia stessa dell'area tirrenico

Ligure che vede la presenza di rilievi (Appennino, Alpi Marittime e Corse) in grado di rinforzare e deviare il regime dei venti e moto ondoso.

Naturalmente esiste una differenza stagionale di regimi:

- i minimi più significativi e profondi si formano nel periodo autunnale e invernale con gradienti intensi e significativo fetch, non solo legato al Mistral (NW) ma anche a regimi più sud-occidentali (SSW) che possono interessare anche il restante Mediterraneo occidentale;
- nel periodo estivo i minimi sono meno profondi in quanto le circolazioni atlantiche, oltre a posizionarsi a latitudini più elevate, influenzano solo marginalmente l'area Mediterranea per effetto dell'espansione degli anticloni delle Azzorre e Africano, con fenomeni di fetch decisamente più modesti.

Questo studio, svolto in collaborazione tra ISPRA, ARPAL e LAMMA, è dunque volto a descrivere le caratteristiche climatiche meteo-marine estive dell'area compresa tra il Golfo di Genova e l'alto Tirreno.

Pur se il numero di strumenti nell'area è rilevante, le informazioni in mare sono in genere sparse e limitate nel tempo. Per il vento in particolare esistono poche rilevazioni sul mare ed è molto difficile ricavare dalle stazioni sulla terraferma informazioni utili per descrivere le caratteristiche climatiche in mare aperto.

In questa relazione sono analizzate le statistiche climatologiche di moto ondoso per la Boa RON ISPRA di La Spezia nel periodo 1989-2013, sono descritti gli episodi estivi di mareggiata disponibili nel periodo estivo per la boa di Civitavecchia (RON ISPRA) nel periodo 2003-2013, di Capo Mele (ARPAL) nel periodo luglio 2012-2013 e per la boa di Gorgona della Regione Toscana dal 2009 al 2012. Sono anche considerati i regimi anemometrici relativi alle stazioni meteorologiche posizionate sull'Isola d'Elba e di Gorgona.

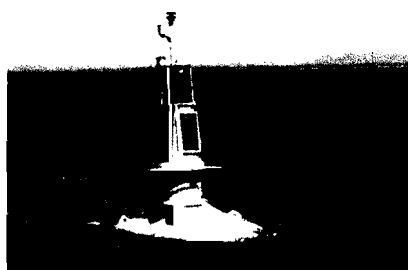
Per cercare di fornire un riferimento più omogeneo della variabilità spaziale delle onde rispetto alle informazioni in situ, sono state elaborate statisticamente le analisi del modello WAM sul dominio Mediterraneo prodotte dall'European Centre for

Medium Term Weather Forecast (ECMWF). Le mappe di altezza significativa media e massima nel periodo temporale 2000-2013 sono state determinate su tutto il periodo e limitatamente ai mesi estivi.

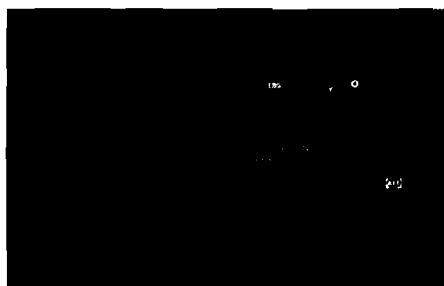
Clima ondoso

Sono qui esposte le analisi dei dati ondametrici disponibili nell'area in esame: la stazione più settentrionale è quella di Capo Mele, quella più meridionale è Civitavecchia. Non tutte le serie temporali sono sufficientemente lunghe e complete per poter determinare con un buon grado di affidabilità gli elementi climatici caratteristici della regione, sono dunque state condotte analisi differenti a seconda dei dati disponibili.

Analisi delle osservazioni di H_{m0} presso la boa RON di La Spezia



Boa ondametrica Watchkeeper



Posizione della boa di La Spezia

La boa di La Spezia fa parte del gruppo di 8 boe che costituivano la prima installazione della Rete Ondametrica Nazionale. La boa è operativa dal luglio 1989 e sono effettivamente disponibili, al netto delle procedure di validazione dei dati, circa il 70% dei dati. Il clima marino è usualmente rappresentato in termini statistici attraverso la distribuzione congiunta di altezza significativa (H_{m0}) e direzione media di provenienza delle onde (D_{mt}).

total=60877 valid=48532 missing=21345 caln=5045

H _{m0} (m) dir(deg)	0	15	30	45	60	75	90	105	120	135	150	165	180	195	210	225	240	255	270	285	300	315	330	345	43487
> 9.75	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
6.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	0	0	0	0	0	0	6
5.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4	9	0	0	0	0	0	0	14
5.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	6	24	0	0	0	0	0	0	31
4.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	14	52	0	0	0	0	0	68
4.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	4	46	111	0	0	0	0	0	163
3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	6	117	152	4	0	0	0	0	282
3.0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	3	6	12	223	255	9	0	0	0	513
2.5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	14	19	11	47	538	392	24	15	1	0	1	1066
2.0	2	0	0	0	0	0	1	0	2	3	16	66	50	41	138	991	587	65	24	8	6	1	1	0	2002
1.5	26	0	5	2	1	1	4	6	18	60	98	267	172	115	330	1424	1080	189	66	33	24	16	14	13	3964
1.0	358	0	147	52	38	21	28	37	149	261	418	698	561	401	685	1969	2192	609	252	184	147	133	140	196	9676
F	0	15	30	45	60	75	90	105	120	135	150	165	180	195	210	225	240	255	270	285	300	315	330	345	43487

Tab.1: Distribuzione congiunta di H_{m0} e direzione media – periodo 1989-2013

Boa di La Spezia – serie tritoraria

In Tab.1 è mostrata la distribuzione congiunta di H_{m0} e D_{mt} nel periodo temporale 1 luglio 1989-30 maggio 2013 calcolato sulla base delle osservazioni registrate dalla boa di La Spezia della Rete Ondametrica Nazionale gestita dall'ISPRA. Per garantire omogeneità con i dati raccolti nei primi anni di esercizio è stata considerata la serie tritoraria.. L'altezza significativa massima presente nel set tritorario (che si riferisce a tutto l'anno solare) è nella classe tra $6.5 \leq H_{m0} < 7m$, corrispondente ad una direzione D_{mt} = 240° N (sud-ovest).

Sommando le cumulate nell'ultima colonna a destra di Tab.1 è facilmente calcolabile il numero totale (F) di osservazioni aventi H_{m0} > 2.0m . Prendendo in considerazione tutto il periodo disponibile per tutti i mesi dell'anno, F = 4147, che corrisponde a 518 giorni nei 19 anni di dati disponibili. Il numero totale di osservazioni aventi H_{m0} > 2.0m espresso in percentuale rispetto al totale dei dati validi è indicato come f nel seguito. Considerando tutto il periodo disponibile, f = 8.5%. La percentuale di dati validi nel periodo considerato è infatti circa 70%. La tabella delle distribuzioni congiunte non permette di sapere come sono distribuite nel tempo le 4147 osservazioni e sicuramente i giorni complessivi caratterizzati da H_{m0} > 2.0m sono molti di più. E' anche importante considerare che le osservazioni non sono indipendenti, essendo le osservazioni di onde serialmente correlate.

> 9.8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
9.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
9.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
8.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
8.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
6.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
6.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
5.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
5.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
4.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	
4.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	
3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	6	0	0	0	0	0	0	0	0	8	
3.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	15	1	0	0	0	0	0	0	0	21	
2.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	20	28	0	0	0	0	0	0	0	0	50	
2.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	78	30	1	0	0	0	0	0	0	0	0	128	
1.5	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	5	10	3	4	5	100	72	9	0	0	0	0	0	212	
1.0	5	0	0	0	0	0	0	1	6	8	11	43	28	22	37	215	182	32	10	5	1	0	1	607	
$H_{\text{max}}(m)$	0	15	30	45	60	75	90	105	120	135	150	165	180	195	210	225	240	255	270	285	300	315	330	345	3349

Numero totale di osservazioni aventi $H_{m0} > 2.0m$: $F = 210$, o, in percentuale rispetto al totale dei dati validi, $f = 5.3\%$. Percentuale di dati validi nel periodo considerato 68% .

> 9.8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
4.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
3.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	9	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21
2.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	30	27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	58
2.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	88	36	1	0	0	0	0	0	0	0	0	131
1.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	7	0	2	20	123	82	6	0	0	0	0	0	0	0	0	244
1.0	3	0	0	0	0	1	0	1	1	2	4	6	40	33	16	40	177	184	21	3	3	0	9	1	3	548	3778
H _{max} (km/h)	0	15	30	45	60	75	90	105	120	135	150	165	180	195	210	225	240	255	270	285	300	315	330	345	360	375	390

Tab.3: distribuzione congiunta di Hm0 e direzione media – periodo 1989-2013

Boa di La Spezia -mese luglio

Altezza massima nel set triorario nella classe tra $4.0 \leq H_{m0} < 4.5m$ direzione 240 °N (sud-ovest).

Numero totale di osservazioni aventi $H_{m0} > 2.0m$: $F = 223$, o, in percentuale rispetto al totale dei dati validi, $f = 4.8\%$. Percentuale di dati validi nel periodo considerato 78% .

[illegible]

Tab.4: distribuzione congiunta di Hm0 e direzione media – periodo 1989-2013

Boa di La Spezia -mese agosto

Altezza massima nel set triorario nella classe tra $4.0 \leq H_{m0} < 4.5m$ direzione 225-240 °N (sud-sud-ovest).

Numero totale di osservazioni aventi $H_{m0} > 2.0m$: $F = 222$, o, in percentuale rispetto al totale dei dati validi, $f = 4.8\%$. Percentuale di dati validi nel periodo considerato 76% .

$$\frac{1}{\rho} = \frac{1}{\rho_0} \left(1 + \frac{\alpha}{\rho_0} \right)$$

Boa di La Spezia -mese settembre

^oN (sud-ovest).

rispetto al totale dei dati validi $f=8.0\%$. Percentuale di dati validi nel periodo considerato 72% .

$$\frac{H_{\text{max}}(m)}{85 \text{ GeV}}$$

Boa di La Spezia -mese ottobre

Altezza massima nel set triorario nella classe tra $6.0 \leq H_{m0} < 6.5\text{m}$ direzione 240°N (sud-ovest).

Numero totale di osservazioni aventi $H_{m0} > 2.0\text{m}$: $F = 363$, o, in percentuale rispetto al totale dei dati validi $f = 9.5\%$. Percentuale di dati validi nel periodo considerato 66% .

In Fig.1 è rappresentata la variazione di f (linea nera) durante i mesi estivi ed autunnali in relazione alla f considerata su tutto il periodo annuale (linea rossa). Come si evince dal grafico, la transizione dal regime estivo al regime autunnale è rapida ed ha luogo già dal mese di settembre.

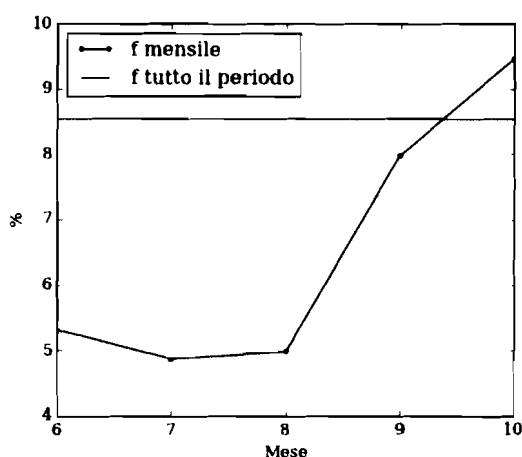


Fig.1 Confronto tra frequenza di occorrenza di eventi con $H_{m0} > 2\text{m}$ (f) su tutto l'anno nel periodo 1989-2013 (rosso) e frequenza di occorrenza solo per i mesi di giugno, luglio, agosto, settembre, ottobre nello stesso periodo (nero)

Per valutare le caratteristiche del clima ondoso nel tempo è stata condotta una ulteriore analisi. È stata considerata la frequenza giornaliera di occorrenza di eventi con almeno un'osservazione $H_{m0} > 2\text{m}$ trioraria, separatamente per ogni giorno tra Giugno e Settembre nei 19 anni disponibili. In Fig.2 sono riportate le frequenze di occorrenza in percentuale. Si osservi che se per un giorno, ad

esempio il 27 giugno, è stato osservato un solo caso di superamento in 19 anni, questo corrisponde a una frequenza del 5.2%.

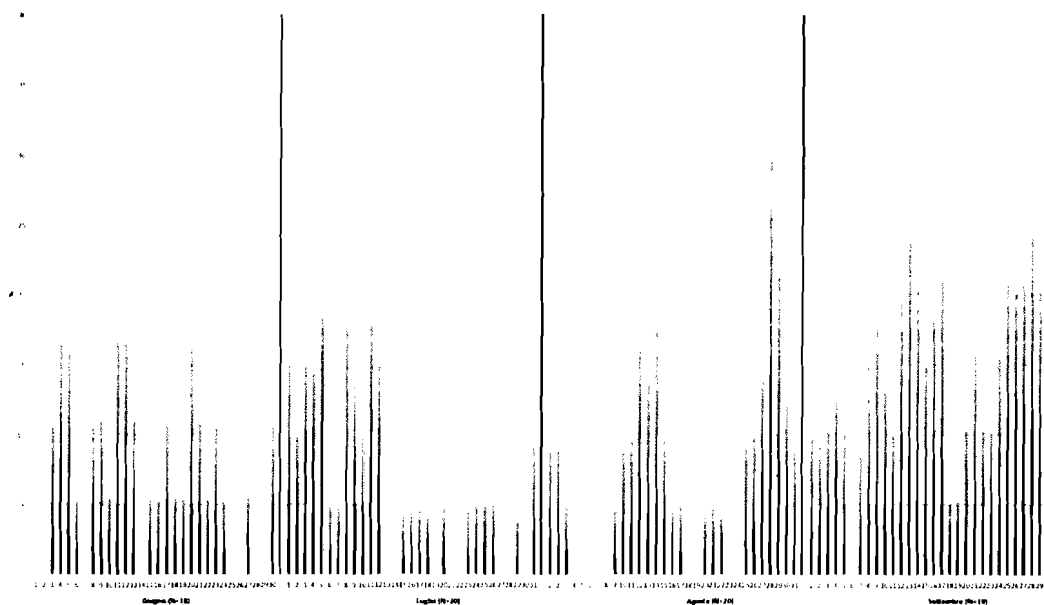


Fig. 2 Frequenza giornaliera di eventi con almeno una misura di $H_{m0} > 2m$ nei 19 anni disponibili, mesi di giugno, luglio, agosto e settembre.

La Fig.2 è in generale accordo con quanto evidenziato in Fig.1, ma permette di valutare la variabilità climatica giornaliera. E' necessario considerare che 19 anni non sono molti per dare una stima robusta della distribuzione, ed infatti è evidente dalla Fig.2 la presenza di brusche variazioni. Se si avessero a disposizione più anni di dati la distribuzione sarebbe più regolare. Ovviamente la frequenza in un giorno è indipendente da quella nel giorno successivo, nel senso che se anche due giorni successivi avessero $f=5.2$ (un caso su 19), i due superamenti osservati nei due giorni potrebbero essere stati osservati in anni diversi.

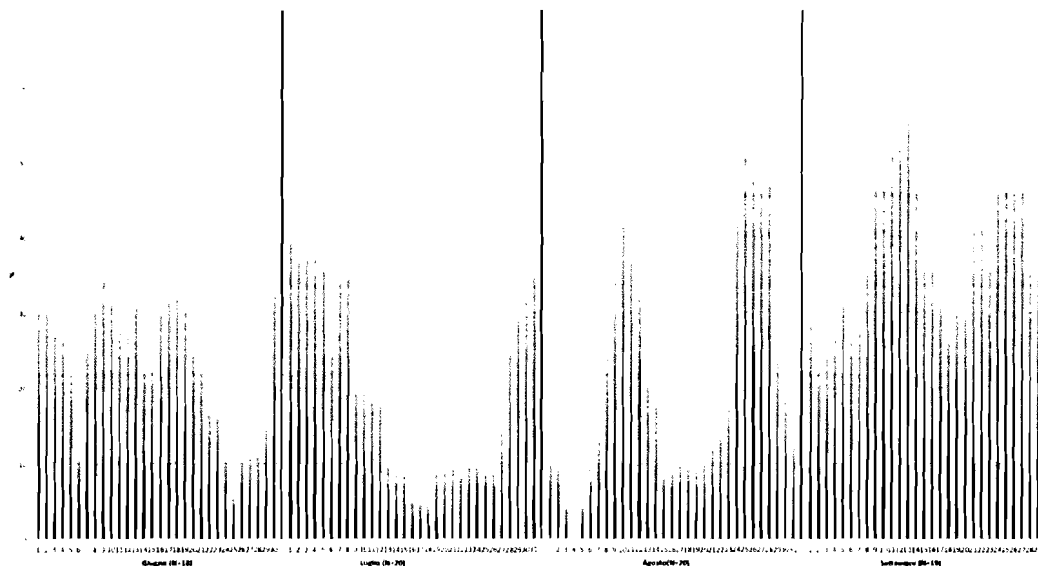
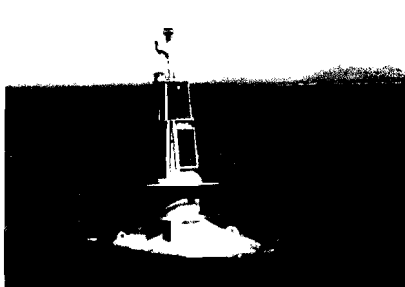


Fig. 3 Frequenza giornaliera di eventi con almeno un evento $H_{m0} > 2m$ nei quattro giorni consecutivi nei 19 anni disponibili

La precedente analisi è stata dunque estesa a considerare per ogni giorno la frequenza con cui si è verificato almeno un caso di superamento triorario $H_{m0} > 2m$ nei 4 giorni successivi alla data considerata. I risultati, mostrati in Fig.3, corrispondono a frequenze evidentemente più alte di quelle riportate in Fig.2, ma l'andamento temporale è molto simile. Le differenze con la Fig.2 sono dovute principalmente alla durata degli eventi di mareggiata considerati.

Analisi delle osservazioni di H_{m0} nel periodo estivo presso la boa RON di Civitavecchia

La boa RON ISPRA di Civitavecchia è operativa dall'Aprile 2002. Ormeggiata inizialmente a largo di Civitavecchia, è attualmente posizionata più a nord.



Boa ondametria Watchkeeper



Posizione della boa di Civitavecchia

La serie temporale di Civitavecchia è affetta da numerose lacune, e questo renderebbe le statistiche poco consistenti. Vengono pertanto qui riportati solamente i grafici delle serie temporali nei periodi disponibili da Luglio a Settembre, con l'indicazione degli eventi $H_{m0} > 2m$, il valore di H_{m0} corrispondente al picco della mareggiata e la relativa durata. Si ritiene che tali informazioni siano comunque un'utile indicazione dell'andamento del moto ondoso e della sua variabilità negli ultimi anni.

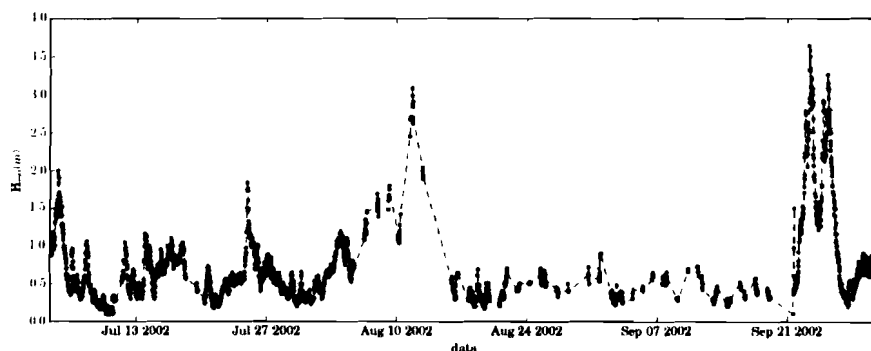


Fig. 4 Boa RON Civitavecchia dati disponibili nel periodo luglio-settembre 2002

- un evento con picco $H_{m0}=2\text{m}$, durata 1 ora del 4 Luglio.
- un evento con picco $H_{m0}=3.1\text{m}$, durata oltre 34 ore dall'11 Agosto al 12 agosto. Dati mancanti durante l'evento.
- un evento con picco $H_{m0}=3.6\text{m}$, durata 71 ore dal 22 Settembre al 25 Settembre.

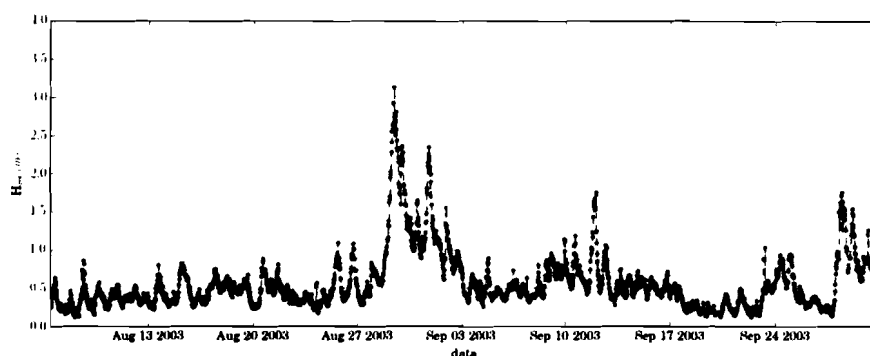


Fig. 5 Boa RON Civitavecchia dati disponibili nel periodo luglio-settembre 2003

- Un solo evento con picco $H_{m0}=3\text{m}$, durata ore 16-21 del 31 agosto. Mese di luglio mancanti.

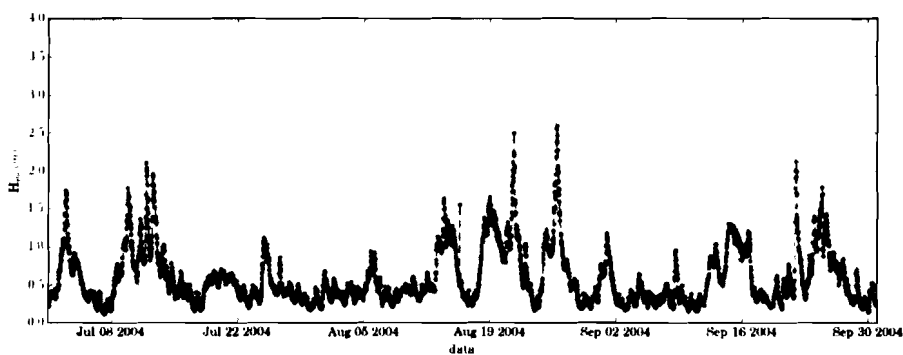


Fig. 6 Boa RON Civitavecchia dati disponibili nel periodo luglio-settembre 2004

- un evento tra l'11 ed il 12 luglio, picco $H_{m0}=2\text{m}$, durata 3 ore

- un evento il 21 agosto, picco $H_{m0}=2.5\text{m}$, durata circa 5 ore
- un evento il 26 agosto, picco $H_{m0}=2.6\text{m}$, durata circa 7 ore

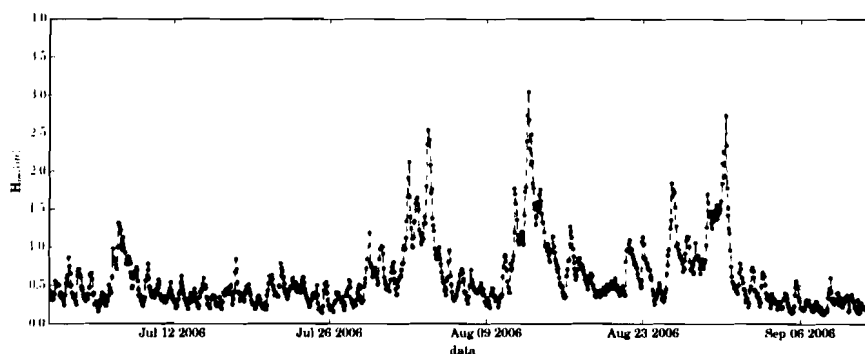


Fig. 7 Boa RON Civitavecchia dati disponibili nel periodo luglio-settembre 2006

- un evento tra il 2 ed il 3 agosto, picco $H_{m0}=2.5\text{m}$, durata circa 26 ore
- un evento il 12 agosto, picco $H_{m0}=3.0\text{m}$, durata circa 13 ore
- un evento il 30 agosto, picco $H_{m0}=2.7\text{m}$, durata circa 6 ore

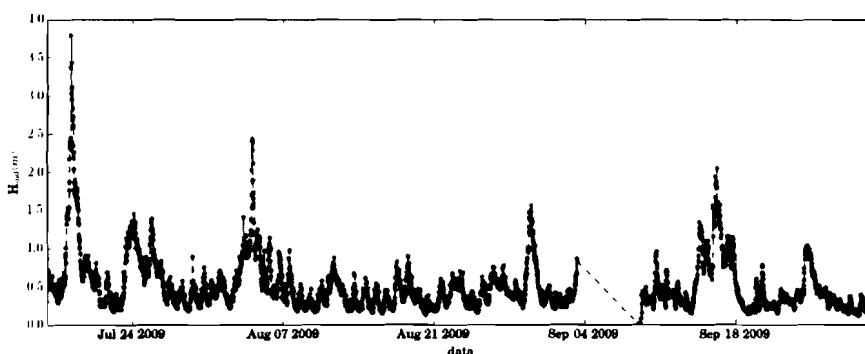


Fig. 8 Boa RON Civitavecchia dati disponibili nel periodo luglio-settembre 2009

- un evento il 18 luglio, picco $H_{m0}=3.8\text{m}$, durata circa 10 ore
- un evento il 4 agosto, picco $H_{m0}=2.4\text{m}$, durata circa 4 ore
- un evento il 16 settembre, picco $H_{m0}=2.0\text{m}$, durata circa 3 ore

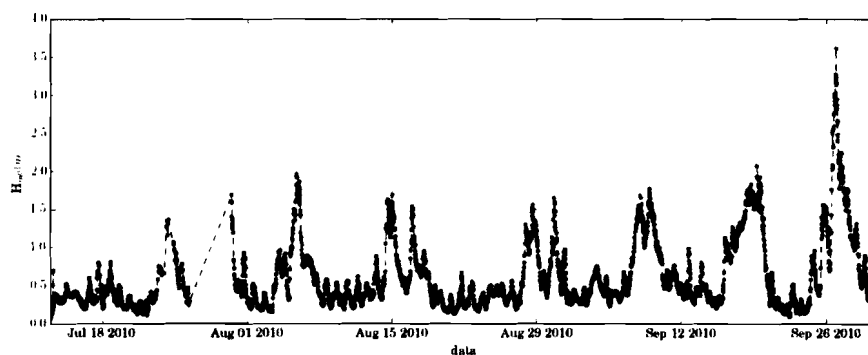


Fig. 9 Boa RON Civitavecchia dati disponibili nel periodo luglio-settembre 2010

- un evento il 5 agosto, picco $H_{m0}=2.0\text{m}$, durata circa 7 ore
- un evento il 19 settembre, picco $H_{m0}=2.1\text{m}$, durata circa 6 ore
- un evento il 26-27 settembre, picco $H_{m0}=3.6\text{m}$, durata circa 26 ore

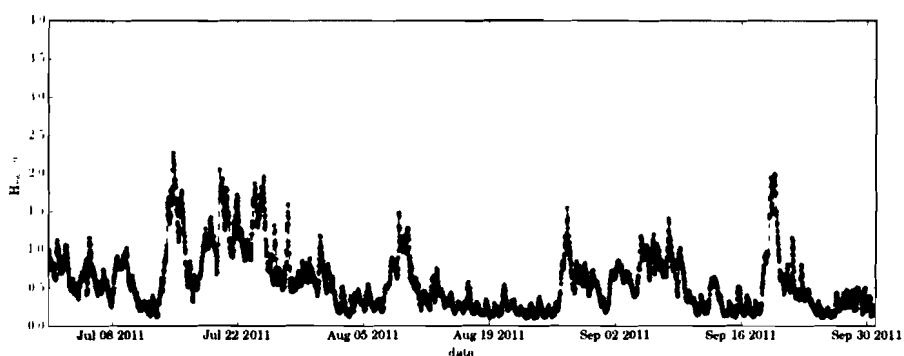


Fig. 10 Boa RON Civitavecchia dati disponibili nel periodo luglio-settembre 2011

- un evento il 14 luglio, picco $H_{m0}=2.3\text{m}$, durata circa 8 ore
- un evento il 20 luglio, picco $H_{m0}=2.0\text{m}$, durata circa 96 ore
- un evento il 19 settembre, picco $H_{m0}=2.0\text{m}$, durata circa 5 ore

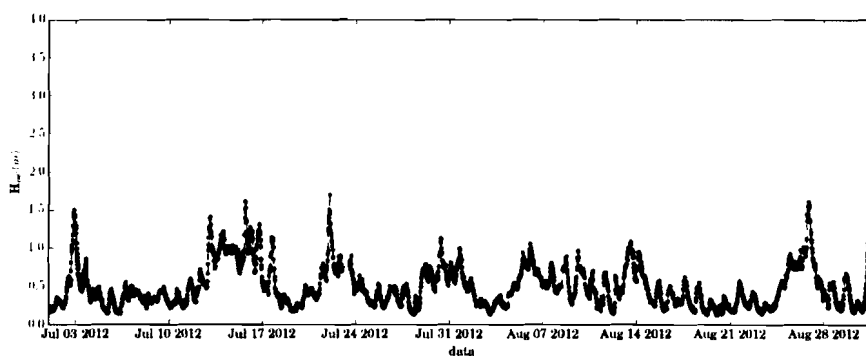


Fig. 11 Boa RON Civitavecchia - dati disponibili nel periodo luglio-settembre 2012

- un evento il 31 agosto, picco $H_{m0}=2.2\text{m}$, dati mancanti a settembre

Analisi delle osservazioni di H_{m0} nel periodo estivo presso la boa di Gorgona (Regione Toscana)

La boa di Gorgona è stata operativa dall'Ottobre 2008 fino al Settembre 2013 .



Posizione della boa di Gorgona

La serie temporale di Gorgona è breve per rendere completamente consistenti le statistiche del periodo estivo. Vengono pertanto qui riportati solamente i grafici delle serie temporali nei periodi disponibili da Luglio a Settembre, con

l'indicazione degli eventi $H_{m0} > 2\text{m}$, il valore di H_{m0} corrispondente al picco della mareggiata e la relativa durata. Si ritiene che tali informazioni possano comunque fornire un'utile indicazione dell'andamento del moto ondoso e della sua variabilità negli ultimi anni.

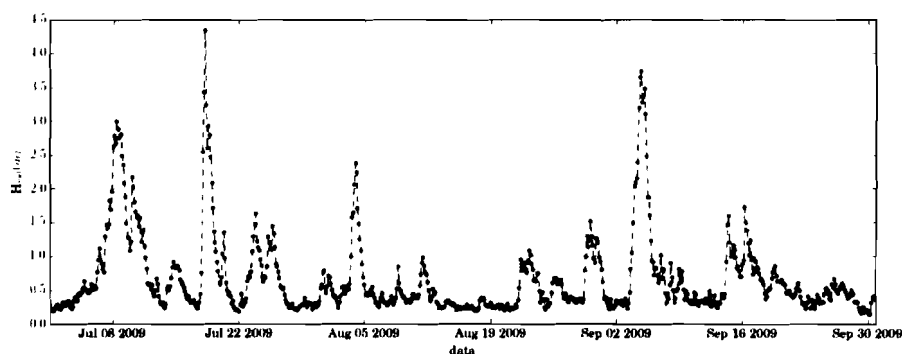


Fig. 12 Boa Gorgona (Regione Toscana) - dati disponibili nel periodo luglio-settembre 2009

- un evento tra l'8 e il 10 luglio, picco $H_{m0}=3\text{m}$, durata 48 ore
- un evento il 18 luglio, picco $H_{m0}=4.3\text{m}$, durata 24 ore
- un evento tra il 3 e il 4 agosto picco $H_{m0}=2.4\text{m}$, durata 9 ore
- un evento tra il 4 e il 5 settembre, picco $H_{m0}=3.7\text{m}$, durata 33 ore

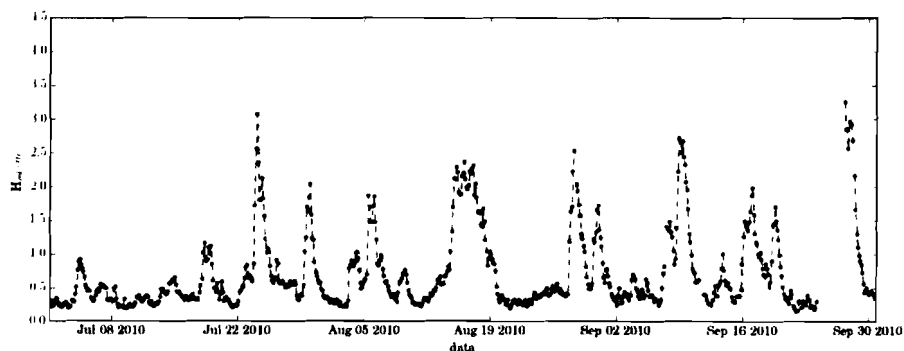


Fig. 13 Boa Gorgona (Regione Toscana) - dati disponibili nel periodo luglio-

settembre 2010

- un evento il 24 luglio, picco $H_{m0}=3.1\text{m}$, durata 15 ore
- un evento il 29 luglio, picco $H_{m0}=2.0\text{m}$, durata 3 ore
- un evento tra il 15 e il 17 agosto, picco $H_{m0}=2.4\text{m}$, durata 57 ore
- un evento il 28 Agosto, picco $H_{m0}=2.5\text{m}$, durata 12 ore
- un evento tra l'8 e il 9 Settembre, picco $H_{m0}=2.7\text{m}$, durata 24 ore
- un evento tra il 27 e il 28 Settembre, picco $H_{m0}=3.3\text{m}$, dati mancanti prima del 27 Settembre

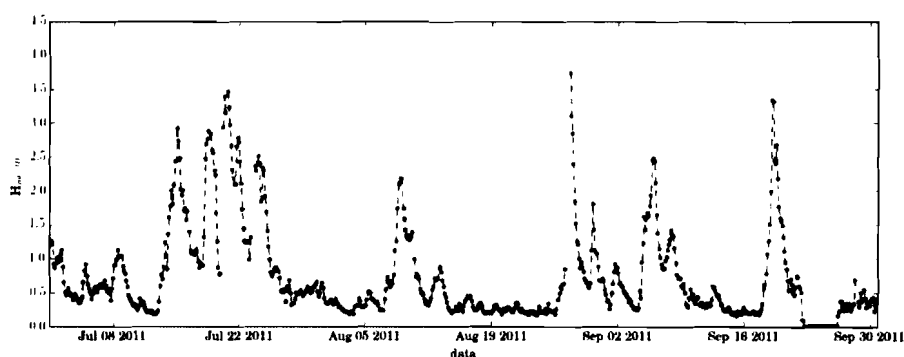


Fig. 14 Boa Gorgona (Regione Toscana) - dati disponibili nel periodo luglio-settembre 2011

- un evento tra il 18 Luglio il 24 Luglio, picco $H_{m0}=3.5\text{m}$, durata 144 ore
- un evento tra l'8 e il 9 Agosto , picco $H_{m0}=2.2\text{m}$, durata 9 ore
- un evento 27 Agosto, picco $H_{m0}=3.7\text{m}$, durata oltre 12 ore, dati mancanti prima del 27 Agosto
- un evento tra il 5 e il 6 Settembre , picco $H_{m0}=2.5\text{m}$, durata 12 ore
- un evento il 19 Settembre, picco $H_{m0}=3.3\text{m}$, durata 15 ore

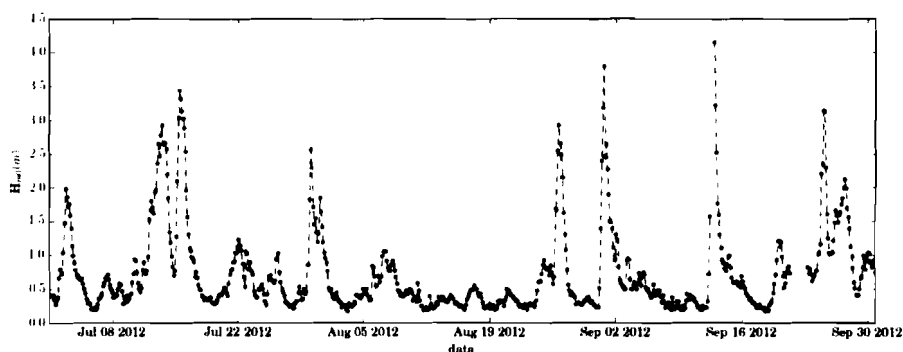
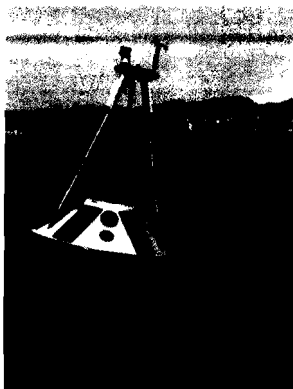


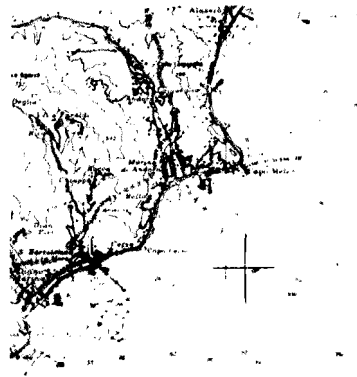
Fig. 15 Boa Gorgona (Regione Toscana) - dati disponibili nel periodo luglio-settembre 2012

- un evento il 2 Luglio, picco $H_{m0}=2.0\text{m}$, durata 3 ore
- un evento tra il 13 Luglio e il 16 Luglio, picco $H_{m0}=3.4\text{m}$, durata 78 ore
- un evento il 30 Luglio, picco $H_{m0}=2.6\text{m}$, durata 9 ore
- un evento tra il 26 e il 27 agosto, picco $H_{m0}=2.9\text{m}$, durata 12 ore
- un evento tra il 31 Agosto e il 1 Settembre, picco $H_{m0}=3.8\text{m}$, durata 15 ore
- un evento tra il 12 e il 13 Settembre, picco oltre $H_{m0}=4.2\text{m}$, durata almeno 9 ore, dati mancanti prima del 12 Settembre
- un evento tra il 24 e il 27 Settembre, picco $H_{m0}=3.1\text{m}$, durata 61 ore.

Analisi delle osservazioni di H_{m0} nel periodo estivo presso la boa ARPAL di Capo Mele (SV)



Boa meteo-ondametrica



Posizione della boa

La Boa di Capo Mele è operativa da febbraio 2012, è una Fugro Oceanor SEAWATCH Midi 185 Buoy posizionata alle coordinate Lon 8° 10' 50" Est , Lat 43° 55' 18" N, su un fondale di circa 90m.

Vista la limitata serie storica per la boa di Capo Mele, non è possibile produrre un'analisi statistica robusta: vengono pertanto qui riportati solamente i grafici delle serie temporali nei periodi disponibili da Luglio a Settembre, con l'indicazione degli eventi $H_{m0} > 2\text{m}$, il valore di H_{m0} corrispondente al picco della mareggiata e la relativa durata. Si ritiene che tali informazioni possano comunque fornire un'utile indicazione dell'andamento del moto ondoso e della sua variabilità negli ultimi anni.

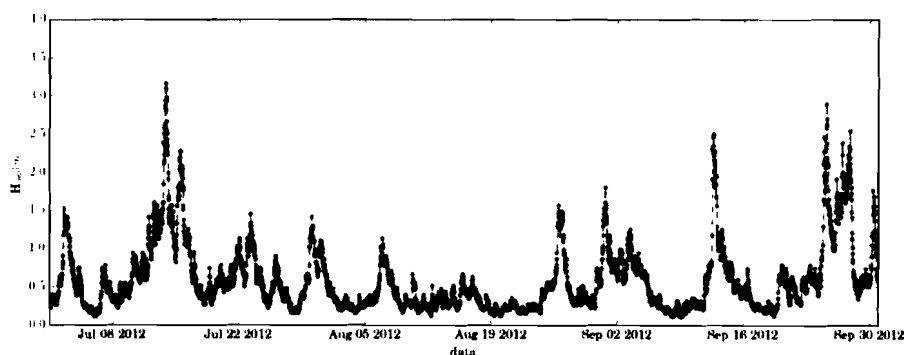


Fig. 16 Boa Capo Mele (ARPAL) - dati disponibili nel periodo luglio-settembre 2012

- un evento il 15 Luglio, picco $H_{m0}=3.3\text{m}$, durata 9 ore
- un evento il 12 Settembre, picco $H_{m0}=2.5\text{m}$, durata 10 ore
- un evento il 25-27 settembre, picco $H_{m0}=2.9\text{m}$, durata 68 ore

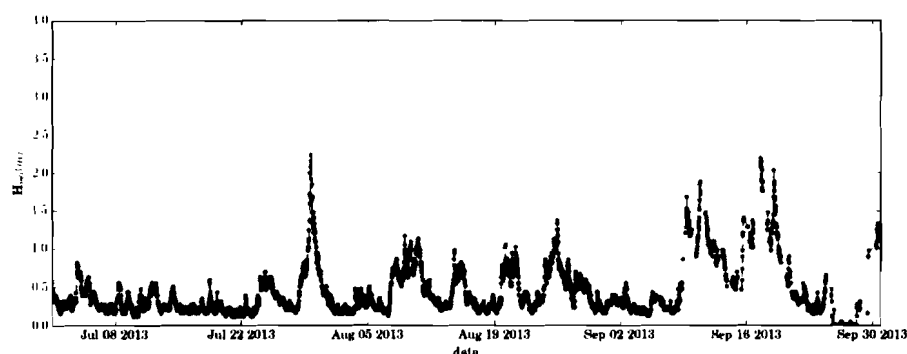


Fig. 17 Boa Capo Mele (ARPAL) - dati disponibili nel periodo luglio-settembre 2013

- un evento il 29 Luglio, picco $H_{m0}=2.2m$, durata 3 ore
- un evento il 17-18 Settembre, picco $H_{m0}=2.2m$, durata 24 ore, mancano dati nella fase crescente e durante la mareggiata.

Osservazioni

Dai grafici delle serie temporali nelle varie stazioni considerate, fatta salva la presenza di numerose lacune nel dataset di Civitavecchia, si può osservare come la boa di Gorgona sia più esposta al fetch dominante da sud-ovest. Si osserva che, ad esempio, il 18 luglio del 2009 lo stesso episodio da sud-ovest sia stato osservato a Civitavecchia con picco di $H_{m0}=3.8m$ e a Gorgona con picco $H_{m0}=4.3m$. Nel 2010 l'episodio del 26 settembre di durata oltre un giorno, ha prodotto un picco di $H_{m0}=3.6m$ a Civitavecchia alle 21. Il primo dato disponibile a Gorgona, registrato alle 9 del giorno successivo, è $H_{m0}=3.3m$, tutti i dati precedenti risultano mancanti. Considerando che in più di un caso i dati di Gorgona risultano mancanti nella parte di crescita della mareggiata, sembra ragionevole supporre che il picco reale della mareggiata fosse più alto del valore osservato. Si può facilmente verificare che in generale sono stati osservati negli stessi periodi un numero maggiore di episodi a Gorgona rispetto a Civitavecchia, e che quando gli eventi più rilevanti si sono manifestati in entrambi i siti, sulla

boa di Gorgona hanno prodotto onde più alte. A Civitavecchia si osserva anche che nel mese di luglio la direzione di provenienza delle onde è in genere da sud-ovest, in agosto oltre che episodi da sud-ovest si osservano anche casi con provenienza da sud, mentre nel mese di settembre il settore sud-ovest si estende a coprire anche direzioni da ovest.

Dall'analisi climatologica dei dati della boa di La Spezia si può provare ad identificare come periodo estivo continuativo con un minor numero medio di episodi di superamento di $H_s = 2\text{m}$ per 4 giorni consecutivi quello dal 9 luglio al 7 agosto.

Da un'analisi congiunta degli episodi registrati dalle altre due boe (Civitavecchia e Gorgona) nel periodo 9 luglio – 7 agosto, si osservano nel decennio complessivo di misure delle due boe (dal 2002 al 2012) un totale di 12 episodi, che si possono così raggruppare:

In base alla durata:

- 6 episodi con $H_{\max} > 2\text{m}$ per durate minori di 10 ore;
- 6 episodi con $H_{\max} > 2\text{m}$ per durate maggiori di 10 ore;

In base all'altezza H_{\max} d'onda:

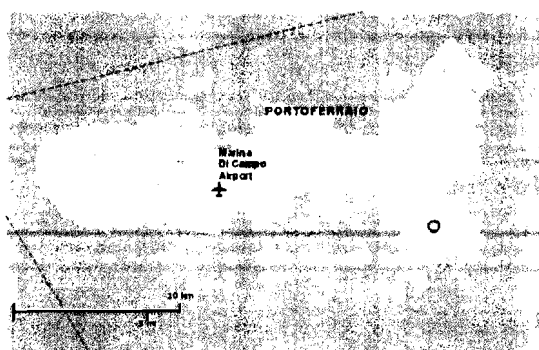
- 3 episodi con H_{\max} fino a 2,0 m;
- 3 episodi con H_{\max} da 2,1 fino a 2,5 m;
- 6 episodi con H_{\max} da 2,6 fino a 4,3 m.

Si osserva che il regime di vento e onde a sud dell'Isola d'Elba è marcatamente diverso da quello del Ligure, per la notevole attenuazione del libeccio e del maestrale e l'insorgenza di un maggior numero di eventi di scirocco che però di solito di solito subentrano nel periodo successivo all'estate.

Clima anemometrico

In questa sezione sono riportati i valori statistici di intensità e direzione del vento per la stazione anemometrica di Monte Calamita (Isola d'Elba parte sud-orientale) nel periodo luglio 2000-2012 e per la stazione anemometrica della Gorgona nel periodo luglio 2006-2013.

Dati della stazione synop 16197/metar lirx di Monte Calamita (397m slm, Isola d'Elba) per il periodo giugno-luglio-agosto sul settore Elba

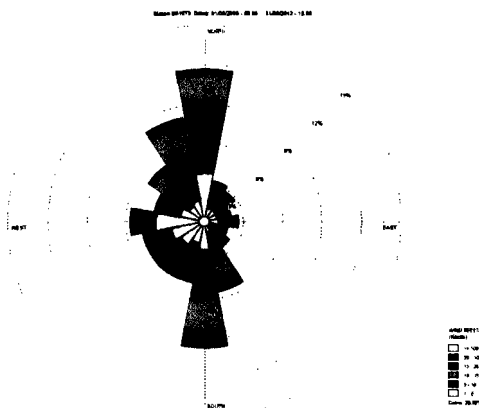


Posizione della stazione meteorologica di Monte Calamita



ISPRA

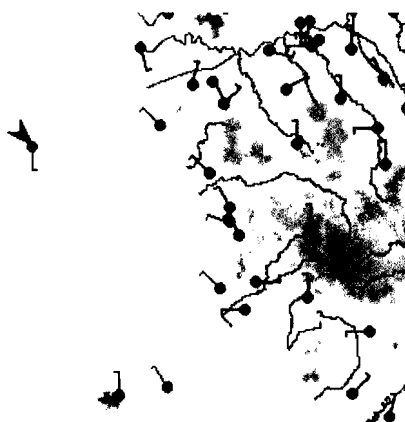
Istituto Superiore per la Protezione
e la Ricerca Ambientale



	Direction / Wind Classes (Knots)	1 - 5	5 - 10	10 - 15	15 - 20	20 - 100	>= 100	
1	348.75 - 11.25	0,03710	0,05678	0,01942	0,00310	0,00106	0,00000	0,11831
2	11.25 - 33.75	0,01095	0,01526	0,09508	0,00068	0,00023	0,00000	0,03215
3	33.75 - 56.25	0,01103	0,01194	0,00453	0,00078	0,00000	0,00000	0,02823
4	56.25 - 78.75	0,00997	0,00922	0,00198	0,00030	0,00000	0,00000	0,02144
5	78.75 - 101.25	0,01073	0,01201	0,00295	0,00083	0,00015	0,00000	0,02684
6	101.25 - 123.75	0,00484	0,00661	0,00416	0,00098	0,00008	0,00000	0,01884
7	123.75 - 146.25	0,00612	0,00869	0,00604	0,00212	0,00076	0,00000	0,02370
8	146.25 - 168.75	0,00831	0,02070	0,01413	0,00718	0,00446	0,00000	0,06472
9	168.75 - 191.25	0,02161	0,03687	0,02395	0,00816	0,00559	0,00000	0,09808
10	191.25 - 213.75	0,01790	0,01995	0,00793	0,00294	0,00080	0,00000	0,04746
11	213.75 - 236.25	0,02168	0,02274	0,00310	0,00053	0,00008	0,00000	0,04808
12	236.25 - 258.75	0,02581	0,01723	0,00348	0,00083	0,00045	0,00000	0,04755
13	258.75 - 281.25	0,03762	0,01579	0,00310	0,00015	0,00030	0,00000	0,06831
14	281.25 - 303.75	0,01827	0,01488	0,00317	0,00128	0,00053	0,00000	0,03910
15	303.75 - 326.25	0,01451	0,02161	0,01269	0,00234	0,00088	0,00000	0,05178
16	326.25 - 348.75	0,01790	0,03258	0,02561	0,00438	0,00151	0,00000	0,08099
	Sub-Total	0,27247	0,32350	0,14114	0,03563	0,01645	0,00000	0,78919
	Calms							0,20983
	Missing/incomplete							0,00008
	Total							

Giugno-Luglio-Agosto 2000-2012 / Distribuzione congiunta di intensità e direzione del vento (in kt)

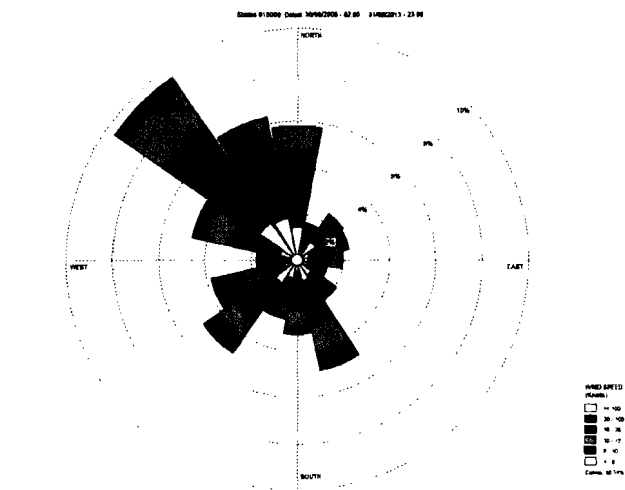
Dati della stazione meteorologica della Gorgona (180 m slm)



Posizione della stazione meteorologica della Gorgona



ISPRA
Istituto Superiore per la Protezione
e la Ricerca Ambientale





	Direzione / Wind Classes (Knots)	1 - 5	6 - 10	10 - 15	16 - 20	20 - 100	≥ 100	Total
1	348.75 - 11.25	0.01456	0.03253	0.01943	0.00035	0.00018	0.00000	0.06709
2	11.25 - 33.75	0.00442	0.00919	0.00253	0.00000	0.00000	0.00000	0.01614
3	33.75 - 66.25	0.00990	0.01132	0.00289	0.00018	0.00016	0.00000	0.02422
4	66.25 - 79.75	0.00596	0.00919	0.00613	0.00159	0.00189	0.00000	0.02316
5	79.75 - 101.25	0.00477	0.00725	0.00880	0.00071	0.00018	0.00000	0.01980
6	101.25 - 123.75	0.00409	0.00583	0.00301	0.00080	0.00000	0.00000	0.01344
7	123.75 - 146.25	0.00778	0.00725	0.00407	0.00159	0.00018	0.00000	0.02086
8	146.25 - 168.75	0.00937	0.01892	0.01291	0.00613	0.00265	0.00000	0.04897
9	168.75 - 191.25	0.00613	0.01450	0.00955	0.00283	0.00018	0.00000	0.03215
10	191.25 - 213.75	0.00831	0.01025	0.00530	0.00212	0.00018	0.00000	0.02817
11	213.75 - 236.25	0.01220	0.02016	0.00902	0.00389	0.00371	0.00000	0.04897
12	236.25 - 258.75	0.00906	0.01149	0.00725	0.00619	0.00725	0.00000	0.03784
13	258.75 - 281.25	0.00318	0.00583	0.00495	0.00338	0.00036	0.00000	0.01768
14	281.25 - 303.75	0.00813	0.02251	0.01328	0.00501	0.00159	0.00000	0.04860
15	303.75 - 326.25	0.01998	0.06039	0.02016	0.00354	0.00141	0.00000	0.08647
16	326.25 - 348.75	0.01874	0.03486	0.00849	0.00106	0.00000	0.00000	0.06294
	Sub-Total	0.14233	0.28827	0.12588	0.03554	0.01883	0.00000	0.56264
	Calma							0.40736
	Missing/Incomplete							0.00000
	Total							

**Giugno-Luglio-Agosto 2006-2013 / Distribuzione congiunta di intensità e
direzione del vento (in kt)**

Le conclusioni sul clima anemometrico di Giugno-Luglio-Agosto sono le seguenti:

1. la stazione Monte Calamita (Isola d'Elba) indica (12 anni dati):

- circa 95% dei dati inferiori a 15 kt;
- circa 5% di dati superiori a 15 kt.

2. la stazione della Gorgona indica (8 anni di dati):

- circa 94% dei dati inferiori a 15 kt;
- circa 6% di dati superiori a 15 kt.

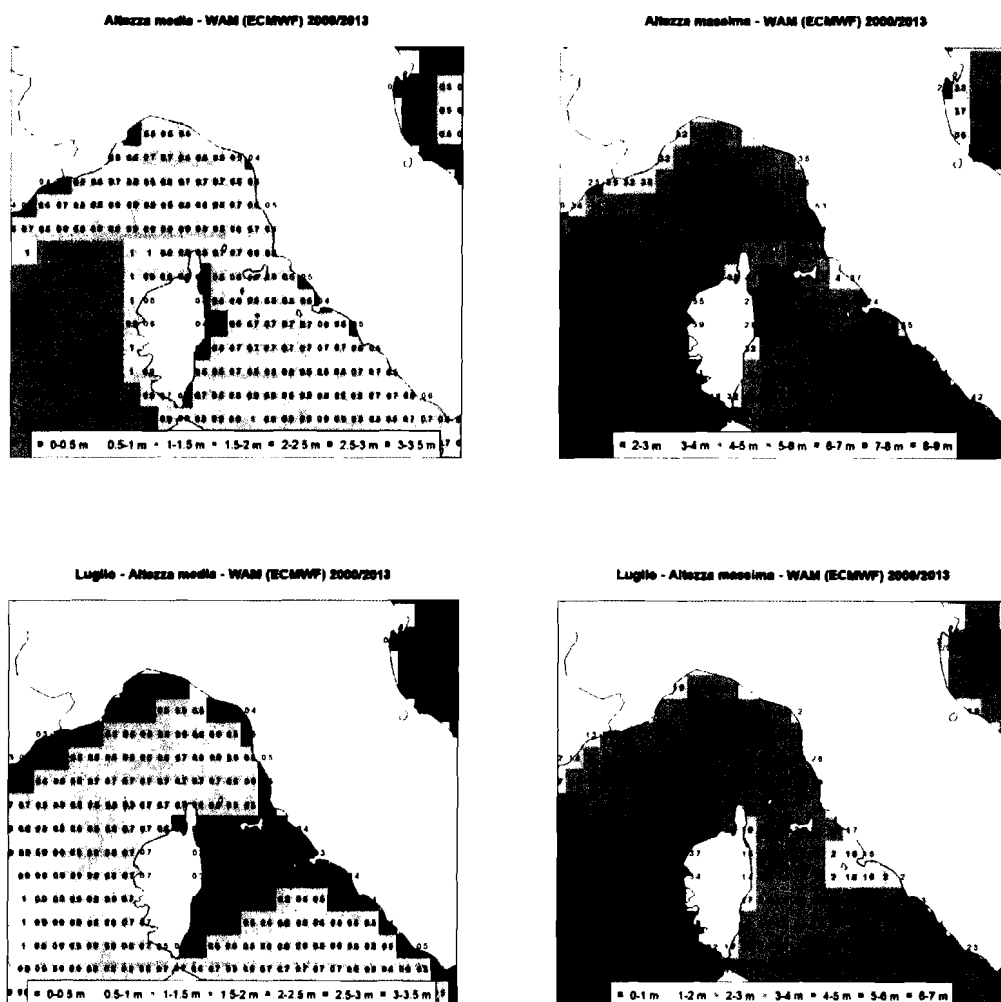
Da notare che entrambe le stazioni in oggetto, poste a circa 400m e 180 slm, non forniscono direttamente l'intensità del vento sulla superficie del mare aperto e risentono di effetti diversi dovuti alla collocazione, alla quota e all'attrito: costituiscono comunque l'unico e utile punto di riferimento per valutazioni generali, che evidenziano una bassa frequenza di episodi ventosi significativi nei mesi considerati.

**Caratterizzazione delle aree climatiche sulla base delle elaborazioni
delle analisi del modello WAM dell'ECMWF**

Il modello WAM (WAVE Model) del ECMWF restituisce dati triorari di previsione del moto ondoso riferiti al grigliato di passo 0.25° lat-long corrispondente a circa 28 Km nel dominio Mediterraneo (domain MED). Il sistema di previsione fornisce in aggiunta per ogni punto della griglia e per ogni parametro, un valore di analisi ogni sei ore.

Il periodo considerato per la redazione del presente rapporto va da 01/01/2000 al 31/12/2013 del dataset ANALYSIS.

I valori di altezze significative medie e massime ricavati nel periodo di riferimento restituiscono un clima ondoso a media risoluzione.



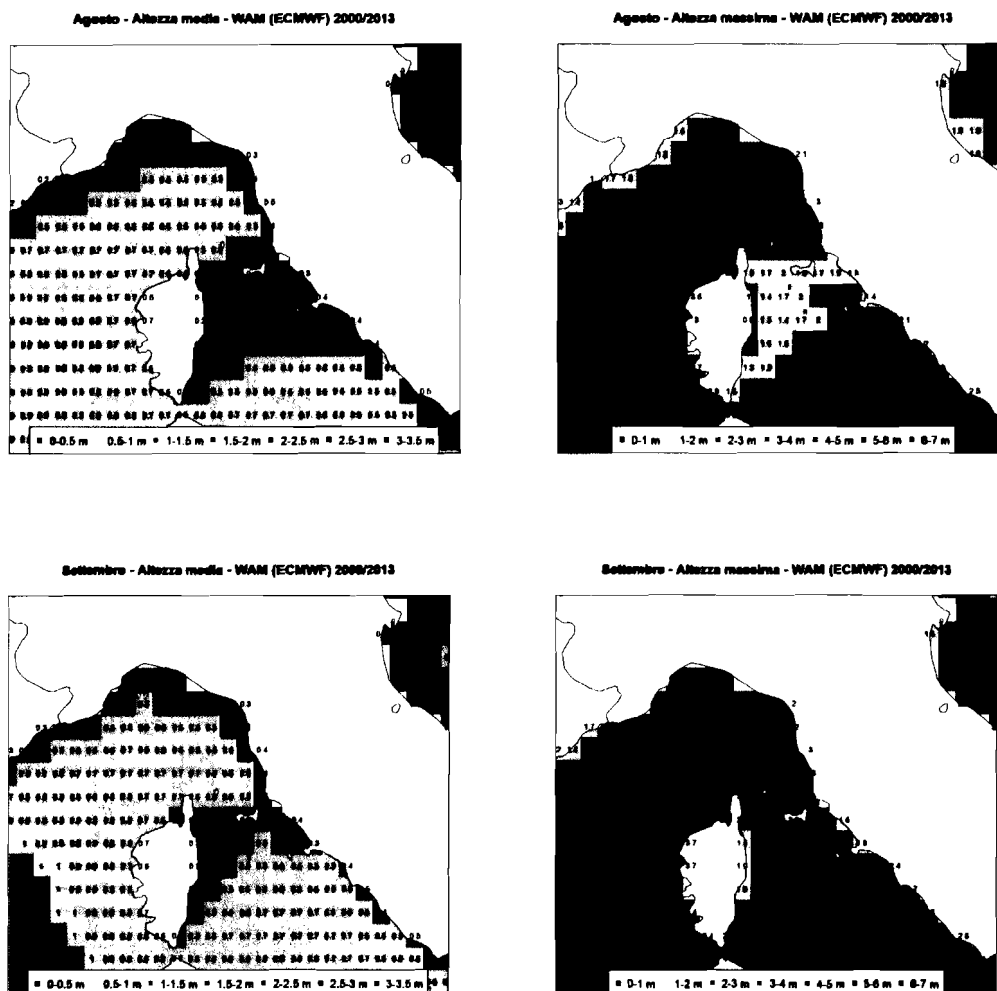
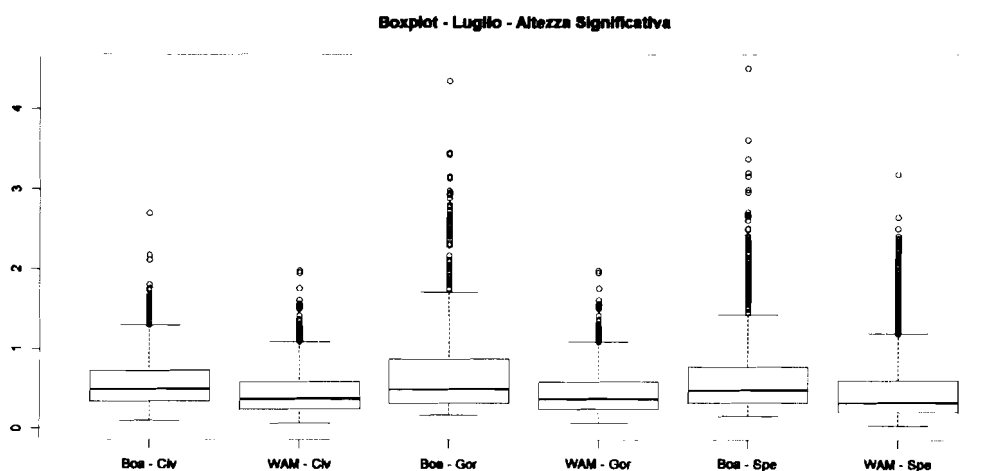
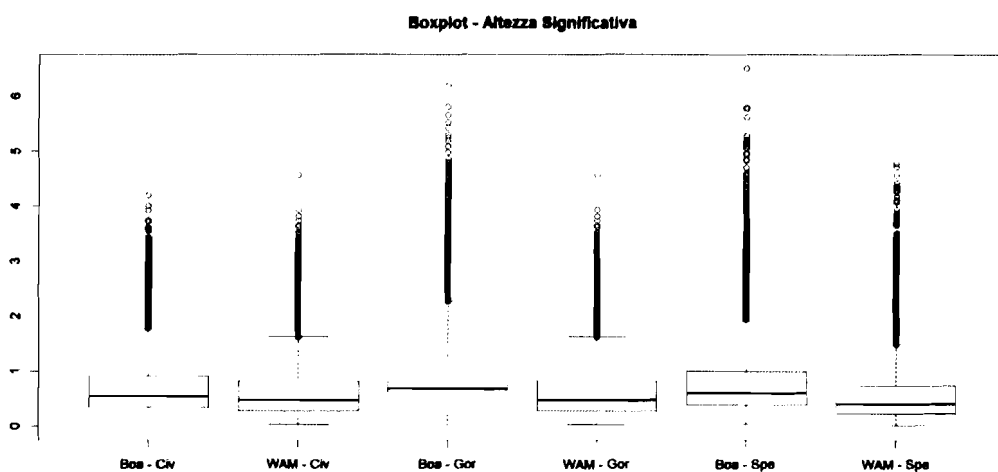


Figura 1 – Valori medi e massimi di altezza d'onda significativa previsti dal modello WAM ECMWF con dati (analisi) esaorari nel periodo 2000/2013 per l'intero dataset e per i soli mesi estivi.

L'analisi spaziale dei dati evidenzia una distribuzione di altezze significative medie pari a circa 0.8-0.9 m nel mar Tirreno Settentrionale e nel Mar Ligure, valori leggermente inferiori nell'Arcipelago Toscano e valori superiori al metro ad ovest della Corsica. I valori di altezze massime si aggirano tra i 4 e i 7 metri tra il Tirreno Settentrionale e il Mar Ligure.

Nei mesi estivi si verifica un abbattimento dei valori medi pari a circa il 60% con valori più bassi nei mesi di luglio e agosto soprattutto nell'arcipelago toscano. I valori massimi sono dell'ordine di 2 metri nell'arcipelago toscano e arrivano fino a 4 metri nel mar tirreno settentrionale e nel mar ligure.

E' stato effettuato un confronto tra le serie storiche osservate e i dati di previsione del modello WAM, uniformando i dataset per i 14 anni analizzati dal 01/01/2000 al 31/12/2013 considerando un valore ogni 6 ore. Le principali statistiche sono state riassunte in forma grafica e riportate nei seguenti boxplot.



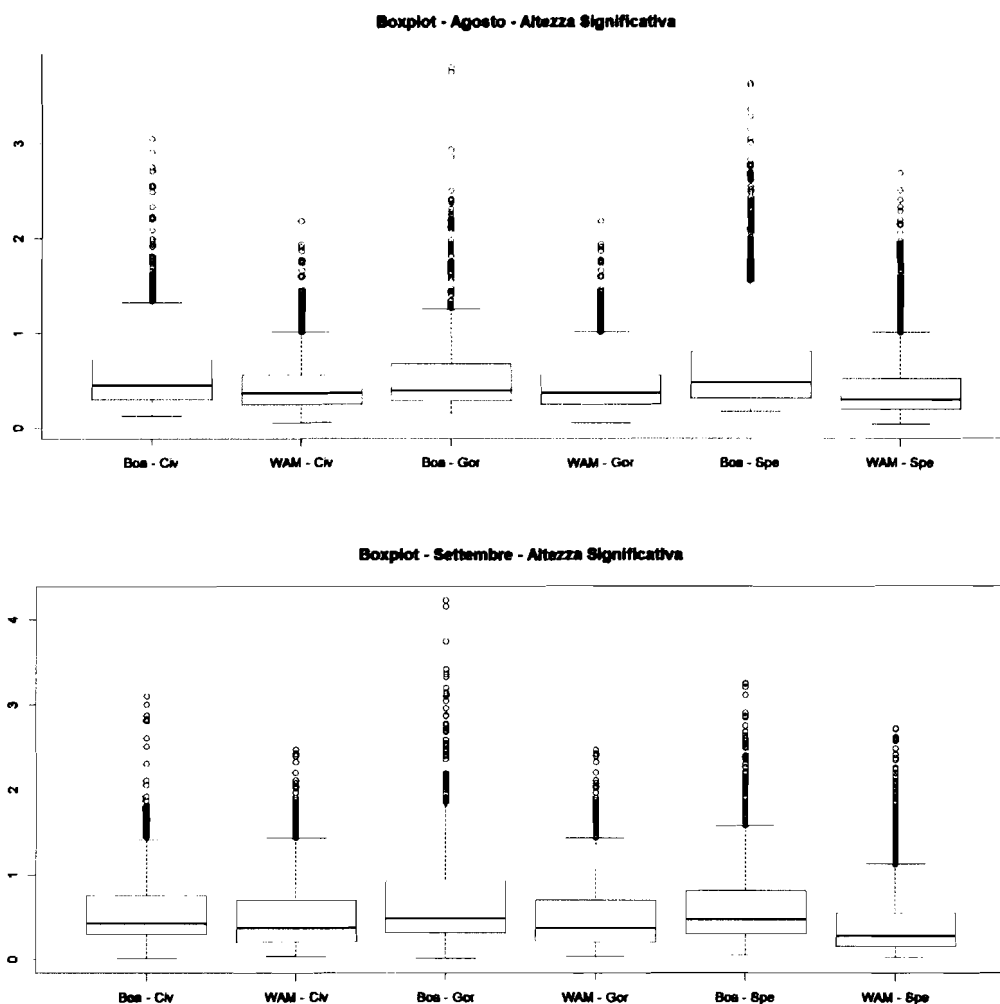


Figura 2 - Boxplot delle serie storiche di dati osservati e previsti dal modello WAMECMWF. Per ogni grafico sono evidenziati i quantili di ordine 0.05, 0.25, 0.5, 0.75, 0.95 e i valori minimi e massimi

Dal confronto con i dati osservati si conferma la tendenza, nota dalla letteratura tecnica, a sottostimare i valori di altezza d'onda significativa nei modelli di previsione. In particolare la differenza è accentuata per le maglie del reticolo di calcolo limitrofe alla costa. Tuttavia, l'informazione derivante da tale elaborazione evidenzia la variabilità spaziale non altrimenti valutabile dall'analisi dei soli dati osservati dalle tre stazioni di misura considerate.

Conclusioni

Dalle analisi statistiche che è stato possibile condurre, emerge che nell'area considerata il regime meteo-climatico nei mesi di luglio ed agosto è relativamente più calmo degli altri mesi, sia in termini di frequenza che in termini di intensità degli eventi. Questo non significa che nei mesi considerati non siano occorsi in passato eventi anche intensi, come quelli registrati a Gorgona l'8 luglio 2009, a Civitavecchia il 26 settembre 2010, a Capo Mele il 15 luglio 2012.

Dai dati considerati nella relazione, emerge come d'estate nel golfo ligure gli episodi con Hs superiore a 2m sono tipicamente associati a un moto ondoso dal III quadrante (SW).

L'analisi, condotta in maniera conservativa (sono stati conteggiati giorni con anche un solo superamento triorario), evidenzia un'alta variabilità giornaliera legata alla relativa brevità della serie temporale esaminato (19 anni): tuttavia si rileva un numero significativamente basso di episodi nel periodo tra luglio e agosto, con una tendenza all'aumento degli episodi nel periodo tra agosto e settembre.

In particolare, dai grafici di frequenza significativa per la boa di La Spezia (fig 1-2), si può evidenziare una sostanziale riduzione degli eventi significativi ($H_s > 2$ m) per gran parte del mese di Luglio (ad eccezione della prima decade) e almeno per la prima parte di agosto, con un incremento della frequenza da fine agosto legato alla rottura estiva del regime anticiclonico.

Dall'analisi climatologica dei dati della boa di La Spezia si può identificare come periodo estivo con un minor numero medio di episodi di superamento di $H_s = 2$ m per 4 giorni consecutivi quello dal 13 luglio al 7 agosto.

Si evidenzia che il moto ondoso alla Gorgona è influenzato anche dal minimo ligure-provenzale, mentre il settore più a sud dell'Elba risente di un gradiente barico dal IV quadrante legato alla presenza di venti settentrionali (vedi rosa dei venti di monte

Calamita) che vanno a canalizzarsi e rinforzarsi tra Toscana e Alpi Corse. Ciò comporta un discreto fetch da NNW sull'alto Tirreno e la possibilità (rispetto al Ligure) di moto ondoso anche da NNW su queste zone.

Purtroppo le osservazioni disponibili sulle boe di Civitavecchia, Gorgona e Capo Mele non consentono di valutare statistiche robuste per via della limitatezza dei dataset, tuttavia appare che quando gli stessi episodi sono osservati su stazioni diverse le onde massime sono più alte nella parte settentrionale della regione (Gorgona, La Spezia), ed anche la frequenza degli episodi, a partire da metà agosto, è maggiore nel Golfo di Genova rispetto a Civitavecchia.

Autori

ISPRA Servizio Difesa delle Coste:

Roberto Inghilesi, Arianna Orasi, Antonello Bruschi

ARPAL:

Elisabetta Trovatore, Stefano Gallino, Luca Onorato

LAMMA:

Bernardo Gozzini, Carlo Brandini

ISPRA Servizio Mareografico:

Gabriele Nardone, Marco Picone

Progetto di Trasferimento del Relitto della Nave Costa Concordia al Porto di Genova.

Versione aggiornata al 19.06.2014

0. PREMESSA

Il presente documento riporta le indicazioni dell'Istituto circa il miglioramento del progetto relativo al trasferimento del relitto della nave Costa Concordia, come ad oggi messo a disposizione dalla società Costa – Cfr, in particolare, per gli aspetti ambientali e relativi ai rifiuti oggetto di questo documento:

- a) Relazione Progetto di Trasferimento del Relitto della Nave Costa Concordia al Porto di Genova, RELAZIONE AMBIENTALE - Rev. 0 - Data 25/05/2014.
- b) Relazione INTEGRAZIONI Progetto di Trasferimento del Relitto della Nave Costa Concordia. Rev. 0 -Data 7.6.2014) e Relazione PROGETTO di riciclaggio relitto rev0 - Data 30.5.2014.
- c) Relazione tecnica progetto di riciclaggio del relitto di Costa Concordia nel porto di Genova.

Il contenuto del documento ISPRA è stato già riportato nelle sue linee generali nell'attività dell'Osservatorio, costituito con Decreto del Capo del Dipartimento Protezione Civile numero 2923 del 14.6.2012, di cui l'ISPRA è membro, nel corso della riunione del medesimo di venerdì 13 c.m., preparatoria alla Conferenza istruttoria del 16 c.m.

Va preliminarmente ricordato che il contesto in cui le presenti indicazioni vengono fornite dall'Istituto è condizionato dallo stato di emergenza, dichiarato sin dal 20 gennaio 2012 con apposito DPCM e prorogato dai successivi decreti legge, che ha caratterizzato e caratterizza l'iter di approvazione dei progetti presentati dall'armatore proprietario della Costa Concordia; le presenti indicazioni sono quindi limitate al progetto attinente al trasferimento del relitto.

In questo quadro è considerato che, allo stato, l'Istituto, per il trasferimento del relitto, non è stato formalmente interessato nell'ambito di procedimenti finalizzati all'istruttoria di autorizzazioni o nulla-osta ambientali di competenza statale, le indicazioni qui fornite sono da riferirsi al

miglioramento del progetto, come previsto dall'ordinanza del PCM n. 4019 del 27 aprile 2012, richiamata dalla delibera del CdM del 16 maggio 2014.

In uno spirito di collaborazione, le stesse possono costituire in nuce anche uno dei contributi che, insieme alle valutazioni ambientali avanzate dalle sedi competenti e titolate, possono concorrere, anche nell'ambito dell'Osservatorio citato, a supportare la formulazione di eventuali prescrizioni di carattere ambientale, oggetto delle ordinanze del Commissario delegato previste dalla delibera del CdM richiamata.

Inoltre e in particolare, l'ISPRA sulla base della pregressa attività di monitoraggio condotta insieme ad ARPA Toscana, dal gennaio 2012 ad oggi, integrerà e armonizzerà, insieme con ARPAT e ARPAL, le possibili attività di monitoraggio che coinvolgeranno le acque antistanti le due regioni.

1. COMMENTO SULLE ANALISI DELLE ALTERNATIVE DI PROGETTO (INCLUSA OPZIONE ZERO)

In ordine alla rotta selezionata per il trasporto del relitto, che è stata individuata sulla base della valutazione delle alternative effettuate sul porto di destinazione per il riciclaggio del relitto, come in dettaglio illustrato nella comunicazione di Costa Crociere del 25 Maggio 2014 "*Considerazioni in merito alla scelta dei progetti di trasferimento e di riciclaggio del relitto di Costa Concordia*" si rappresenta che, allo stato, l'unica proposta progettuale che è stato possibile esaminare è quella sviluppata da Costa relativamente all'opzione del porto di Genova. **Non è quindi possibile esprimere considerazioni in merito a diverse o ulteriori destinazioni della nave.**

2. COMMENTO SULLO STATO DEL RELITTO

Punto del Progetto 2.2 - Monitoraggio delle acque interne al relitto. Sostanze inquinanti ancora all'interno del relitto.

Si afferma che "*a seguito del "Parbuckling", avvenuto nel mese di settembre 2013, si è proceduto a verificare la posizione dei magazzini (se immerso o emerso), constatando e confermando quanto già riportato nel PRR, ossia che tutti i chimici risultano ancora essere contenuti in aree allagate, ad eccezione del locale CO2, situato al ponte 11 (emerso).... Per ogni prodotto è stata quindi nuovamente eseguita una*

valutazione sulla priorità di intervento che tiene conto del Rischio ambientale e degli aspetti di sicurezza per gli operatori subacquei....La rimozione sicura delle sostanze e preparati dai depositi del relitto è stata rimandata pertanto alla fase cantieristica per le operazioni di riciclaggio”.

Basandosi sulla valutazione effettuata sulle priorità di intervento, si dovrebbe operare per garantire che le azioni di refloating non provochino la rottura dei fusti ancora integri, comportando un rilascio di sostanze ed una difficoltà nella successiva rimozione dei prodotti che avverrà nella fase cantieristica.

In ordine alle azioni possibili per contenere le fuoriuscite in mare dei “chemicals” interni alla nave, si rileva che il collocamento degli skimmer e dei filtri a carbone attivo, che hanno diminuito la concentrazione di alcune tipologie di inquinanti, come descritto nel progetto, potrebbe essere ripetuto all’interno dello scafo anche durante le operazioni di refloating e di trasferimento della nave, nelle zone interne a maggiore concentrazione di “chemicals”, laddove fattibile.

Al fine di prevenire la fuoriuscita di prodotti inquinanti, e con particolare attenzione ai locali posti al di sotto del ponte 1, sarebbe opportuno, ove compatibile con la tempistica necessaria per eseguire le operazioni di rigalleggiamento e di trasferimento e con le esigenze di sicurezza della navigazione, il posizionamento dei teli magnetici in corrispondenza delle falle esistenti prima della partenza dall’isola del Giglio. Al momento infatti il progetto prevede di posizionare i teli nel corso delle operazioni di smantellamento nel porto di Genova. I teli magnetici, infatti, tappando le falle esistenti, garantirebbero, durante le operazioni di traino, una limitazione nella fuoriuscita delle acque interne in locali che resterebbero comunque allagati anche dopo le operazioni di rigalleggiamento.

3. COMMENTI AL CONTESTO AMBIENTALE

3.4 Caratterizzazione meteo-marina

Le considerazioni si riferiscono all’ambito di competenza ISPRA; in particolare sono relative al monitoraggio dello stato del mare e alle condizioni meteo-climatiche.

La relazione ambientale del progetto di trasferimento caratterizza le condizioni meteo-marine del Mar Ligure e Tirreno settentrionale sulla base delle climatologie annuali elaborate autonomamente da chi ha condotto gli studi presentati nella relazione medesima. Tali climatologie si basano su dati e strumenti presenti sul sito internet www.idromare.it gestito dall’ISPRA ma le statistiche riportate sono state autonomamente elaborate e non sono quindi le statistiche ufficiali fornite dal Servizio Mareografico dell’ISPRA.



ISPRA

Istituto Superiore per la Protezione
e la Ricerca Ambientale

Si rileva che l'inquadramento generale della climatologia meteo-marina presentata nella relazione si riferisce alle condizioni caratteristiche di tutto l'anno: fanno dunque parte delle statistiche anche episodi invernali, primaverili ed autunnali. **Dato che tutti gli elementi climatici considerati (vento, onde e correnti) sono caratterizzati da forte stagionalità, si ritiene che le operazioni di trasferimento debbano essere programmate considerando statistiche climatologiche specifiche per il periodo estivo.** Nelle more di una relazione esaustiva delle condizioni climatiche estive nel Mar Ligure e Tirreno settentrionale, in corso di elaborazione da parte del Servizio Mareografico dell'ISPRA, si allegano degli studi preliminari sulle frequenze giornaliere di accadimento di eventi superiori a 2m di altezza d'onda significativa nei mesi estivi (Figura 2). Tali frequenze, condotte su 19 anni di osservazioni della boa di La Spezia, si ritiene possano essere indicative della probabilità di eventi superiori ai 2 m di altezza significativa d'onda, nel periodo che va dal 1 luglio al 30 settembre nel Mar Ligure.

Si allegano anche, in figura 1, le tabelle di distribuzione congiunta di altezza significativa e direzione delle onde nel periodo disponibile 1989-2003, che forniscono una indicazione di quali direzioni possa avere il campo di onde nel periodo estivo nel Mar Ligure. Da tali distribuzioni si rileva che, in estate, gli stati d'onda oltre 2m nel Mar Ligure hanno prevalentemente direzione di provenienza tra 225 e 240 gradi (sud-ovest) ma non possono essere escluse direzioni da sud o sud-est.

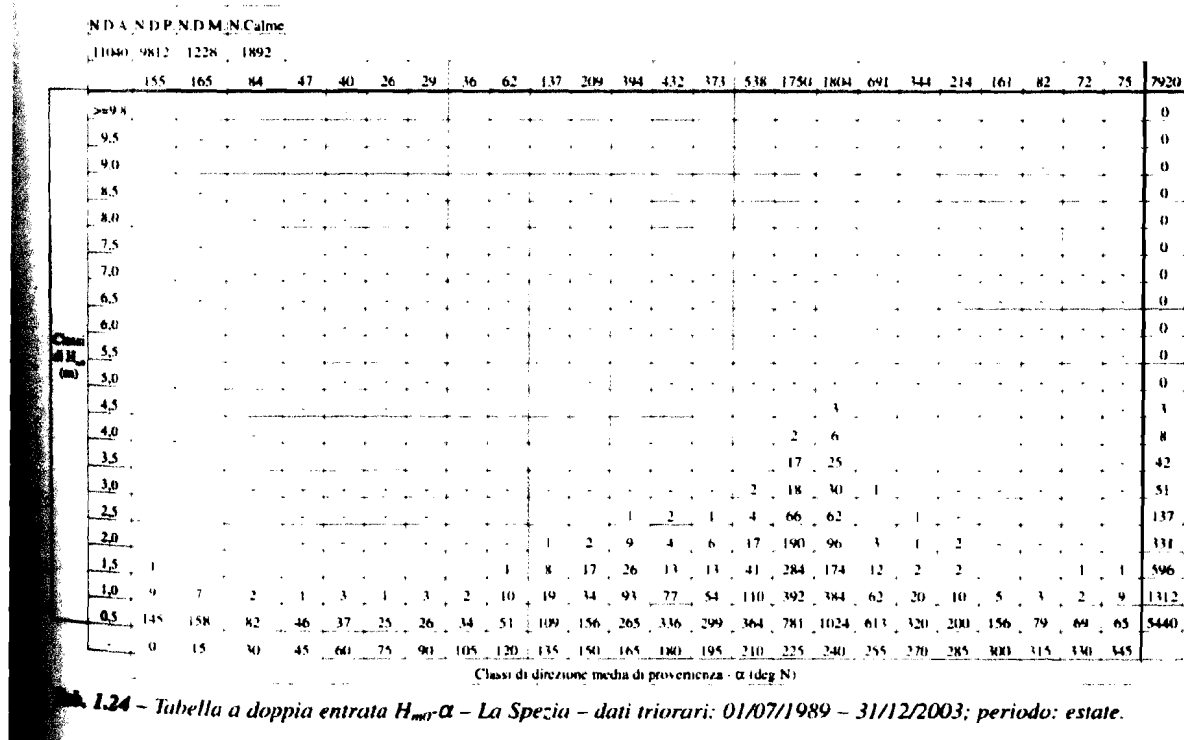


Figura 1: Distribuzione congiunta di altezza significativa e direzione per la Boa RON di La Spezia, periodo estivo 1989-2003 – *Atlante delle Coste* – Pubblicazione ISPRA 2007.

Dall'analisi delle frequenze giornaliere di accadimento di eventi di altezza d'onda significativa superiore a 2m, si evince che, sotto il profilo climatologico e salvo scostamenti ad oggi imprevedibili, il periodo con minore attività ondosa va dal 13 luglio all'8 agosto. Nella seconda metà di luglio la frequenza è inferiore al 5%. Nella prima decade di Agosto la frequenza è inferiore al 10%. Nella prima metà di luglio e dopo il 10 agosto le frequenze sono intorno al 20%, ad eccezione di una piccola finestra tra il 17 ed il 25 agosto con frequenze sotto il 5%. Da fine agosto a tutto settembre le frequenze sono comprese tra il 20 ed il 30%.

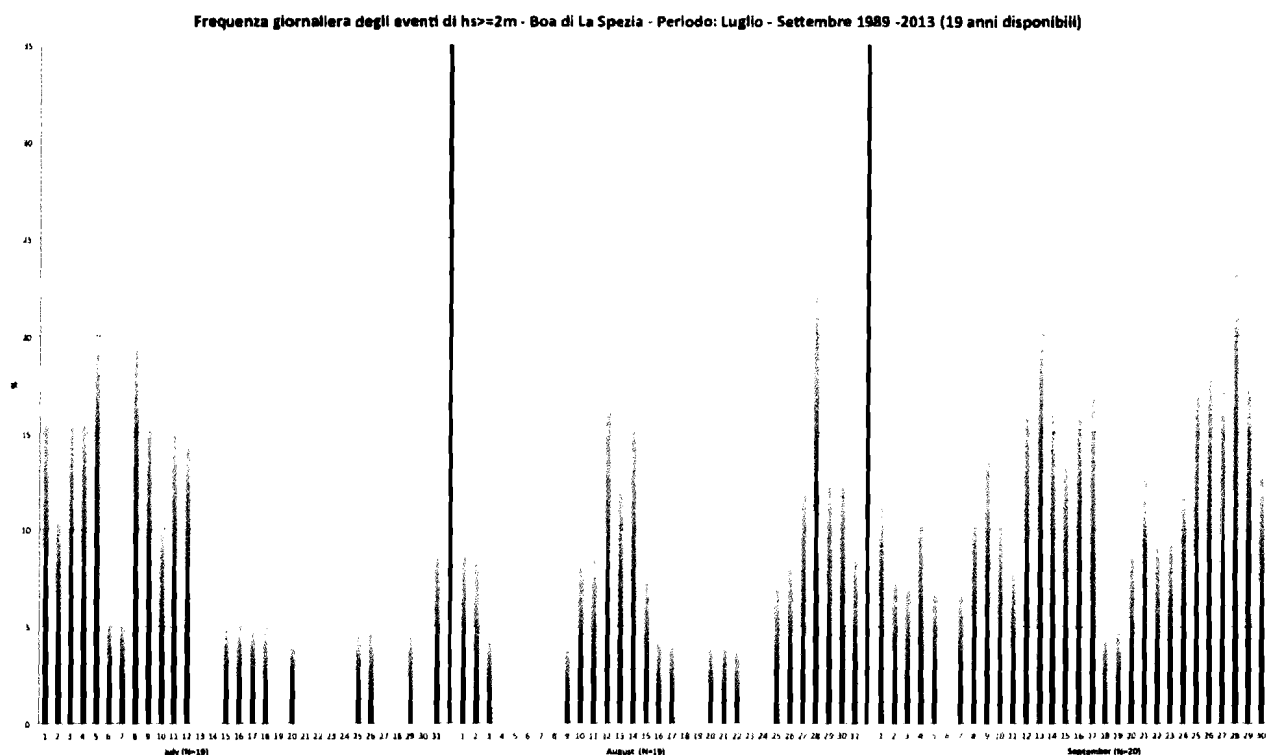


Figura 2: Elaborazione Settore Modellistica Costiera – Servizio Difesa delle Coste- Dipartimento Tutela Acque Interne e Marine – ISPRA

Si osserva che, qualora le operazioni di trasporto non fossero eseguite nel periodo di minor attività del moto ondoso, sarebbe opportuno che la programmazione delle operazioni fosse basata su previsioni

meteorologiche appositamente preparate dal Servizio Meteorologico Nazionale, con il supporto del LAMMA e del Servizio Meteorologico dell'ARPAL.

Si rappresenta che durante le operazioni di trasporto del relitto ISPRA (verosimilmente con ARPAL) è disponibile alla comunicazione di osservazioni meteo-marine in tempo reale per le boe di Civitavecchia (ISPRA), La Spezia (ISPRA), Capo Mele (ARPAL), per quanto riguarda intensità del vento ed altezza d'onda significativa, presso le stazioni mareografiche ISPRA di Marina di Campo, Livorno, La Spezia e Genova.

Per quanto attiene ai contenuti dell'Allegato 3 della Relazione ambientale del progetto di trasferimento, relativo alle simulazioni modellistiche a mare, si segnala che le simulazioni prodotte prendono in considerazione uno scenario rappresentativo delle condizioni presenti nel mese di Giugno. **Sarebbe opportuno eseguire scenari aggiuntivi relativi al momento in cui verrà realizzato il trasferimento.**

Non vengono forniti i livelli di affidabilità dei modelli utilizzati e, in particolare, le stime degli errori associati ai valori di intensità del vento e di altezza d'onda significativa. Nelle analisi dei risultati vengono utilizzati solo valori derivati da modelli per la stima dell'intensità del vento e dell'altezza d'onda significativa. **Sarebbe opportuno che fosse indicato il livello di affidabilità di tali valori.**

Per quel che riguarda la descrizione del **Contesto Ambientale** del progetto, questa andrebbe integrata con la classificazione dello stato ambientale dei corpi idrici marino costieri lungo la rotta, condotta ai sensi del DM 260/2010 dalle Regioni, che fornisce la situazione dello stato ambientale precedente il trasferimento, utile per ogni eventuale successivo confronto.

Per quel che riguarda l'analisi degli scenari di dispersione degli inquinanti contenuti nella nave, si evidenzia che lo studio riportato è relativo alle condizioni di massima cautela, prevedendo un rilascio completo degli inquinanti presenti ma frazionato in maniera costante su di un periodo di 5 giorni. **Sarebbe opportuno verificare scenari di rilascio massivo, quale, ad esempio, lo scenario relativo ad un rilascio di grandi quantità di inquinanti al momento del rigalleggiamento del relitto o in casi di emergenza nel corso del trasferimento.**

4. COMMENTI AL PROGETTO DI TRASFERIMENTO

4.7 Interazioni con l'ambiente e relative mitigazioni applicate in fase di progettazione.

La Società Costa indica che il piano di rimorchio (*towing*) è valido solo nel caso in cui il relitto rimesso in rotta, come previsto, peschi 18,5 metri. Se il pescaggio fosse diverso, il piano di rimorchio andrebbe rivisto sul piano ingegneristico. **Questa evenienza deve essere debitamente contemplata nei piani per valutare, per tempo, soluzioni alternative.**

5. COMMENTI AGLI IMPATTI AMBIENTALI

A premessa di questo argomento, si rappresenta che il progetto di trasferimento non prevede, allo stato, scenari diversi dalla piena riuscita dell'operazione (i c.d. "worst case scenario"); quindi, i relativi impatti ambientali, per quanto potenzialmente anche molto significativi, non sono in alcun modo rappresentati né considerati.

5.2 Ambiente marino

Vengono valutati i seguenti impatti:

- 1. impatto sulla qualità delle acque marine connesso ai prelievi e agli scarichi idrici correlati alle necessità operative da parte dei mezzi marittimi impiegati nelle operazioni di traino (rimorchiatori), mezzi di supporto, di sorveglianza e anti-inquinamento;*
- 2. impatto sulla qualità delle acque marine connesso al deballasting dei galleggianti di spinta durante la navigazione;*
- 3. impatto sulla qualità delle acque marine connesso alla fuoriuscita di acque potenzialmente inquinate dal relitto durante la navigazione.*

Si nota che la relazione Costa non esclude la possibilità che durante il rigalleggiamento fuoriescano bolle dei gas prodottisi con la decomposizione del materiale organico (cibi, ecc.). Questa evenienza, che potrebbe avere conseguenze non trascurabili per gli operatori, per l'ambiente e per il relitto (in termini di stabilità, integrità, ecc.) non è stata considerata nella predisposizione delle misure di prevenzione e risposta.

Diciotto problematiche ambientali sono state individuate: 15 definite a rischio residuo accettabile e 3 a rischio residuo medio. Tra queste ultime, la balneabilità delle acque al Giglio porto durante le

operazioni, il rilascio di materiali solidi in loco, il rilascio di prodotti chimici durante il traino. **Il rischio di rilascio di prodotti chimici durante le fasi di rigalleggiamento e di allineamento al Giglio porto andrebbe anch'esso valutato, poiché non viene esplicitamente trattato.**

5.2.3 Impatto sulla qualità delle acque marine connesso alla fuoriuscita di acque potenzialmente inquinate dal relitto

Per quanto attiene all'eventuale rilascio in mare di idrocarburi, anche come residui di combustibile, e di altre sostanze inquinanti interne al relitto, si osserva che è stato ipotizzato un solo scenario di sversamento di sostanze in mare e cioè quello di un rilascio continuo di massa durante tutto il tragitto della nave. **Sarebbe dunque opportuno integrare le simulazioni sulla dispersione aggiungendo una simulazione in cui il rilascio avvenga non in maniera continua ma in modo istantaneo e in corrispondenza del punto della rotta più critico per la vicinanza di aree particolarmente vulnerabili o protette.**

Da ultimo si evidenzia che l'affermazione *“si ritiene che l'impatto associato alla fuoriuscita di acque marine potenzialmente inquinate da prodotti e preparati chimici e da idrocarburi, sia di lieve entità”* sia un'affermazione generica, poiché non viene specificata la tipologia dei “prodotti e preparati chimici” presenti nelle acque interne al relitto.

5.4.4 Effetti sui cetacei e rettili marini connessi al rischio di collisione.

La velocità di navigazione stabilita per l'intero convoglio è di 2 nodi, che è un valore molto ridotto.

Nella letteratura scientifica¹ è riconosciuto che il rischio di collisioni tra il naviglio e i cetacei, prevalentemente le specie di maggiori dimensioni tra Odontoceti e Mysticeti, è una funzione della velocità delle unità navali. Danni seri da collisione sono infrequenti se la velocità del naviglio è inferiore ai 14 nodi e diviene rara se questa scende a sotto i 10 nodi.

Le condizioni di spostamento del convoglio alla velocità di due nodi non sembrano quindi poter suscitare preoccupazioni rispetto al rischio di una collisione.

¹ Laist, D.W., Knowlton, A.R., Mead, J.G., Collet, A.S., Podesta, M., 2001. Collisions between ships and whales. *Marine Mammal Science* 17, 35–75.

Tuttavia, in linea con un principio di precauzione, è utile la partecipazione di *Marine Mammals Observer* (MMO) presenti a bordo della staffetta per operazioni di controllo preventivo della presenza di cetacei nell'area interessata dal passaggio del convoglio stesso e per le analisi dell'eventuale impatto sulla loro presenza/comportamento.

A tal riguardo si consiglia quanto segue:

- ✓ ravvicinamento nel tempo (e quindi nello spazio) della staffetta al convoglio, considerando la velocità di due nodi (due miglia in 1 h) e la possibilità che esemplari di cetacei possano avvicinarsi all'area anche dopo il passaggio della staffetta,
- ✓ posizionamento degli osservatori (2) a prua per indagine visiva nell'arco di 180° nella direzione di marcia e altri due a poppa per l'indagine nei restanti 180°,
- ✓ raccolta del dato di presenza degli esemplari (specie, numero, posizione iniziale avvistamento e distanza stimata, angolo rispetto alla prua), registrazione comportamento (con ausilio di video per ulteriori analisi successive)

5.5.3 Effetti sugli organismi marini connessi alla produzione di emissioni sonore sottomarine.

La rumorosità in mare è elevata, ma non è di tipo impulsivo bensì a carattere continuo e quindi di minore "impatto" per gli individui presenti nell'area. Tuttavia, considerando l'elevato numero di unità navali presenti e coinvolti, direttamente e indirettamente nell'operazione, si consiglia la valutazione cumulativa del livello sonoro dell'intero convoglio, in ambiente marino.

L'area interessata dal passaggio del convoglio è una di quelle a minore concentrazione di esemplari delle diverse specie di cetacei all'interno del Santuario Pelagos; un recente studio ² di modellizzazione della presenza dei cetacei basata su una serie storica di dati indica l'interesse dell'area soprattutto per lo Zifio (*Ziphius cavirostris*) e il Tursiope (*Tursiops truncatus*).

² A. Azzellino, S. Panigada, C. Lanfredi, M. Zanardelli, S. Airoidi, G. Notarbartolo di Sciara (2012) Predictive habitat models for managing marine areas: Spatial and temporal distribution of marine mammals within the Pelagos Sanctuary (Northwestern Mediterranean sea). *Ocean & Coastal Management* 67:63-74

La relativa mappa della Biodiversità dei cetacei in relazione alla loro probabilità di presenza è indicata in figura 2. **Alla luce di quanto indicato, è comunque necessaria la massima cautela rispetto all'habitat dello zifio specie particolarmente soggetta al disturbo da sorgenti sonore; il passaggio di un simile convoglio alla ridotta velocità di due nodi determina la presenza prolungata in mare di elevati livelli sonori. Appare opportuna la registrazione continua del livello sonoro in ambiente durante tutta la fase di rimorchio, anche per successive analisi e confronti rispetto all'ambiente e i cetacei.**

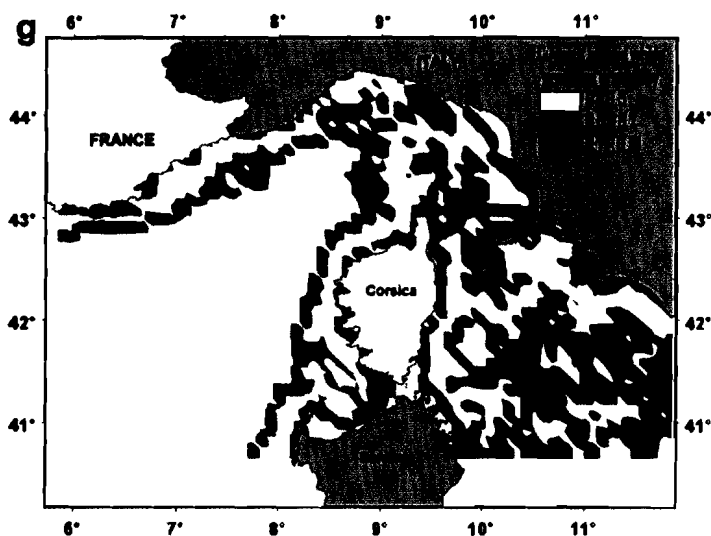


Figura 1 – Aree di probabilità di presenza dello Zifio (in alto) e del Tursiope (in basso). Tratto da Azzellino *et al.*, 2012

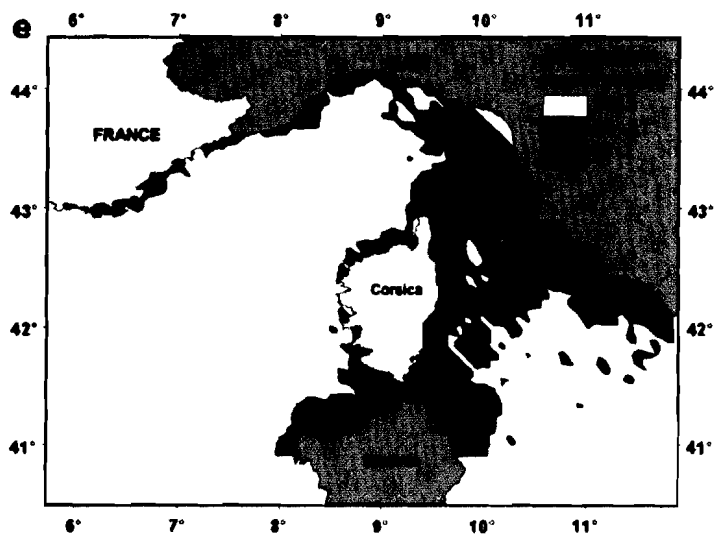


Figura 2 – Mappa dell'indice di biodiversità dei cetacei in Santuario Pelagos



ISPRA

Istituto Superiore per la Protezione
e la Ricerca Ambientale

Tratto da Azzellino *et al.*, 2012

COMMENTI AL PIANO DI CARETAKING DEL RIMORCHIO DEL RELITTO DELL'UNITÀ NAVALE COSTA CONCORDIA

Com'è noto, diversi obblighi internazionali prevedono una comunicazione sulle attività svolte sotto la giurisdizione italiana agli Stati che potrebbero essere interessati. La prossimità delle acque di giurisdizione francese alla rotta ad oggi ipotizzata per il trasferimento del relitto comporterà da parte dell'Italia **diversi adempimenti bilaterali nonché l'attivazione degli specifici accordi di cooperazione anti-inquinamento per l'area interessata (es. il Piano RamogePol "Piano di intervento per la lotta contro gli inquinamenti marini accidentali nel Mediterraneo")**.

Nell'ambito dell'attività di prevenzione anti-inquinamento la strategia di intervento dovrebbe garantire la ridondanza dell'assetto dispiegato in modo da assicurare la continuità dell'azione di contrasto all'inquinamento da idrocarburi, anche come combustibili. Nel caso di un concreto rilascio di idrocarburi, le unità navali e i mezzi impegnati nel contenimento e recupero di chiazze oleose devono poter lasciare momentaneamente il convoglio per eseguire l'azione di lotta all'inquinamento mentre gli altri mezzi proseguono nel controllo del relitto.

Con riferimento all'assetto delle panne nel corso del rimorchio, **le panne di contenimento utilizzate devono essere idonee a operare a una velocità di 2 nodi e devono essere dispiegate in modo da ottimizzare la loro azione durante il traino.** Per poter minimizzare i tempi necessari al loro dispiegamento, che potrebbe richiedere anche un'ora, **le panne devono essere trainate in assetto antinquinamento oppure, se la corrente apparente è eccessiva, devono essere rimorchiate in bando e già gonfie, pronte per essere dispiegate nell'assetto corretto.**

Con riferimento agli skimmers utilizzati per il recupero degli idrocarburi, anche combustibile, rilasciati, **devono essere a disposizione tipologie idonee anche per la raccolta di prodotti molto viscosi e semisolidi, quali skimmer a spazzola, a nastro, o in alternativa prevedere l'utilizzo di mezzi muniti di sistemi di raccolta a stramazzo lungo tangoni laterali.**

In caso di rilascio, l'ISPRA si rende disponibile per un supporto tecnico-scientifico sul campo per fornire indicazioni circa il miglior assetto antinquinamento e le più idonee attrezzature da impiegare a seconda della situazione di fatto verificatasi.

Per quanto concerne la raccolta di rifiuti solidi che possono essere rilasciati dal relitto in navigazione, **si ritiene inopportuno utilizzare una rete trainata da due imbarcazioni a poppa della Concordia perché essa può determinare la cattura accidentale di organismi marini protetti, quali mammiferi e rettili marini.** La minimizzazione della dispersione di rifiuti solidi in mare provenienti dal relitto può essere invece raggiunta, sempre che non osti ad altre attività sul campo indispensabili, attraverso:

- 1) il **posizionamento, prima del *refloating*, di reti di protezione sul relitto in corrispondenza delle aperture e delle sporgenze libere dall'ingombro costituito dalla presenza dei cassoni.** Tale operazione, in analogia a quanto già fatto in occasione della fase di rotazione del relitto, limiterebbe la caduta di materiale lungo il percorso, con particolare riferimento al materiale che affonda che non sarebbe raccolto con l'impiego della rete trainata;
- 2) **l'impiego di mezzi specificatamente attrezzati per la raccolta meccanica in mare di materiale solido o semisolido, che navighino pattugliando le acque situate a poppa del relitto.**

Monitoraggio durante le fasi di trasferimento del relitto

Per quanto attiene alle indagini di monitoraggio ambientale durante il trasferimento del relitto, si ritiene, in via preliminare, di suggerire l'utilizzo di sonde che misurino in continuo i parametri più significativi e di collegare alla nave (o alle imbarcazioni di supporto), senza arrecare disturbo alle operazioni, dei campionatori passivi, nella zona a prua e nella zona a poppa, per avere una misura degli inquinanti rilasciati durante il percorso e rilevabili dalle sonde utilizzate.

In particolare, l'ISPRA sulla base della pregressa attività di monitoraggio condotta insieme ad ARPA Toscana, dal gennaio 2012 ad oggi, predisporrà, con ARPAT e ARPAL un piano di monitoraggio finalizzato al trasferimento del relitto.

COMMENTI AL PROGETTO DI RICICLAGGIO DEL RELITTO DI COSTA CONCORDIA NEL PORTO DI GENOVA

Nel seguito si riportano inoltre alcuni argomenti specifici che non vengono affrontati, nei documenti prodotti, con il sufficiente dettaglio.

Quando si parla di lavori preparatori, quali l'allestimento di una nuova postazione di ormeggio a poppa sul ponte 4 è necessario specificare quando essi verranno realizzati. Nel caso avvenga dopo il rigalleggiamento al Giglio, è necessario che queste attività, e la relativa tempistica, vengano tenute in debita considerazione nel progetto di traino presentato.

Nella fase tre, in cui si posizionano nel relitto degli *air bags* per dare la spinta alla galleggiabilità, è necessario considerare la possibilità di pompare l'acqua che viene dislocata per provvedere allo smaltimento. E' comunque necessario descrivere meglio questa parte, che non viene descritta nel sufficiente dettaglio.

E' necessario specificare le modalità di recupero degli eventuali inquinanti fuoriusciti nel corso delle operazioni di smantellamento del relitto, e contenute dal sistema di contenimento con barriere.

OSSERVAZIONI IN MATERIA DI GESTIONE DEI RIFIUTI

Le osservazioni di seguito riportate sono relative principalmente alla “**Relazione tecnica progetto di riciclaggio del relitto di Costa Concordia nel porto di Genova**” che interessa in maniera significativa il tema dei rifiuti.

PREMESSA

Preliminarmente, si rileva, che nel capitolo “Quadro normativo di riferimento” (paragrafo 3.1) viene citato il Regolamento 1257/2013/UE “Regolamento relativo al riciclaggio delle navi”; detto regolamento, in base all’articolo 32, trova applicazione a decorrere dalla prima delle due date seguenti, e comunque non prima del 31 dicembre 2015:

a) sei mesi dalla data in cui il volume annuo massimo combinato di riciclaggio delle navi degli impianti di riciclaggio delle navi iscritti nell'elenco europeo rappresenta almeno 2,5 milioni di tonnellate di dislocamento a vuoto (Ldt). Il volume annuo di riciclaggio delle navi di un impianto di riciclaggio delle navi è calcolato sommando il peso espresso in Ldt delle navi che sono state

riciclate in un dato anno in tale impianto. Il volume annuo massimo di riciclaggio delle navi è determinato selezionando il valore più elevato registrato nei dieci anni precedenti per ciascun impianto di riciclaggio delle navi o, nel caso di un impianto di riciclaggio delle navi autorizzato di recente, il valore annuo più elevato conseguito in tale impianto; o

b) il 31 dicembre 2018.

Comma 2: Tuttavia, con riguardo alle disposizioni seguenti si applicano le seguenti date di applicazione:

a) l'articolo 2, l'articolo 5, paragrafo 2, secondo comma, gli articoli 13, 14, 15, 16, 25 e 26 a decorrere dal 31 dicembre 2014;

Comma 3: La Commissione pubblica nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea un avviso concernente la data di applicazione del presente regolamento quando le condizioni di cui al paragrafo 1, lettera a), sono state soddisfatte..

Le disposizioni di cui agli articoli 13, 14, 15, 16, 25 e 26 sono relative principalmente ai requisiti degli impianti di riciclaggio delle navi, all'autorizzazione di detti impianti, all'istituzione e aggiornamento dell'elenco europeo degli impianti di riciclaggio. L'implementazione delle disposizioni citate è, comunque, subordinata alla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea del citato Elenco Europeo degli impianti di riciclaggio che dovrà avvenire entro il 31 dicembre 2016. Per essere inseriti nell'elenco europeo, gli impianti di riciclaggio dovranno rispettare specifiche prescrizioni tecniche.

Va evidenziato che, il regolamento 1257/2013 nasce con l'obiettivo di facilitare la ratifica della convenzione internazionale di Hong Kong per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente, garantendo nel contempo la possibilità di esentare le navi dell'UE dall'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1013/2006 relativo alle spedizioni di rifiuti. In tal modo verrà legalizzato il riciclaggio delle navi dell'UE in paesi non appartenenti all'OCSE, a condizione che il riciclaggio avvenga in impianti inseriti in un elenco europeo. Infatti, a norma del regolamento (CE) n. 1013/2006 relativo alle spedizioni di rifiuti, l'esportazione di navi dell'Unione verso paesi non appartenenti all'OCSE a scopo di riciclaggio è illegale. L'esportazione di rifiuti pericolosi dall'UE verso paesi non appartenenti all'OCSE è vietata dal 1998 e, a causa dei diversi materiali pericolosi presenti a bordo, qualsiasi nave destinata alla demolizione rappresenta, infatti, un rifiuto pericoloso

(vedi Raccomandazione del Parlamento Europeo 11 marzo 2014- PE 527.888v03-00 A7-0166/2014 relativa al progetto di decisione del Consiglio concernente la ratifica della convenzione internazionale di Hong Kong (2009) per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente, o l'adesione ad essa, da parte degli Stati membri nell'interesse dell'Unione europea (15902/2013 – C7-0485/2013 – 2012/0056(NLE))

Riguardo alla Convenzione di Hong Kong, adottata il 15 maggio 2009, sotto l'egida dell'Organizzazione marittima internazionale, vale la pena di ricordare che entrerà in vigore soltanto quando sarà stata ratificata da almeno 15 Stati, la cui flotta mercantile combinata rappresenti almeno il 40% della stazza lorda della flotta mercantile mondiale e il cui volume annuo massimo combinato di riciclaggio delle navi nei dieci anni precedenti rappresenti almeno il 3% della stazza lorda della flotta mercantile combinata di detti Stati. Secondo le previsioni dello stesso Parlamento Europeo, la Convenzione non entrerà in vigore prima del 2020.

Tanto premesso, in attesa dell'entrata in vigore del regolamento 1257/2013/UE il relitto della Costa Concordia va, quindi, classificato come rifiuto e soggetto alla relativa disciplina.

Si ricorda che il citato regolamento (Ce) n. 1013/2006, recante la disciplina della spedizione transfrontaliera dei rifiuti, al 35° Considerando, nel richiamare la necessità di garantire la gestione ecologicamente corretta della demolizione delle navi per proteggere la salute umana e l'ambiente, dichiara che "una nave può diventare rifiuto ai sensi dell'articolo 2 della Convenzione di Basilea ed essere al tempo stesso definita come nave in forza di altre norme internazionali ...".

L'allegato III allo stesso regolamento e, nello specifico, la voce GC030 classifica tra i rifiuti contenenti metalli le "navi ed altre strutture galleggianti destinate alle demolizioni adeguatamente vuotate di qualsiasi carico e di altri materiali serviti al loro funzionamento che possono essere classificati come sostanze o rifiuti pericolosi".

La nave Concordia, destinata alla demolizione, soddisfa la definizione di rifiuto, ai sensi della direttiva 2008/98/Ue e del regolamento (Ce) n. 1013/2006 e deve pertanto essere assoggettata al relativo regime giuridico di gestione, di controllo e sanzionatorio. Valgono anche le disposizioni in materia di garanzie finanziarie.

Riguardo al trasporto via mare del relitto va, tuttavia, segnalato che non sussiste l'obbligo di iscrizione all'Albo Nazionale Gestori ambientali la cui iscrizione costituisce titolo per l'attività di

raccolta e trasporto di rifiuti sull'intero territorio nazionale, ai sensi dell'articolo 26 della Direttiva 2008/98/CE. Tale esenzione dell'obbligo di iscrizione discende dalla disciplina dettata dall'articolo 265, comma 2 del d.lgs. n. 152/2006 che, in attesa di specifiche norme tecniche e regolamentari in materia di trasporto di rifiuti prodotti dalle navi, non ancora emanate, assimila, ai soli fini del trasporto via mare, i rifiuti prodotti dalle navi alle merci.

Ne discende che il relitto Costa Concordia potrà essere trasferito via mare, pur essendo un rifiuto, con autorizzazione della competente autorità marittima.

Tutte le attività di allestimento del cantiere, caratterizzazione, smontaggio/trattamento del relitto e destinazione dei rifiuti a operazioni di recupero/smaltimento sono, invece, da assoggettare, come evidenziato, al regime giuridico dei rifiuti e, in particolare, alle autorizzazioni ed iscrizioni di cui al Capo IV del d.lgs. n. 152/2006.

Resta ferma l'applicazione di quanto previsto dall'articolo 188 ter del d.lgs. 152/2006 e dal d.lgs. 24 giugno 2003, n. 182 in materia di rifiuti prodotti dalle navi e residui del carico.

In base a quanto segnalato, tutta la documentazione di progetto va inquadrata nell'ambito del contesto normativo dei rifiuti e, quindi, adeguata dal momento che l'intero progetto fa riferimento sia alla Convenzione di Hong Kong che al Regolamento 1257/2013.

Osservazioni specifiche

Il paragrafo 3.2 relativo alla legislazione sui rifiuti dovrebbe essere integrato con i seguenti provvedimenti :

- d.lgs. 152/2006 Parte IV. Gestione dei rifiuti, imballaggi e bonifica dei siti inquinati.
- D.M. 12 giugno 2002 n. 161 relativo all'individuazione dei rifiuti pericolosi che e' possibile ammettere alle procedure semplificate.
- DM 27 settembre 2010 sui criteri di ammissibilità in discarica.
- D.M. 18 febbraio 2011, n. 52. Istituzione del sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti ai sensi dell'articolo 189 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152 e dell'articolo 14 bis del decreto legge 1 luglio 2009, n.78 convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n.102.

- D.L. 31 agosto 2013 n. 10. Disposizioni urgenti per il perseguimento di obiettivi di razionalizzazione nelle pubbliche amministrazioni, convertito nella legge 30 ottobre 2013 n. 125.
- D.M. 24 aprile 2014. Disciplina delle modalità di applicazione a regime del SISTRI del trasporto intermodale nonché specificazione delle categorie di soggetti obbligati ad aderire, ex articolo 188-ter, comma 1 e 3 del decreto legislativo n. 152 del 2006.

COMMENTO AL CAPITOLO 5 GESTIONE DEI RIFIUTI

I criteri di priorità nella gestione dei rifiuti sono dettati dall'articolo 179 del d.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e pertanto, le strategie elencate nel capitolo 5 devono uniformarsi a quanto previsto dalla citata norma. La gerarchia stabilisce, in generale, un ordine di priorità di ciò che costituisce la migliore opzione ambientale. Nello specifico, a valle delle azioni di prevenzione, la gerarchia prevede la massimizzazione della preparazione per il riutilizzo ed il riciclaggio, quindi il recupero di altro tipo, per esempio il recupero di energia e, come opzione ultima, lo smaltimento in condizioni di sicurezza.

Nel rispetto della gerarchia devono essere adottate, in ogni caso, le misure volte a incoraggiare le opzioni che garantiscono, il miglior risultato complessivo, tenendo conto degli impatti sanitari, sociali ed economici, ivi compresa la fattibilità tecnica e la praticabilità economica.

Al paragrafo 5.1 si ritiene che le definizioni utilizzate per classificare i rifiuti non siano conformi alla normativa di riferimento e che vadano pertanto adeguate. A tal fine si riportano le pertinenti definizioni indicate nell'articolo 183 nonché le altre disposizioni legislative che trovano applicazione nel caso di specie :

Articolo 183 Definizioni

1. Ai fini della Parte quarta del presente decreto e fatte salve le ulteriori definizioni contenute nelle disposizioni speciali, si intende per:

a) "rifiuto": qualsiasi sostanza od oggetto di cui il detentore si disfi o abbia l'intenzione o abbia l'obbligo di disfarsi;

b) "rifiuto pericoloso": rifiuto che presenta una o più caratteristiche di cui all'allegato I della Parte quarta del presente decreto;



ISPRA

Istituto Superiore per la Protezione
e la Ricerca Ambientale

c) "oli usati": qualsiasi olio industriale o lubrificante, minerale o sintetico, divenuto improprio all'uso cui era inizialmente destinato, quali gli oli usati dei motori a combustione e dei sistemi di trasmissione, nonché gli oli usati per turbine e comandi idraulici;

d) "rifiuto organico" rifiuti biodegradabili di giardini e parchi, rifiuti alimentari e di cucina prodotti da nuclei domestici, ristoranti, servizi di ristorazione e punti vendita al dettaglio e rifiuti simili prodotti dall'industria alimentare raccolti in modo differenziato;

.....

n) "gestione": la raccolta, il trasporto, il recupero e lo smaltimento dei rifiuti, compresi il controllo di tali operazioni e gli interventi successivi alla chiusura dei siti di smaltimento, nonché le operazioni effettuate in qualità di commerciante o intermediario;

o) "raccolta": il prelievo dei rifiuti, compresi la cernita preliminare e il deposito, ivi compresa la gestione dei centri di raccolta di cui alla lettera "mm", ai fini del loro trasporto in un impianto di trattamento;

.....

q) "preparazione per il riutilizzo": le operazioni di controllo, pulizia, smontaggio e riparazione attraverso cui prodotti o componenti di prodotti diventati rifiuti sono preparati in modo da poter essere reimpiegati senza altro pretrattamento;

r) "riutilizzo": qualsiasi operazione attraverso la quale prodotti o componenti che non sono rifiuti sono reimpiegati per la stessa finalità per la quale erano stati concepiti;

s) "trattamento": operazioni di recupero o smaltimento, inclusa la preparazione prima del recupero o dello smaltimento;

t) "recupero": qualsiasi operazione il cui principale risultato sia di permettere ai rifiuti di svolgere un ruolo utile, sostituendo altri materiali che sarebbero stati altrimenti utilizzati per assolvere una particolare funzione o di prepararli ad assolvere tale funzione, all'interno dell'impianto o nell'economia in generale. L'allegato C della Parte IV del presente decreto riporta un elenco non esaustivo di operazioni di recupero.;

u) "riciclaggio": qualsiasi operazione di recupero attraverso cui i rifiuti sono trattati per ottenere prodotti, materiali o sostanze da utilizzare per la loro funzione originaria o per altri fini. Include il



ISPRA

Istituto Superiore per la Protezione
e la Ricerca Ambientale

trattamento di materiale organico ma non il recupero di energia né il ritrattamento per ottenere materiali da utilizzare quali combustibili o in operazioni di riempimento;

z) "smaltimento": qualsiasi operazione diversa dal recupero anche quando l'operazione ha come conseguenza secondaria il recupero di sostanze o di energia. L'allegato B alla Parte IV del presente decreto riporta un elenco non esaustivo delle operazioni di smaltimento;

aa) "stoccaggio": le attività di smaltimento consistenti nelle operazioni di deposito preliminare di rifiuti di cui al punto D15 dell'allegato B alla Parte quarta del presente decreto, nonché le attività di recupero consistenti nelle operazioni di messa in riserva di rifiuti di cui al punto R13 dell'allegato C alla medesima Parte quarta;

bb) "deposito temporaneo": il raggruppamento dei rifiuti effettuato, prima della raccolta, nel luogo in cui gli stessi sono prodotti o, per gli imprenditori agricoli di cui all'articolo 2135 del Codice civile, presso il sito che sia nella disponibilità giuridica della cooperativa agricola, ivi compresi i consorzi agrari, di cui gli stessi sono soci, alle seguenti condizioni:

1) i rifiuti contenenti gli inquinanti organici persistenti di cui al regolamento (Ce) 850/2004, e successive modificazioni, devono essere depositati nel rispetto delle norme tecniche che regolano lo stoccaggio e l'imballaggio dei rifiuti contenenti sostanze pericolose e gestiti conformemente al suddetto regolamento;

2) i rifiuti devono essere raccolti ed avviati alle operazioni di recupero o di smaltimento secondo una delle seguenti modalità alternative, a scelta del produttore dei rifiuti: con cadenza almeno trimestrale, indipendentemente dalle quantità in deposito; quando il quantitativo di rifiuti in deposito raggiunga complessivamente i 30 metri cubi di cui al massimo 10 metri cubi di rifiuti pericolosi. In ogni caso, allorché il quantitativo di rifiuti non superi il predetto limite all'anno, il deposito temporaneo non può avere durata superiore ad un anno;

3) il "deposito temporaneo" deve essere effettuato per categorie omogenee di rifiuti e nel rispetto delle relative norme tecniche, nonché, per i rifiuti pericolosi, nel rispetto delle norme che disciplinano il deposito delle sostanze pericolose in essi contenute;

4) devono essere rispettate le norme che disciplinano l'imballaggio e l'etichettatura delle sostanze pericolose;



ISPRA

Istituto Superiore per la Protezione
e la Ricerca Ambientale

5) per alcune categorie di rifiuto, individuate con decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministero per lo sviluppo economico, sono fissate le modalità di gestione del deposito temporaneo:

.....

gg) "emissioni": le emissioni in atmosfera di cui all'articolo 268, comma 1, lettera b);

hh) "scarichi idrici": le immissioni di acque reflue di cui all'articolo 74, comma 1, lettera ff);

.....

nn) "migliori tecniche disponibili": le migliori tecniche disponibili quali definite all'articolo 5, comma 1, lettera l-ter) del presente decreto;

.....

qq) "sottoprodotto": qualsiasi sostanza od oggetto che soddisfa le condizioni di cui all'articolo 184-bis, comma 1, o che rispetta i criteri stabiliti in base all'articolo 184-bis, comma 2."

Anche per la classificazione il riferimento è l'articolo 184 del d.lgs. n. 152/2006, sia per quanto attiene alla distinzione tra rifiuti urbani e speciali che tra rifiuti pericolosi e non pericolosi. A tal riguardo si rammenta che sono rifiuti pericolosi quelli che recano le caratteristiche di pericolo di cui all'allegato I della Parte quarta del decreto. I rifiuti pericolosi sono elencati nell'allegato D alla stessa Parte quarta che tiene conto dell'origine e della composizione dei rifiuti e, ove necessario, dei valori limite di concentrazione delle sostanze pericolose. Esso è vincolante per quanto concerne la determinazione dei rifiuti da considerare pericolosi. Inoltre, "La declassificazione da rifiuto pericoloso a rifiuto non pericoloso non può essere ottenuta attraverso una diluizione o una miscelazione del rifiuto che comporti una riduzione delle concentrazioni iniziali di sostanze pericolose sotto le soglie che definiscono il carattere pericoloso del rifiuto."

Sempre ai fini di una corretta classificazione e quantificazione dei rifiuti, sono da prendere anche in considerazione le seguenti norme: artt. 184 bis relativo ai sottoprodotti, 184 ter sulla cessazione della qualifica di rifiuto e 187 sul divieto di miscelazione dei rifiuti pericolosi.

In merito alla definizione di rifiuto assimilabile, si fa presente che secondo quanto previsto dall'articolo 198, rientra nelle competenze dei Comuni disciplinare la gestione dei rifiuti urbani con appositi regolamenti che stabiliscono, tra le altre cose, anche l'assimilazione, per qualità e quantità,

dei rifiuti speciali non pericolosi ai rifiuti urbani, secondo i criteri di cui all'articolo 195, comma 2, lettera e), ferme restando le definizioni di cui all'articolo 184, comma 2, lettere c) e d).

Pertanto, quanto riportato nelle tabelle 5.1 e 5.2 non risulta conforme alla richiamata normativa in quanto si individuano, ad esempio, a priori quali tipologie di rifiuti speciali siano assimilate ai rifiuti urbani (pavimenti, cibi scaduti.....) .

In merito ai rifiuti pericolosi, si evidenzia che l'allegato D alla Parte quarta del d.lgs. n. 152/2006 riporta l'elenco dei rifiuti e nell'introduzione stabilisce i criteri per la corretta classificazione degli stessi; l'allegato I elenca le caratteristiche di pericolo dei rifiuti.

Tanto premesso, sarebbe necessario rivedere i paragrafi 5.1.2 e 5.1.3.

Nel paragrafo 5.2 sarebbe opportuno definire in modo puntuale cosa si intende per materiale pericoloso, visto che la normativa sui rifiuti identifica puntualmente quali siano i rifiuti pericolosi e le modalità ed i criteri per individuarli.

Allo stesso modo appare ambigua la definizione di strutture/materiali che saranno sottoposti a caratterizzazione preliminare, condotta secondo la norma UNI 10802:2013 (paragrafo 5.4) "in modo da classificare e codificare i rifiuti per il recupero e per lo smaltimento".

Nel paragrafo 5.6, in merito alla raccolta dei rifiuti, si fa presente che la fattispecie del deposito temporaneo si configura soltanto nel rispetto di tutte le condizioni citate nell'articolo 183 comma 1, lett.) bb e, in particolare, oltre alle norme tecniche, vanno rispettati i termini relativi ai quantitativi di rifiuti stoccati o, in alternativa, i tempi e che la scelta del gestore va preventivamente indicata all'autorità di controllo .

Paragrafo 5.8.2.

Impianto di compattazione

Relativamente al contenuto di tale paragrafo si evidenzia, che è necessario chiarire quali rifiuti siano oggetto di compattazione in quanto si legge che i rifiuti compattati in balle sono quelli che *"rilasciano generalmente meno metano; non alimentano di solito la combustione; producono un percolato meno concentrato."*

Relativamente ai paragrafi 5.9 sul trasporto dei rifiuti e 5.11 sulla documentazione e tracciabilità, si rileva quanto segue.

Il 31 ottobre 2013 è entrata in vigore la legge 30 ottobre 2013, n. 125, di conversione del decreto-legge 101/2013 ("Disposizioni urgenti per il perseguimento di obiettivi di razionalizzazione nelle pubbliche amministrazioni"), che, all'articolo 11, stabilisce il nuovo campo di applicazione obbligatorio del Sistri, detta la tempistica per la partenza operativa del sistema e rimanda l'applicazione delle sanzioni. In particolare, dal 1° ottobre 2013 il SISTRI è diventato operativo per gli enti e le imprese di raccolta e trasporto di rifiuti pericolosi a titolo professionale, e per quelli che effettuano operazioni di trattamento, recupero, smaltimento, commercio e intermediazione di rifiuti (speciali) pericolosi, inclusi i nuovi produttori. Per gli altri soggetti obbligati cioè gli enti e imprese produttori iniziali di rifiuti speciali pericolosi e i Comuni e le imprese di trasporto dei rifiuti urbani Campania, l'entrata in operatività del sistema è stata stabilita al 3 marzo 2014. La legge 125/2013 ha, inoltre, previsto il c.d. "doppio binario", ossia il periodo transitorio durante il quale i soggetti obbligati ad utilizzare il nuovo sistema di controllo dei rifiuti devono al contempo osservare anche le prescrizioni relative agli adempimenti cartacei (registri di carico e scarico, formulari di identificazione dei rifiuti), con la sospensione delle sanzioni relative al Sistri. Tale periodo era stato fissato in "dieci mesi successivi alla data del 1° ottobre 2013". La legge 27 febbraio 2014, n. 15 (pubblicata sulla Gu del 28 febbraio e in vigore dal 1° marzo 2014) di conversione del Dl 150/2013 (cd. "Milleproroghe") ha confermato l'operatività del Sistri, stabilendo solo un ulteriore allungamento (fino al 31 dicembre 2014) del c.d. doppio binario.

Per completezza di informazione si segnala che il D.M. 24 aprile 2014 ha ridefinito la platea dei soggetti obbligati al SISTRI, escludendo alcuni produttori di rifiuti pericolosi.

In riferimento al paragrafo 5.10 Smaltimento/recupero dei rifiuti, si osserva che nella tabella non viene indicata la capacità di trattamento degli impianti, né valutata la quantità dei rifiuti da destinare ai medesimi. Sarebbe opportuno riportare in tabella, per ogni impianto, il quantitativo autorizzato dei rifiuti per codice CER. Inoltre, si rileva, altresì, che gli impianti indicati effettuano principalmente attività di deposito preliminare e messa in riserva dei rifiuti (D15/R13).

Le considerazioni/osservazioni sopra riportate sul capitolo gestione dei rifiuti della "Relazione tecnica progetto di riciclaggio del relitto di Costa Concordia nel porto di Genova", possono essere riproposte anche per i contenuti del paragrafo 4.3 della Relazione Ambientale del



ISPRA

Istituto Superiore per la Protezione
e la Ricerca Ambientale

30/05/2014 avente ad oggetto i medesimi contenuti e per l'allegato 7 alla Relazione tecnica del 30 maggio 2014 "Piano di cantiere per il riciclaggio delle navi".

Ad esempio, in quest'ultimo documento alla fine della fase di caratterizzazione, eseguita dietro ispezione tecnica in loco con prelievo di campioni e successiva analisi, si procederà all'inventario dei materiali pericolosi, rappresentati, tra gli altri, da amianto, PCB, ODS, Pb, Cd, Hg, Cr esavalente (Project Ship Recycling Plan). Tale attività riguarda la caratterizzazione, lo smontaggio e il riciclaggio/smaltimento di rifiuti pericolosi e va condotta secondo quanto disposto dalla relativa disciplina e non come esplicitato in conformità " ai requisiti della Convenzione di Hong Kong e ad altre leggi e regolamenti applicabili".



Istituto Superiore di Sanità

Istituto Superiore di Sanità
Prot 25/06/2014-0021318



Class: AMPP.IA.12.00 3

Roma, 25/06/2014

VIALE DELL'INDUSTRIA, 155
00146 ROMA
TELEGRAMMI: 311535 ROMA
TELEFONO: 06/49901
TELEFAX: 06/499018
http://www.iss.it

Al Pref. Franco Gabrielli
Commissario di Governo per
l'emergenza Costa Concordia

pc: Ministero della Salute
Dipartimento della sanità pubblica e
dell'innovazione

Oggetto: Conferenza dei Servizi decisoria del 25 giugno 2014 per il parere definitivo sul progetto proposto da Costa Crociere Spa di trasferimento e successivo smaltimento del relitto della M/N Costa Concordia

Premessa

La società Costa Concordia ha presentato un progetto per il trasferimento della nave relitto Concordia dall'Isola del Giglio al porto di Genova e un progetto di riciclaggio e smaltimento presso lo stesso porto. I documenti di riferimento descrittivi dei progetti, presentati dalla società sono:

1. Progetto di trasferimento del Relitto della Nave Costa Concordia al Porto di Genova TMCC-TM-PRO-60-001-01 Rev 25-05-2014
2. Progetto di trasferimento del Relitto della Nave Costa Concordia al Porto di Genova CCTM-TT-PRO-60-101-01 Rev 15-06-2014;
3. Considerazioni in merito alla scelta dei progetti di trasferimento e di riciclaggio del relitto di costa concordia. Lettera Costa Crociere del 25 Maggio 2014
4. Relazione ambientale relativa al Progetto di trasferimento del Relitto della Nave Costa Concordia al Porto di Genova Rev.0 del 25/05/2014;
5. "Progetto di riciclaggio del relitto di Costa Concordia nel porto di Genova Relazione Tecnica – Rev. 0 del 30.05.2014;
6. Progetto di riciclaggio del relitto di Costa Concordia nel porto di Genova Relazione Ambientale – Rev. 0 del 30.05.2014;
7. Progetto di trasferimento del relitto di Costa Concordia INTEGRAZIONI Rev. 0 del 7.06.2014
8. Progetto di trasferimento Progetto di riciclaggio del relitto di Costa Concordia di INTEGRAZIONI Rev. 0 del 11.06.2014;
9. Descrizione tecnico-nautica sul piano delle rotte Isola del Giglio – Genova Voltri TMCC-TT-PRO-60-002-01, del 14.06.2014;
10. Progetto di trasferimento del relitto di Costa Concordia al Porto di Genova Revisione 1 del 15-06-2014, CCTM-TM-PRO-06-101-01;
11. "Progetto di Trasferimento e Progetto di Riciclaggio del Relitto di Costa Concordia - Integrazioni" del 20-06-2014

La documentazione presentata da Costa Spa è stata integrata con i verbali delle due riunioni della Conferenza dei servizi istruttoria del 9 giugno e 16 giugno 2014. Nell'esprimere le proprie

valutazioni questo Istituto ha tenuto conto, oltre dei succitati documenti anche delle dichiarazioni di Costa Crociere, prodotte in sede di Conferenza istruttoria, relativamente,:

- La dichiarata vulnerabilità del relitto Concordia dopo il rigalleggiamento
- L'urgenza di effettuare il trasferimento al sito di riciclaggio nella fase immediatamente successiva il rigalleggiamento del relitto
- Indisponibilità di porti Nazionali più vicini, rispetto a Genova, ad accogliere il relitto nelle date immediatamente successive alla fase di rigalleggiamento
- Le condizioni meteo-marine favorevoli nel periodo previsto per il trasferimento identificato nella seconda metà di luglio e prima settimana di agosto.

Nell'eventualità che la fase di rigalleggiamento non potesse avvenire nel periodo indicato (seconda metà di luglio) da Costa Crociere Spa, dovranno essere valutate le opzioni alternative di trasferimento nei porti più vicini di Piombino e Civitavecchia qualora tali porti fossero pronti per ricevere la nave, al fine di ridurre i rischi connessi ai tempi di trasferimento.

A seguito della Conferenza del Servizio del 15 maggio 2012, in cui fu approvato il progetto di rimozione della nave Concordia, è stato istituito l'Osservatorio di monitoraggio dei lavori di rimozione. L'Istituto Superiore di Sanità (ISS) è rappresentato con proprio esperto nel citato Osservatorio.

Il Consiglio dei Ministri, con delibera del 13 giugno 2014, si è espresso nel senso che “ *tutti i visti previsti per il completamento dell'istruttoria tecnica inerenti alle competenze ambientali di rilievo nazionale possono ritenersi assorbiti dalle valutazioni compiute dal richiamato Osservatorio attualmente operativo sul progetto di rimozione presentato da Costa Crociere S.p.A.*”.

Le valutazioni espresse dall'Osservatorio sono state considerate nelle valutazioni di questo Istituto.

Valutazione del progetto

L'ISS per le proprie competenze, in particolare per le valutazioni sulla componente sanitaria nell'ambito delle problematiche ambientali, sulla base dei documenti trasmessi e dell'istruttoria tecnico-valutativa svolta dall'Osservatorio in merito ai progetti di trasferimento e riciclaggio a Genova, rileva quanto segue:

- Sono state svolte le possibili attività di pulizia delle acque interne contenute in volumi liberi al fine di ridurre le concentrazioni di contaminanti al suo interno, come rilevate dalle campagne di monitoraggio pre e post parbuckling
- Non è opportuno intervenire sulle casse combustibile che contengono ancora una quantità di combustibile IFO (Heavy Fuel Oil), poiché le verifiche sui serbatoi hanno mostrato la loro integrità strutturale ed un intervento di rimozione potrebbe generare rischi ambientali aggiuntivi.
- Le analisi di rischio effettuate da Costa hanno evidenziato la non fattibilità dell'azione di rimozione delle sostanze/preparati/oli/grassi presenti a bordo, principalmente per la sicurezza degli operatori.

Ne consegue che permane un rischio residuo di rilascio di idrocarburi e altri contaminanti durante la fase di trasferimento del relitto. Il progetto di trasferimento prevede misure di controllo (campionamenti delle acque) e di mitigazione (rete protettiva nella zona poppiera, sistemi di raccolta di materiale solido flottante, sistemi di recupero per rilascio di idrocarburi) per ridurre i potenziali impatti sulle acque marine. Inoltre, un sistema di videocamere verificherà l'eventuale rilascio di materiale, che può andare a fondo, anche in funzione di un suo successivo recupero.

In merito al progetto di riciclaggio e smaltimento del relitto presso il porto di Genova si deve evidenziare in primo luogo che le varie autorizzazioni, necessarie alle molteplici attività previste, dovranno tenere conto della peculiarità relativa allo smaltimento della M/N Concordia. A titolo di esempio, si citano l'Autorizzazione Integrata Ambientale, richiesta nel maggio 2014 dalla società San Giorgio del Porto e tuttora in corso, e l'autorizzazione alle emissioni in aria rilasciate per le attività dei bacini di carenaggio n.4 e 5. Quest'ultima riguarda le emissioni di COV per le

operazioni di sabbiatura e verniciatura, attività non applicabili al caso "Concordia", mentre non sono considerati in detta autorizzazione altri inquinanti atmosferici forse più rilevanti nel caso in oggetto.

Inoltre, si rileva che il progetto di smaltimento, suddiviso in quattro fasi, è disegnato solo per linee generali. Ne consegue che elementi importanti del progetto, che potrebbero generare impatti di tipo sia sanitario sia ambientale, determinando una situazione di disagio nelle aree residenziali più prossime alla zona di lavoro, non sono adeguatamente descritti. Tra questi si segnalano:

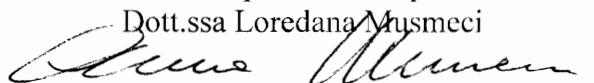
- la genericità della descrizione del progetto di smaltimento dei rifiuti generati dalla nave e delle modalità di caratterizzazione degli stessi sia ai fini della classificazione che delle modalità di smaltimento;
- la scarsa importanza riferita al traffico indotto nelle aree circostanti a causa delle attività di smaltimento e di rifornimento delle materia prime nell'area di lavoro;
- il piano di monitoraggio della qualità dell'aria deve essere maggiormente coerente con le disposizioni di legge (D.Lgs 155/2010) prevedendo di monitorare gli inquinanti di rilevanza sanitaria prodotti dalle lavorazioni.
- il posizionamento delle due stazioni di monitoraggio della qualità dell'aria, come previste dal piano proposto, dovrebbe essere finalizzato a proteggere la salute delle popolazioni esposte. Almeno una stazione dovrebbe essere collocata in prossimità delle aree residenti.
- Le misure di rumore dovrebbero tenere conto degli obiettivi sensibili presenti nelle aree circostanti. Alcune misure dovrebbero essere effettuate in prossimità di queste aree, e non soltanto all'interno delle aree di lavoro.

In considerazione del fatto che le attività al porto di Genova saranno condotte in regime ordinario, sarà compito delle autorità locali e degli enti preposti al controllo verificare che le complesse attività di smaltimento e riciclaggio della nave siano effettuate all'interno di un quadro di autorizzazioni coerenti con le operazioni specifiche, verificando che queste non comportino disagi per le popolazioni residenti nelle aree circostanti e mettendo in atto azioni di mitigazione idonee qualora i sistemi di controllo evidenziassero delle problematiche.

IL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO

Ambiente e prevenzione primaria

Dott.ssa Loredana Musmeci





*Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
Segretariato Generale

REGISTRO UFFICIALE - USCITA
Prot. 0001340 SG del 25/06/2014
SERVIZIO I

IL SEGRETARIO GENERALE

Al Capo del Dipartimento della Protezione Civile
Commissario delegato ex OPCM n. 3998/2012
per l'emergenza "Costa Concordia"
Prefetto Franco Gabrielli

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Via Ulpiano, 11
00193 ROMA

Oggetto: Conferenza dei Servizi decisoria del 25 giugno 2014 per l'esame e approvazione del progetto per il trasferimento del relitto della nave Costa Concordia presso il porto idoneo individuato da Costa Crociere per il successivo smaltimento – nulla osta con prescrizioni del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare.

In relazione alla Conferenza di Servizi decisoria in oggetto, mi prego di formulare e consegnare, in allegato, il documento contenente le prescrizioni del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare ai fini della realizzazione del progetto in oggetto indicato, già espresso ed illustrato nel corso della riunione odierna.

Antonio Agostini


Oggetto: parere concernente la Conferenza dei Servizi decisoria del 25 giugno 2014 per l'esame e approvazione del progetto per il trasferimento del relitto della nave Costa Concordia presso il porto idoneo individuato da Costa Crociere per il successivo smaltimento – nulla osta con prescrizioni del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare.

IL SEGRETARIO GENERALE DELEGATO

VISTA la nota del Ministro dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare n.0011267/GAB del 28 maggio 2014 con cui lo scrivente Segretario Generale è stato delegato a rappresentare la posizione del Ministero dell'Ambiente ai fini della Conferenza decisoria in oggetto;

VISTE le delibere del Consiglio dei Ministri in merito alla emergenza della nave CONCORDIA, con particolare riferimento alle delibere del 16 maggio 2014 e del 13 giugno 2014, concernenti l'esame e l'approvazione del progetto per il trasferimento del relitto presso un porto idoneo individuato per il successivo smaltimento che sarà proposto dalla Costa Crociere S.p.A., previa acquisizione, sul medesimo progetto, degli esiti di un'istruttoria tecnico valutativa da parte dell'Osservatorio istituito ai sensi dell'art. 2 dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri n. 4023 del 15 maggio 2012;

CONSIDERATE le informazioni e valutazioni emerse in seno alle Conferenze di Servizi di carattere istruttorio nelle riunioni in data 9 giugno e 16 giugno 2014 e visti gli atti e relativi verbali;

CONSIDERATE le indicazioni scaturite dal Gruppo di Lavoro del Ministero dell'Ambiente appositamente costituito con proprio decreto del 28 maggio 2014, n.1027/SG;

PRESO ATTO del parere dell'Osservatorio in data 24 giugno 2014, che in virtù di quanto stabilito dalla citata delibera del Consiglio dei Ministri del 13 giugno 2014, assorbe tutti i visti inerenti le competenze ambientali di rilievo nazionale;

PREMESSO CHE:

- la valutazione del Ministero dell'Ambiente è stata effettuata sulla base della documentazione pervenuta dal Commissario delegato all'emergenza (elenco allegato in calce) che attiene alla soluzione progettuale presentata da Costa Crociere che



individua il solo porto di Genova quale luogo idoneo per il trasferimento del relitto e per il successivo smaltimento;

- nelle suddette Conferenze di Servizi istruttorie è stata dichiarata la necessità ed urgenza di attuare la rimozione e il trasferimento della nave entro il mese di settembre del corrente anno, sia per ragioni di sicurezza sanitaria dell'area, che di carattere strutturale e di stabilità del relitto, con conseguenti inscindibili aspetti di rischio ambientale;
- la finestra temporale 15 luglio – 9 agosto 2014 indicata per il compimento di tali operazioni è stata giustificata con l'assoluta necessità di ridurre al minimo i rischi di sicurezza della fase di trasporto e navigazione del relitto, in ragione della valutazione ed analisi dei dati statistici e previsionali di natura meteorologica e di misura del moto ondoso;
- per quanto precede la valutazione del Ministero dell'Ambiente è stata effettuata anche nel rispetto del principio di precauzione e della massima prossimità (relativamente all'intera fase di trasporto e riciclaggio del relitto in un porto idoneo) e tiene conto del fatto che, in relazione alla esigenza emersa in sede di Conferenza dei servizi di provvedere al trasferimento del relitto subito dopo il rigalleggiamento nella predetta fascia temporale 15 luglio – 9 agosto 2014, anche al fine di minimizzare i rischi del trasporto e i possibili riflessi sulle matrici ambientali, a tale data non risultano esserci soluzioni alternative praticabili su porti più vicini al Giglio rispetto a quello di Genova; si condividono al riguardo le considerazioni espresse dall'Osservatorio nel punto tre del parere del 23 giugno in merito alla mancanza di valutazioni comparative circa la sostenibilità ambientale delle rotte alternative di collegamento tra il Giglio e i porti nazionali di possibile destinazione, ribadendo tuttavia che la valutazione di questo ministero è stata effettuata sulla sola soluzione progettuale sottoposta al vaglio della conferenza dei Servizi;
- le valutazioni di seguito riportate non attengono al rilascio di pareri, visti, concessioni e nulla-osta richiamati dalla delibera del Consiglio dei Ministri del 16 maggio 2014, non rimessi a questo Ministero dalle normative vigenti, ma rappresentano il contributo del Ministero istituzionalmente preposto alla salvaguardia ed alla tutela degli interessi ambientali, contributo già fornito in occasione di situazioni assimilabili a tale circostanza;
- il Ministero, per le valutazioni inerenti le proprie competenze ambientali di rilievo nazionale, opera nel rispetto delle ordinarie vigenti normative in materia, al di fuori quindi delle deroghe di cui alla OPCM n. 3998 del 20 gennaio 2012 (Disposizioni urgenti di protezione civile per il naufragio della nave "Costa Concordia" nel Comune dell'isola del Giglio) poste esclusivamente in capo al Commissario Delegato

Sy

all'emergenza, individuato come titolare e responsabile unico del procedimento relativo alla rimozione e al trasferimento della M/N Costa Concordia;

- tutti gli aspetti tecnico-nautici del galleggiamento e del trasferimento di cui al citato progetto, afferenti alle questioni strutturali con riflessi immediati sulla sicurezza della navigazione, sono di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e pertanto non sono stati oggetto della presente valutazione che si limita ai soli aspetti ambientali;
- gli impatti negativi per l'ambiente che potrebbero derivare nella fase di trasferimento della nave dall'isola del Giglio al porto di Genova sono direttamente connessi al naufragio della Concordia in quanto conseguenza di quell'evento e, come tali, interamente imputabili ai soggetti cui sono ascritte le responsabilità dell'incidente, ai sensi dell'art. 311 del D. Lgs n. 152/06, senza quindi nessuna responsabilità in capo a questo Ministero per gli orientamenti qui manifestati e nessuna riduzione di responsabilità per la società Costa Crociere;
- la delibera del Consiglio dei Ministri del 13 giugno 2014 ha confermato quanto già stabilito nella precedente delibera dell'11 marzo 2013 circa la qualificazione giuridica di "rifiuto" delle navi destinate alla demolizione. Pertanto, la nave Costa Concordia, i rifiuti prodotti dalle attività di demolizione della stessa nave e quelli in essa contenuti, comprese le acque interne, devono essere gestiti ai sensi delle disposizioni contenute nella Parte IV del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 ed in impianti autorizzati ai sensi della medesima normativa;
- la delibera del Consiglio dei Ministri del 13 giugno 2014 ha inoltre precisato che le operazioni di movimentazione via mare dei rifiuti all'interno del territorio nazionale sono attualmente sottoposte a controllo ed autorizzazione da parte della competente Autorità marittima, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 265, comma 2, del decreto legislativo 3 aprile 2006 n.152, che, a tali fini, assimila i rifiuti alle merci e i rifiuti pericolosi alle merci pericolose. Compete, quindi, all'Autorità marittima esprimere la volontà provvedimentale, per il trasporto previsto al porto di Genova della "Costa Concordia", fermi i poteri derogatori attribuiti al Commissario Delegato;
- la Regione o la Provincia delegata territorialmente competente del porto di destinazione sono, invece, titolari del potere di autorizzazione, ai sensi dell'articolo 208 del D. Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, per le attività di stoccaggio, demolizione, riciclaggio della nave Costa Concordia e di gestione rifiuti provenienti dalla stessa nave; tali Enti sono tenuti ad esprimere la relativa volontà provvedimentale ai sensi della vigente disciplina dei rifiuti; fermi i poteri derogatori attribuiti al Commissario delegato per fronteggiare l'emergenza e garantire l'esatta esecuzione del progetto;

- l'articolo 192, comma 2, del D. Lgs 152/06, vieta l'immissione di rifiuti di qualsiasi genere, allo stato solido o liquido, nelle acque superficiali e l'articolo 255 del medesimo decreto sanziona il mancato rispetto di tale divieto; le acque contaminate presenti all'interno della nave non sono acque reflue provenienti da uno scarico sottratte al regime della parte IV del D.Lgs. 152/2006, e quindi restano assoggettate al regime dei rifiuti liquidi;
- le presenti osservazioni sono effettuate dopo aver preso atto dell'istruttoria tecnico valutativa svolta dall'Osservatorio Ambientale sulla base della documentazione acquisita alla data del 24 giugno 2014. Tale istruttoria, come stabilito dall'art. 1 della Delibera del Consiglio dei Ministri del 16 maggio 2014 e dalla delibera del 13 giugno 2014, assorbe tutti i visti inerenti le competenze ambientali di rilievo nazionale rimessi all'istruttoria dell'Osservatorio nella sua interezza;

PRESO ATTO CHE

Nelle predette Conferenze di Servizi di carattere istruttorio e nel parere dell'Osservatorio è stata evidenziata:

- l'impossibilità tecnico-operativa (e si ribadisce, quindi, solo in presenza di una situazione di comprovata e certificata oggettiva impossibilità) di ulteriori interventi di rimozione del quantitativo residuo di idrocarburi, di sostanze oleose e di acque interne localizzate in aree critiche, prima ancora di avviare le fasi di rigalleggiamento e trasferimento della nave, a causa di ragioni di raggiungibilità e degli elevati rischi operativi sotto il profilo della sicurezza del personale e della sicurezza strutturale della nave ai fini della successiva fase di trasporto e navigazione;
- l'integrità e la tenuta stagna delle casse, dei serbatoi e di altri volumi contenenti quantità significative di sostanze inquinanti;

RITENUTO di dover rinnovare gli argomenti, osservazioni, raccomandazioni e motivazioni espresse nell'ambito delle predette riunioni delle Conferenze di Servizi di carattere istruttorio in data 9 giugno e 16 giugno 2014 e riportate nei relativi verbali, che qui si intendono comunque integralmente richiamare;

Tutto ciò premesso e richiamato, sulla base degli elementi disponibili e allo stato valutati, nonché tenuto conto della particolare ristrettezza dei termini, e fatto salvo il recepimento delle prescrizioni contenute nel predetto parere dell'Osservatorio in data 24 giugno 2014 e le preventive menzionate autorizzazioni delle diverse competenti Autorità in materia ambientale e di gestione dei rifiuti, nonché di trasporti e navigazione, salvo l'esercizio dei poteri in deroga attribuiti al Commissario delegato

dy

esprime le seguenti prescrizioni, osservazioni, raccomandazioni e considerazioni ai fini della realizzazione del progetto presentato da Costa Crociere, di seguito riportate:

Prevenzione dell'inquinamento marino nella fase di rigalleggiamento

- ove non impossibilitato da ragioni tecniche o di gestione in sicurezza delle operazioni progettuali, eseguire interventi di rimozione diretta di volumi di acque interne contaminate, in particolare oleose, raggiungibili in condizioni di sicurezza dall'esterno dello scafo attraverso pompaggi, operazioni di skimming e l'applicazione di carbone granulare attivato adsorbente, con lo smaltimento a terra delle sostanze rimosse in idonei impianti, tenendo conto della capacità residua di tali impianti nel periodo di punta estiva;
- attuare ogni possibile misura di prevenzione volta ad impedire la fuoriuscita e spandimento di liquidi contaminati interni anche nella fase del traino;
- effettuare, durante tutta la fase di rigalleggiamento, un monitoraggio in continuo con campionamenti eseguiti in contraddittorio da parte di ISPRA e ARPAT al fine di valutare l'effettiva dinamica di risospensione e dispersione degli inquinanti con particolare riferimento a ftalati, sostanze e preparati chimici e idrocarburi.

Ogni operazione connessa al rigalleggiamento ed all'eventuale rimozione dei prodotti inquinanti e oleosi presenti a bordo, non potrà prescindere dall'adozione di tutte le misure di contenimento/bonifica necessarie, indicate nella nota prot. n. 3054/2014 del 15 maggio 2014 e successive revisioni approvate del soggetto attuatore, Direttore Marittimo di Livorno.

Prevenzione dell'inquinamento marino nella fase di rimorchio

Qualora permanga l'impossibilità di rimozione degli idrocarburi dal relitto anche nella fase successiva al rigalleggiamento, il progetto di trasferimento della M/N Costa Concordia al porto di Genova (TMCC-TM-PRO-60-001-01 Rev. 2552014) - completato dalle successive integrazioni datate 7 giugno u.s. nonché dai successivi "Towage caretaking plan" CCTM - TT PRO - 60-104-01 e CCTM-TT-PRO-60-104-02 e "Towage emergency plan" CCTM-TT-PRO-60-103-01 - non sembra un'adeguata risposta alla fattispecie, presentando le seguenti criticità, che possono tuttavia essere superate attenendosi alle prescrizioni di seguito riportate:

- il dispositivo previsto per il recupero di prodotti oleosi eventualmente rilasciati dal relitto in fase di rimorchio (descritto nel progetto di trasferimento di Titan-Micopery, al punto 7 della relativa relazione ambientale ed al punto 4 del "Towage Caretaking

Plan” CCTM-PLN-002 - documento “Integrazioni – Progetto di trasferimento del relitto Costa Concordia” del 7 giugno 2014 e nel Piano di Caretaking per il rimorchio a Genova CCTM-TT-PRO-60-104-01 - TOWAGE CARETAKING PLAN REV.1 del 15.06.2014) non consente una pronta operatività, in quanto il gonfiaggio delle panne e la stesura delle stesse nella configurazione ad arco, così come descritta, prevede tempi tecnici prolungati e non compatibili con l’esigenza di una pronta risposta all’inquinamento. Si ritiene pertanto che le panne previste, già gonfiate, siano rimorchiate “in bando” dai due battelli specializzati disposti lateralmente al convoglio ed equamente suddivise in due sezioni di 100 metri, in modo tale che, in caso di necessità un terzo battello possa disporle, agganciando le due sezioni tra di loro, nella configurazione prevista in tempi rapidi. Nel progetto di trasferimento – Allegato. 2 Towage Caretaking Plan Rev. 2 del 20.06.14 – la pilotina K4, deputata alle gestione delle panne, non risulta idonea allo scopo a causa delle sue caratteristiche strutturali e ridotte capacità di carico. Non a caso, nel documento citato, viene individuata come unità per “trasporto personale”. Dovrà pertanto essere sostituita con unità di pari caratteristiche del multi purpose Afon Cefni.

- la distanza dei mezzi navali adibiti all’antiquinamento che, dai disegni esaminati sembrerebbe essere di circa 100 metri dalla poppa del relitto, non sembra sufficiente ai fini della sicurezza e dell’operabilità. Si ritiene più opportuna una distanza di 250 metri sia dalla poppa del relitto che tra le due unità. Inoltre il terzo mezzo navale, deputato ad operare con lo skimmer posto dietro al convoglio (Voe Earl), dovrebbe essere posizionato ad una distanza di circa 300 metri.
- le unità navali antinquinamento indicate nel progetto risultano numericamente insufficienti; pertanto due ulteriori unità navali d’altura per attività antinquinamento, in aggiunta a quelle già previste, dovranno essere approntate dalla Società per seguire il convoglio a maggiore distanza, sempre nel rispetto delle vigenti norme di sicurezza della navigazione, ciò al fine di potenziare il dispositivo di risposta in caso di inquinamento massivo, evitando il rallentamento del convoglio al fine di sfruttare al meglio il periodo di condizioni meteorologiche favorevoli.
- devono essere sviluppate le misure per gestire in modo efficace e tempestivo l’eventuale fuoriuscita di sostanze inquinanti in corrispondenza di situazioni di perdita di efficienza (parziale o totale) dei sistemi preposti al galleggiamento del rimorchio.

Ciascuna ulteriore unità dovrà essere equipaggiata almeno con le seguenti attrezzature:

- mt. 400 di barriere pneumatiche di altura a dispiegamento rapido con sistema di gonfiaggio rapido e zavorra incorporata;

ly

- n. 2 sistemi di interconnessione universale per barriere d'altura;
- rullo motorizzato;
- mt. 200 di barriere pneumatiche costiere;
- n. 2 sistemi di interconnessione universale per barriere costiere;
- mt. 180 di panne olcoassorbenti;
- cassa recoil con capacità di almeno 200 mc;
- n. 1 skimmer da 50 mc/h;
- n. 2 sweeping arms, rigidi o flessibili, da 12 mt. su entrambi i lati;
- n. 1 skimmer da 10 mc/h per operare con gli sweeping arms;
- n. 2 collegamenti a scafo per le barriere;
- tender autopropulso per recupero inquinanti e per posizionare e tenere in configurazione almeno 200 mt. di barriere;
- mezzo di sollevamento sufficiente per la messa a mare del tender e dello skimmer;
- separatore olio/acqua.

L'esigenza di potenziare il dispositivo di risposta ad un eventuale *oil spill* mira anche ad evitare possibili effetti transfrontalieri verso le acque francesi, in considerazione delle correnti marine prevalenti che spingono verso la costa corsa, con conseguenti riflessi di carattere internazionale.

In considerazione della necessità di mitigare al massimo gli impatti sull'ecosistema marino si ritiene necessario, inoltre, integrare le strutture ed i mezzi antinquinamento come segue:

- almeno due delle predette unità navali devono essere dotate di idoneo sistema radar per il tracciamento di eventuali inquinamenti o di rifiuti solidi rilasciati in mare anche nelle ore notturne.
- considerate le caratteristiche degli oli combustibili contenute all'interno delle casse bunker del relitto, e del loro possibile comportamento in mare si raccomanda l'integrazione dei sistemi di raccolta meccanica a dischi con skimmer a spazzola di capacità uguale o superiore a 50 mc/h (si ritiene che lo skimmer DBD 5 indicato nel T.C.P. Rev. 2 sia sotto dimensionato) al fine di raccogliere in modo più efficace idrocarburi con caratteristiche di elevata viscosità.
- la rete prevista in configurazione a sciabica per il contenimento di eventuali rifiuti solidi non appare funzionalmente idonea, in quanto, secondo quanto indicato nella Rev. 1 e nella Rev. 2 del Towage Caretaking Plan, essa verrebbe posizionata solo "nel caso di fuoriuscita di materiali il cui recupero dovesse essere non di rapida soluzione". Inoltre detta rete, una volta posizionata, potrebbe arrecare danno

ly

ambientale in relazione alla possibile cattura accidentale di cetacei ed altre specie protette. Si ritiene necessario eliminarla e prevedere l'impiego di una unità navale dotata di sistema di apertura della prua e nastro trasportatore per il recupero di eventuali rifiuti solidi e/o di idrocarburi semisolidi fuoriusciti dalla nave. Si conferma l'utilità del posizionamento di una rete fissata direttamente sulla poppa del relitto, quale ulteriore misura di contenimento.

Si raccomanda, ai fini di una pronta rilevazione di fenomeni inquinanti derivanti da rilasci in mare di rifiuti liquidi o solidi, che il dispositivo navale antinquinamento predisposto dall'armatore venga integrato e supportato, senza oneri a carico del settore pubblico, con il sistema di sorveglianza aerea e satellitare della Guardia Costiera. Si raccomanda, inoltre, che i rifiuti recuperati durante la fase del trasferimento siano gestiti ai sensi delle disposizioni contenute nella Parte IV del decreto legislativo 3 aprile 2006 n.152.

Le medesime garanzie di sicurezza dovranno essere replicate anche nella fase dello spostamento del relitto dal porto di Genova-Voltri al Superbacino, previsto tra la Fase 1 e la Fase 2 del progetto di demolizione, in considerazione del fatto che la rimozione degli idrocarburi dalle cisterne in cui sono attualmente confinati avverrà solo nelle fasi successive di smantellamento della nave e che pertanto occorre mantenere in via precauzionale l'assetto antinquinamento.

L'Amministrazione, con oneri integralmente a carico della Costa Crociere SpA, si riserva di adottare ulteriori misure di prevenzione e capacità di intervento in emergenza (anche sulla base delle richieste del Comandante di Compartimento) mediante un idoneo potenziamento temporaneo delle strutture operative convenzionate nelle aree sensibili attraversate dal convoglio nella fase di trasferimento a Genova.

Bonifica dello stato dei luoghi

Va segnalato che la mera rimozione della nave non comporterà *ex se* l'eliminazione del danno all'ambiente e la riduzione *in pristino* dello stato dei luoghi, essendo necessaria *in primis* la completa bonifica dell'area di cantiere al Giglio e successivamente l'adozione di molteplici misure di ripristino ambientale, nonché di riparazione complementare e compensativa per affrontare il tema del danno ambientale anche al fine di non pregiudicare il raggiungimento degli obiettivi contenuti nel decreto legislativo 13 ottobre 2010, n. 190, che recepisce ed attua la direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino

In particolare, ad avvenuta rimozione del relitto dall'isola del Giglio, si dovrà provvedere alla:



- rimozione di eventuali detriti del relitto presenti sul fondale e dei materiali di risulta utilizzati per il cantiere, che verranno inviati a recupero/smaltimento;
- rimozione dei sacchi di sabbia/malta;
- rimozione delle piattaforme subacquee di supporto utilizzate nel corso delle operazioni;
- taglio dei pali a livello del fondo marino;
- in generale, rimozione e smobilitazione delle attrezzature fisse e mobili e dei mezzi utilizzati durante le operazioni di recupero del relitto;
- ispezione finale e certificazione della bonifica del sito.

Contenimento del rischio di collisione con mammiferi marini

Ai fini del contenimento del potenziale rischio di collisione con esemplari di Balenottera comune e Capodoglio dovrà essere prevista la presenza di osservatori esperti e dedicati a bordo dei rimorchiatori di prua del convoglio, nonché installazione dell'apparato e collegamento costante ed in tempo reale con unità navali già aderenti al programma REPCET. Questo sistema è infatti in grado di ridurre ulteriormente rispetto alla sola presenza degli osservatori i rischi di collisione, in quanto raccoglie gli avvistamenti provenienti da tutte le navi aderenti al programma inviando in tempo quasi reale un allerta a tutte le navi provviste di REPCET con restituzione grafica immediata della posizione rispetto alla rotta su uno schermo dedicato a bordo della nave, consentendo pertanto di ampliare ulteriormente il raggio di scoperta. Il convoglio dovrà essere preceduto, ad una distanza di circa 500/600 metri (e non 2 miglia come previsto nell'all.1 REv2 del 20.06.14 Piano di monitoraggio ambientale) da un'imbarcazione idonea per l'avvistamento dei mammiferi marini e di eventuali oggetti semisommersi.

Danno ambientale.

Una volta completate le fasi di rimozione del relitto del Costa Concordia e di bonifica dello stato dei luoghi presso l'isola del Giglio, l'ISPRA completerà l'attività istruttoria attualmente in corso per la quantificazione definitiva del danno ambientale da porre a carico dei soggetti responsabili.

E' congrua l'occasione per richiamare la perdurante attualità ed anzi aggiornare quanto già acquisito nel corso della Conferenza dei Servizi del 15 maggio 2012, ove si è già chiarito che *“Rimane fermo il quadro di responsabilità a legislazione vigente inerente al danno ambientale già determinatosi, anche con riferimento all'eventualità che nel corso delle operazioni di rimozione della nave in argomento si verifichino danni, pure all'ambiente e senza che il parere favorevole ministeriale possa far insorgere responsabilità di sorta a carico dell'Amministrazione”*.



In detto quadro di responsabilità, ogni eventuale danno ambientale è nella esclusiva responsabilità di Costa Crociere spa e detta responsabilità si estende anche alle fasi del traino e delle successive lavorazioni del relitto in ambito portuale e di smantellamento.

Monitoraggio delle acque esterne

Nei giorni di trasporto, i campionamenti d'acqua per le analisi chimiche devono essere prelevati sempre a due profondità di -15 e -0,5 m per la parte della prua e -15, -4,5 (apertura poppiera) e 0 m per la parte della poppa, per 2 volte al giorno per tutti i giorni di viaggio del convoglio, invece del totale di 10 campioni previsti dal piano di monitoraggio. Durante la navigazione, in prossimità delle aree sensibili dovranno essere previsti gli stessi campionamenti per almeno 3 volte al giorno. I risultati di laboratorio dovranno essere costantemente valutati dal personale ARPA o ISPRA e confrontati con i risultati delle simulazioni effettuate nei documenti di progetto, al fine di prevenire incrementi anomali e procedere con le opportune mitigazioni.

Riciclaggio della nave "Costa Concordia" nel porto di Genova

Si raccomanda l'acquisizione, prima dell'avvio della fase di trasferimento della Costa Concordia al porto di Genova, della seguente documentazione:

- autorizzazione al trasposto via mare della Costa Concordia, rilasciata dalla competente Autorità marittima, ai sensi dell'art. 265, comma 2 del decreto legislativo 3 aprile 2006 n.152 o dal Commissario Gabrielli, titolare del procedimento e munito di poteri di deroga alla vigente normativa di settore per garantire il superamento dell'emergenza e l'esatta esecuzione del progetto;
- autorizzazione alle attività di stoccaggio, demolizione, riciclaggio della nave Costa Concordia ed alla gestione dei rifiuti provenienti dalla medesima nave, incluse le acque interne; rilasciata dalla Regione Liguria o la Provincia delegata territorialmente competente, ai sensi dell'articolo 208 del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 o delle disposizioni del Capo III del medesimo decreto., o eventualmente rilasciata dal Commissario Gabrielli, titolare del procedimento e munito di poteri di deroga alla vigente normativa per garantire il superamento dell'emergenza e l'esatta esecuzione del progetto;
- autorizzazione all'esercizio degli impianti mobili di gestione dei rifiuti che saranno utilizzati all'interno dell'area portuale, rilasciata dalla Regione Liguria o dalla provincia delegata competente, ai sensi dell'articolo 208, comma 15 del decreto legislativo 3 aprile 2006 n.152;
- specifico e dettagliato Piano di Gestione delle Acque per le fasi di smantellamento e recupero del relitto comprensivo di un piano di gestione delle sostanze pericolose

dy

(Hazardous Substances Management Plan), volto a prevenire l'inquinamento delle acque da sostanze pericolose presenti nel relitto; tale piano dovrà essere comprensivo delle indicazioni relative all'assetto delle competenze e al regime di autorizzazioni per il trattamento, l'eventuale trasporto, e lo scarico finale delle acque trattate;

- specifico e dettagliato Piano di Gestione dei rifiuti prodotti dalla demolizione della nave e di quelli in essa contenuti, predisposto ai sensi delle disposizioni della Parte IV del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152. Tale piano dovrà essere comprensivo anche: a) dell'indicazione dei quantitativi e delle tipologie dei rifiuti gestiti, individuati tramite attribuzione di specifico codice CER; b) della localizzazione dei luoghi destinati a deposito temporaneo e delle aree dedicate allo stoccaggio; c) di misure specifiche per la gestione dei rifiuti pericolosi e dei rifiuti biodegradabili. Per tale ultima tipologia di rifiuti si ritiene necessario prevedere il trasferimento degli stessi presso idonei impianti di recupero/smaltimento, entro le 48 ore dal prelievo e la prioritaria gestione degli stessi al fine di evitare rischi igienico-sanitari; d) dell'indicazione degli impianti autorizzati ai sensi della parte IV del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 in cui saranno gestiti le varie tipologie di rifiuti individuate dal medesimo piano.

Durante le fasi di alleggerimento e smontaggio ponti nelle aree conterminate del Porto di Genova Voltri e Molo ex Superbacino, occorre proseguire il monitoraggio ambientale della colonna d'acqua e dei sedimenti all'interno e all'esterno delle aree conterminate, monitorando, all'arrivo della nave e successivamente con cadenza quindicinale, gli stessi parametri chimici previsti dal protocollo concordato con ISPRA per il trasporto, e non solo gli oli e grassi, e occorre assicurare l'assenza di inquinanti in concentrazioni superiori ai limiti consentiti prima dell'apertura delle barriere di contenimento per l'uscita del relitto dall'area conterminata.

Cons. Antonio Agostini


Elenco documenti trasmessi dal Commissario Delegato per la Conferenza dei Servizi sul progetto di trasferimento, smaltimento e riciclaggio della M/N Costa Concordia:

- 26 maggio 2014 prot. 27698/2014 - prot. ingresso 0011184/GAB del 27/05/2014:
 - “Progetto trasferimento del relitto al porto di Genova”
 - “Relazione ambientale relativa al progetto di trasferimento del relitto al porto di Genova”
 - “Considerazioni della Costa Crociere S.p.A. in merito alla scelta dei progetti di trasferimento e riciclaggio del relitto di Costa Concordia” (25.05.2014)
- 30 maggio 2014 prot. CONC/CONC/0028940 (inviata al Presidente dell'Osservatorio di Monitoraggio e ritrasmessa al MATTM dal rappresentante dello stesso Ministero in seno all'Osservatorio)
 - “Progetto di riciclaggio del relitto Rev. 0” 30.05.2014
 - “Relazione ambientale relativa al progetto di riciclaggio del relitto” 30.05.2014
 - “Relazione tecnica relativa al progetto di riciclaggio del relitto” comprensiva di nove allegati
- 8 giugno 2014 PROT. N./CONC/0029927 del 8/06/2014:
 - “Progetto trasferimento del relitto di Costa Concordia- INTEGRAZIONI (7 giugno 2014)”
- 8 giugno 2014 PROT. N./CONC/0029930 del 8/06/2014, (in sostituzione della nota PROT. N./CONC/0029927 del 8/06/2014):
 - “Progetto trasferimento del relitto di Costa Concordia- INTEGRAZIONI (7 giugno 2014)”
- 12 giugno 2014 PROT. N. DIP/CONC/0030935:
 - “Progetto di riciclaggio del relitto di Costa Concordia-INTEGRAZIONI (11 giugno) comprensivo di 5 allegati”
- 15 giugno 2014 – PROT. N. DIP/CONC/0031254:

gah

“Descrizione Tecnico Nautica sul piano delle rotte Isola del Giglio-Genova
Voltri”

- 16 giugno 2014 PROT. N. DIP/CONC/0031324:

1) CCTM-TM-PRO-60-101-01 rev1 del 15-6-14

“Progetto di trasferimento del relitto di Costa Concordia al Porto di Genova”

2) CCTM-TM-PRO-60-103-01

Towage Emergency Plan rev1 del 15-6-14

3) CCTM-TM-PRO-60-104-01

Towage CaretaKing Plan rev1 del 15-6-14

- 20 giugno 2014 PROT. N. RIA/CONC/0032763

“Progetto di trasferimento e progetto di riciclaggio del relitto di Costa Concordia
INTEGRAZIONI 20 giugno 2014” comprensivo di due allegati

Spet.



Ministero dell'Interno
DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO
DEL SOCCORSO PUBBLICO E
DELLA DIFESA CIVILE

GROSSETO

19 GIU. 2014

P. 7802

Al Commissario delegato ex art.1 O.P.C.M. 3998/2012
Prefetto Franco GABRIELLI

Oggetto: Conferenza Servizi Decisoria ex artt. 14, Legge 7/8/1990 n.241

Lo scrivente nominato con nota prot. Em. 2629/5001/3 del 6 giugno 2014 del Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile a rappresentare il suddetto Dipartimento nella conferenza di Servizi ex artt.14 Legge 07/08/1990 n.241, viste:

- ✓ La Delibera del Consiglio dei Ministri del 16 maggio 2014;
- ✓ L'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 4019 del 27 aprile 2012
- ✓ L'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3998 del 20 gennaio 2012
- ✓ L'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 4023 del 15/05/2012

Considerato che ai sensi della Delibera del Consiglio dei Ministri del 16 maggio 2014 si è disposto che per l'esame e l'approvazione del progetto per il trasferimento del relitto presso un porto idoneo individuato per il successivo smaltimento, proposto dalla Costa Crociere S.p.A., nonché per l'esame dei pareri, visti, concessioni e nulla-osta, connessi con il progetto stesso, si provveda con le procedure previste dall'art. 1 dell'O.P.C.M. 4019 del 27 aprile 2012, previa acquisizione, sul medesimo progetto, degli esiti di un'istruttoria tecnico valutativa da parte dell'Osservatorio istituito con Decreto del Commissario delegato Rep.2923 del 14 giugno 2012.

Quanto sopra premesso, si esprime parere favorevole all'esecuzione del progetto esaminato nelle conferenze istruttorie tenutesi nei giorni 9 e 16 giugno 2014 presso il Dipartimento della Protezione Civile in Roma e si rilascia nulla osta a procedere per quanto di competenza. Si richiama nell'occasione l'obbligo da parte del responsabile del cantiere e della Società Armatrice, proprietaria del relitto, al rispetto delle norme di sicurezza in materia antincendio in particolare per quanto attiene i disposti del D.lvo 272/99 a norma della Legge 31 dicembre 1998 n. 485.

Per Il Ministero dell'Interno
Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile
Il Comandante Provinciale VV.F. GROSSETO
Ing. Ennio AQUILINO





Ministero della Salute

DIREZIONE GENERALE PREVENZIONE SANITARIA

OPCM 3998

Viale Giorgio IV, 15 - 00144 Roma

12 14 183 3661

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Capo Dipartimento della Protezione Civile
Commissario Delegato ex OPCM 3998/2012
Per l'emergenza naufragio nave Costa Concordia

protezionecivile@pec.governo.it

OGGETTO: Emergenza naufragio M/N Costa Concordia
Convocazione Conferenza dei Servizi decisoria.

Lo scrivente, designato rappresentante di questa Amministrazione alla Conferenza dei Servizi in oggetto (con nota 0015737 - 05/06/2014-DGPRI -COD_UO), esprime parere favorevole al progetto di trasferimento e successivo smaltimento del relitto della Costa Concordia presso il porto di Genova.

Eventuali prescrizioni finalizzate alla tutela della salute pubblica, così come individuate nella istruttoria tecnico-valutativa dell'Osservatorio di monitoraggio (ex art. 2 OPCM 4023 del 15-5-12), saranno proposte in corso di Conferenza dei Servizi decisoria.

DR. MAURO DIONISIO
DIRIGENTE MEDICO

Mauro Dionisio

VISTO

IL DIRETTORE GENERALE
(DR. Giuseppe RUQUARO)

Giuseppe Ruquaro



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Progetto di trasferimento del relitto della nave "Costa Concordia" **Parere dell'Amministrazione Marittima**

Premesso:

- che, allo scopo di attuare l'obiettivo posto dalle deliberazioni del Governo alla struttura commissariale di cui, da ultimo, alla Delibera del 13 giugno 2014, l'Autorità Marittima, quale articolazione territoriale del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è chiamata ad operare:
 - a) nell'esercizio dei propri compiti di polizia marittima a tutela della sicurezza della navigazione;
 - b) quanto agli aspetti tecnico-amministrativi legati al trasferimento a rimorchio del relitto della M/N Costa Concordia, delle strutture di galleggiamento e del suo contenuto;
 - c) nell'esercizio delle attribuzioni funzionali svolte per conto del Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare, quanto ai profili di tutela delle matrici ambientali dai rischi di inquinamento;
- che le circostanze di fatto, del tutto straordinarie, oltre a costituire presupposto dei poteri derogatori e di intervento conferiti alla struttura commissariale, orientano necessariamente all'adozione di provvedimenti amministrativi discendenti fondati su strumenti normativi ordinari, per quanto applicabili.

Con riferimento alla documentazione progettuale ad oggi pervenuta da Costa Crociere s.p.a. per il tramite del Commissario delegato ed in relazione ai contenuti della delibera del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 13 giugno 2014, si rappresenta quanto segue.

Rimorchio- trasporto

In ordine all'inquadramento normativo generale della fattispecie in esame, si ritengono pertinenti, per quanto applicabili, le seguenti disposizioni di legge:

- articoli 9 e 10 della Legge 616/62;
- articolo 181 del D.P.R. 435/91.

Quanto sopra ai fini di un più efficace approccio al tema delle autorizzazioni necessarie per la rimozione ed il trasferimento finalizzato alla demolizione, avuto riguardo alla natura dell'oggetto da trasferire che risulterà composto dal relitto, dal suo contenuto e dagli elementi galleggianti ad esso stabilmente collegati.

Tale approccio permette di porre nella debita evidenza il ruolo dell'Ente Tecnico chiamato a verificare ed approvare – rendendo anche eventuali prescrizioni – l'idoneità del citato "oggetto" ad essere trasferito a rimorchio.

Nel merito della documentazione progettuale presentata per l'esame e relativa al trasferimento del relitto della M/N Costa Concordia e del suo contenuto, si esprime, per gli aspetti di competenza dell'Amministrazione Marittima, il richiesto parere con le seguenti osservazioni:

1. La dichiarazione prodotta dal RINA Services n. 201400321 in data 13.06.2014¹ dovrà essere integrata, prima dell'avvio delle operazioni di rimorchio, da ulteriore dichiarazione (ex art. 181 DPR 435/1991 in relazione all'art. 10 della legge 616/62) sulla base delle verifiche già previste prima del trasferimento dallo stesso RINA Services al para 5 della citata dichiarazione n. 201400321. Dovrà, pertanto, essere prodotta una dichiarazione con la quale l'Ente tecnico esprime parere favorevole al viaggio di trasferimento a rimorchio dell'unità come sopra individuata (relitto più cassoni) con particolare riferimento agli aspetti legati a stabilità, galleggiamento, robustezza strutturale, bordo libero residuo, numero massimo persone imbarcabili anche in relazione alle dotazioni individuali e collettive di salvataggio presenti nonché apposita dichiarazione che assicuri la rispondenza delle sistemazioni di rimorchio con quelle indicate nel piano di rimorchio (documento TMCC-TC-DRA-60-9950-00 rev. 17.06.2014).
2. Il Piano di rimorchio già depositato agli atti da Costa Crociere S.p.A. necessita delle seguenti integrazioni:
 - A. La complessità dell'operazione di rimorchio richiede che Costa Crociere S.p.A. produca un'integrazione approvata da RINA Services costituita da una relazione tecnica di accompagnamento dell'elaborato grafico pervenuto. Tale relazione dovrà contenere la descrizione esaustiva delle valutazioni e delle verifiche compiute dall'Ente tecnico, ivi incluse le considerazioni tecniche riguardanti i rimorchiatori impiegati;
 - B. Il piano di rimorchio non contiene indicazioni concernenti i rimorchiatori poppieri benché questi formino oggetto di altri documenti inerenti il progetto di trasferimento. Pertanto, si registra la necessità che sia depositata idonea integrazione al piano di rimorchio concernente tale aspetto, nonché apposita trattazione nell'ambito della relazione tecnica citata al precedente comma, come peraltro già noto a Costa Crociere S.p.A.;
 - C. Per quanto riguarda i collegamenti a scafo, RINA Services, nell'ambito della dichiarazione n. 201400321 menzionata, si è riservato di verificare tale aspetto prima dell'inizio del rimorchio (cfr. para 5 lettera d della "dichiarazione"). Al riguardo, considerato che tali verifiche saranno verosimilmente completate solo in fasi successive alla conferenza di servizi decisoria, si ritiene che l'efficacia del provvedimento finale debba essere condizionata alla ricezione di apposita dichiarazione integrativa che dia conto del completamento e della bontà delle lavorazioni. In particolare, a completamento della documentazione già prodotta, necessita produrre il disegno dei collegamenti a scafo (in quanto l'attuale piano si riferisce agli elementi numerati da 1 a 10 e non ai collegamenti a

¹ Allegata a pag. 33/34 del Documento "Progetto di trasferimento del relitto del Costa Concordia al Porto di Genova n. CCTM-TT-PRO-60-101-01 Rev. 15.06.2014 -

scafo) approvato dall'Organismo riconosciuto dal quale si evinca:

- che è relativo al piano di rimorchio di cui sopra;
- che i collegamenti siano idonei per il servizio cui saranno impiegati;

D. E' necessario prevedere che il piano di rimorchio venga sottoscritto sia dal Comandante del rimorchiatore capo fila che dal *Senior Salvage Master* per integrale conoscenza ed accettazione di tutto quanto in esso contenuto.

3. Nel documento denominato "progetto di trasferimento del relitto di Costa Concordia al porto di Genova" – versione 15 giugno 2014, punto 8 "procedure di emergenza", occorre che all'interno dei vari scenari da prendersi in esame siano dettagliatamente sviluppate le procedure da adottare in caso di "evento estremo" non adeguatamente analizzate per i profili della salvaguardia della vita umana in mare e gli aspetti di protezione ambientale connessi.
4. Il documento Titan Micoperi – Spline denominato "Analisi stabilità e robustezza longitudinale in caso di falla" - versione del 11 giugno 2014, dovrà essere valutato ed approvato dall'Ente Tecnico (RINA).
5. Il documento Titan Micoperi denominato "Towing Emergency Plan – Piano di emergenza rimorchio del relitto unità navale Isola del Giglio/ Genova" citato al paragrafo 8 del documento denominato "Progetto di trasferimento del relitto di Costa Concordia al porto di Genova" – versione 15 giugno 2014 dovrà formare oggetto di valutazione ed approvazione da parte dell'Ente Tecnico (RINA).

Contenuto del relitto della M/N Costa Concordia

Per quanto attiene ai profili connessi alla disciplina del trasporto per mare del contenuto della M/N Costa Concordia, la qualifica del relitto della motonave Costa Concordia ed il suo contenuto quali rifiuti pericolosi non consente di applicare, al caso di specie, le vigenti normative in materia di trasporto marittimo di merci pericolose, alle quali sono assimilati i rifiuti pericolosi per quanto concerne il regime normativo in materia di trasporti via mare.

In generale, a prescindere dalle modalità di trasporto dei carichi pericolosi, risultano inapplicabili le normative esistenti sul trasporto marittimo di merci pericolose, posto che il trasferimento del relitto e del suo contenuto non può essere considerato un "trasporto" ai sensi della normativa internazionale di riferimento.

In particolare:

- stante la natura dell'unità rimorchiata, non trova applicazione il D.P.R. 134/2005 regolante l'imbarco, il trasporto e lo sbarco di merci pericolose in colli e che ha esteso l'ambito di applicazione del Codice IMDG anche ai viaggi nazionali. Il relitto della M/N Costa Concordia non può considerarsi né un "collo" né una "unità di trasporto del carico" ai sensi del citato Decreto. Peraltro, l'unità Costa Concordia non è in

- o possesso della certificazione per il trasporto di merci pericolose.
- o quanto al contenuto ed alla disposizione dei materiali non trovano, altresì, applicazione le norme in tema di carichi alla rinfusa, con particolare riferimento al decreto dirigenziale 1340/2010 che ha esteso alla navigazione nazionale l'ambito di applicazione del Codice IMSBC (codice per il trasporto marittimo internazionale dei carichi solidi alla rinfusa: carichi trasportati senza alcun contenimento all'interno delle stive delle navi).

L'oggettiva necessità di derogare alle richiamate previsioni, anche in considerazione dell'eccezionalità del caso di specie, potrà trovare rimedio nel quadro dell'azione della struttura Commissariale.

Rotte

Con riferimento al piano delle rotte, si ritiene che il documento presentato da Costa Crociere S.p.A. denominato "descrizione tecnico nautica sul piano delle rotte Isola del Giglio – Genova Voltri Rev. 14.06.2014" sia completo. Tale documento fa emergere la preferenza delle rotte "E" ed "A" che, tra tutte quelle proposte, appaiono garantire il passaggio del convoglio ad una distanza accettabile dalle aree maggiormente sensibili. Il relativo *voyage passage plan* dovrà essere elaborato, sottoscritto e presentato dal Comandante del rimorchiatore capo fila. Lo stesso dovrà essere sottoscritto per integrale conoscenza e accettazione dal *Senior Salvage Master*.

Porto di destino

In merito alle competenze della Capitaneria di Porto di Genova, si osserva che:

A. la Capitaneria emanerà i necessari provvedimenti per consentire l'ingresso nel bacino portuale di Voltri della M/N Costa Concordia, nonché le successive manovre di ormeggio presso il lato interno della diga foranea di tale bacino, ove verrà posta in essere la prima fase delle operazioni, predisponendo a tale scopo i servizi portuali.

In particolare, occorrerà armonizzare la fase di passaggio dal "rimorchio trasporto" al "rimorchio manovra". Rimorchio manovra che verrà effettuato con l'impiego dei servizi tecnico-nautici del porto di Genova in osservanza delle prescrizioni da fornirsi a cura dell'Ente Tecnico/Organismo Affidato in apposita dichiarazione di idoneità all'uso rilasciata (ex art. 181 DPR 435/1991).

B. A tal fine sono state acquisite le preliminari valutazioni della Società Ingegneristica "D'Apollonia S.p.A." che attestano la staticità della banchina e l'idoneità del sistema di ormeggio che verrà utilizzato. Si è inoltre preso atto del preliminare parere favorevole del Comitato Portuale teso al successivo rilascio, a cura dell'Autorità Portuale, della concessione demaniale per lo specchio acqueo che sarà interessato dai lavori della prima fase e sono state tenute apposite riunioni con i servizi portuali e gli

Enti interessati.

C. la Capitaneria emetterà apposita diffida, ai sensi degli articoli 11 e 12 della legge 979/82, al fine di prevenire il pericolo e/o contrastare efficacemente eventuali fenomeni di inquinamento marino, connessi alle operazioni di demolizione navale, richiamando integralmente le prescrizioni inserite nell'Autorizzazione Integrata Ambientale (A.I.A.), il cui procedimento amministrativo, al quale l'Autorità marittima sta partecipando, è attualmente in corso di definizione a cura della Provincia di Genova;

D. la Capitaneria disciplinerà, altresì, con propri provvedimenti gli aspetti relativi alla sicurezza della navigazione, preliminarmente ai necessari trasferimenti del relitto a rimorchio tra le diverse aree di trattamento/cantiere già individuate (dal bacino di Voltri al lato interno del pontile "ex Superbacino" del porto di Genova, ove si attuerà la c.d. "fase 2" della demolizione e, da ultimo, dal pontile "ex Superbacino" al bacino di carenaggio n. 4, ove si completerà l'ultima fase dell'operazione), tenendo conto anche delle prescrizioni che verranno impartite nell'Autorizzazione Integrata Ambientale rilasciata dalla Provincia di Genova.

E. la Capitaneria procederà alla cancellazione della "Costa Concordia" dal registro d'iscrizione ai sensi dell'art. 163, comma 1, lettera b) del Codice della Navigazione, secondo le procedure dettagliate all'art. 160 dello stesso.-

Roma, 25 giugno 2014

per IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI
C.A. (CP) Giovanni PETTORINO

IL CAPO REPARTO SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
COMANDO GENERALE CORPO CAPITANERIE DI PORTO
C.A. (CP) Nicola CARLONE

IL DIRETTORE MARITTIMO DI GENOVA
A.I. (CP) Vincenzo MELONE

IL DIRETTORE MARITTIMO DI LIVORNO
C.A. (CP) Arturo FARAONE



PROVINCIA DI GENOVA
Deliberazione del Commissario Straordinario
con i poteri della Giunta Provinciale

DIREZIONE AMBIENTE, AMBITI NATURALI E TRASPORTI
SERVIZIO ENERGIA, ARIA E RUMORE

Prot. Generale n. 0061848 Anno 2014

Deliberazione n. 82

OGGETTO: Progetto di trasporto e recupero della nave Costa Concordia

L'anno duemilaquattordici addì venti del mese di giugno alle ore 11:00 presso la Sede della Provincia di Genova.

Il Commissario Straordinario

Visto il Decreto del Presidente della Repubblica del 9 maggio 2012 pubblicato sulla G.U. n. 114 del 17.05.2012 con cui il signor Giuseppe Piero Fossati è stato nominato Commissario Straordinario per la provvisoria gestione della Provincia di Genova con il contestuale conferimento dei poteri spettanti al Consiglio provinciale, alla Giunta e al Presidente;

Con l'assistenza del Segretario Generale dott. Araldo Piero ;

ADOTTA

Con i poteri della Giunta Provinciale la seguente deliberazione;

Visti:

- l'art. 1 comma 441 della Legge 27 dicembre 2013 n. 147 con cui è stato disposto che le gestioni commissariali di cui all'articolo 2, comma 1, della legge 15 ottobre 2013, n. 119, nonché quelle disposte in applicazione dell'articolo 1, comma 115, terzo periodo, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, cessano il 30 giugno 2014;
- il successivo art. 1 comma 14 della Legge 7 aprile 2014 n. 56 recante "Disposizioni sulle Città metropolitane, sulle Province, sulle unioni e fusioni di Comuni" che dispone, nelle more del procedimento di costituzione delle Città Metropolitane, la proroga al 31 dicembre 2014 del regime di commissariamento delle Province già commissariate;
- l'art. 107 del T.U.E.L.;
- l'art. 53 del D.Lgs. n. 165/2001;
- il d. Lgs 152/06 e ss.mm.ii.;
- il d.P.C.M. 20 gennaio 2012 con il quale è stato dichiarato lo stato di emergenza in relazione al naufragio della nave da crociera Costa – Concordia, nel territorio dell'Isola del Giglio (Grosseto);
- l'o.P.C.M. 20 gennaio 2012 n. 3998 recante "Disposizioni urgenti di protezione civile in relazione al naufragio della nave da crociera Costa Concordia, nel territorio del Comune dell'Isola del Giglio e ss.mm.ii.";
- l'o.P.C.M. 27 aprile 2012 n. 4016 recante "Ulteriori disposizioni urgenti di protezione civile in relazione al naufragio della nave da crociera Costa Concordia, nel territorio del Comune dell'Isola del Giglio;
- il d. l. 30 dicembre 2013 n. 150 convertito con modificazioni dalla l. 27 febbraio 2014 n. 15 – art. 2 comma 1 che, in deroga alle disposizioni di cui alla legge 100/2012, proroga gli effetti della sopra richiamata o.P.C.M. 3998 fino al 31 luglio 2014;
- la deliberazione del Consiglio dei Ministri 16 maggio 2014 recante "Avvio della procedura per l'esame e l'approvazione del progetto per il trasferimento del relitto della nave Costa Concordia presso il porto idoneo individuato per il successivo smaltimento e fissazione del termine per lo svolgimento della Conferenza dei servizi decisoria."
- la deliberazione del Consiglio dei Ministri 13 giugno 2014 con la quale è stato tra l'altro procrastinato al 26 giugno 2014 il termine per la conclusione della conferenza dei servizi;

Atteso che:

con l'o.P.C.M. 3998/12, considerata la posizione in cui verteva la nave con grave pregiudizio al contesto ambientale



di elevato pregio naturalistico e che l'ulteriore permanenza in sito avrebbe potuto determinare un gravissimo danno ambientale nonché un rischio per l'incolumità delle persone fisiche e riflessi negativi sull'economia della zona, veniva nominato un Commissario Delegato attribuendo allo stesso poteri straordinari per il superamento dell'emergenza anche derogatori di disposizioni normative nel rispetto dei principi generali sull'ordinamento giuridico;

la deliberazione del Consiglio dei Ministri in data 16 maggio 2014 precisa che le operazioni di rimozione del relitto sono strettamente connesse e in assoluta continuità temporale con quelle di rigalleggiamento, già ricomprese nel progetto oggetto della C.d.S. del 15 maggio 2012, e che ai fini della positiva conclusione in sicurezza delle operazioni di rimozione dette attività debbano essere avviate contestualmente alla fase di rigalleggiamento, senza significative soluzioni temporali;

la procedura prevista per l'approvazione del progetto proposto dalla Costa Crociere S.p.A secondo la deliberazione di cui sopra è stabilita dalla o.P.C.M. 4019/2012 previa acquisizione, sul medesimo progetto degli esiti di un'istruttoria tecnico valutativa da parte dell'Osseatorio istituito ai sensi dell'art. 2 dell'o.P.C.M. n. 4023 del 15 maggio 2012;

Rilevato che:

nelle date 9 giugno 2014 e 16 giugno 2014 si sono svolte in ROMA, regolarmente convocate, le conferenze dei Servizi istruttorie inerenti il trasporto e il recupero della Concordia;

In data 17 giugno 2014 è pervenuta la convocazione della conferenza dei Servizi decisoria per il giorno 25 giugno;

Dato atto che:

- relativamente al trasferimento del relitto dall'Isola del Giglio all'interno del Porto di Genova la competenza afferisce alla Autorità Marittima che provvederà ad impartire specifiche prescrizioni;
- in Italia la disciplina delle attività che costituiscono il processo industriale di demolizione delle navi è riconducibile al D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. per quanto attiene gli aspetti ambientali e al D. Lgs. 81/2008 per quanto attiene la sicurezza e la tutela della salute dei lavoratori. Esiste inoltre il Regolamento 1257/2013/Ue "Regolamento relativo al riciclaggio delle navi e che modifica il regolamento (Ce) n. 1013/2006 e la direttiva 2009/16/Ce", il cui obiettivo è prevenire, ridurre o eliminare gli effetti negativi per la salute umana e per l'ambiente causati non solo dal riciclaggio ma anche dal funzionamento e manutenzione delle navi battenti bandiera UE. Esso fornisce la seguente definizione del termine "riciclaggio navi: attività di demolizione completa o parziale di una nave in un impianto di riciclaggio al fine di recuperare componenti e materiali da ritrattare, preparare per il riutilizzo o riutilizzare garantendo nel contempo la gestione dei materiali pericolosi o di altro tipo, che comprende le operazioni connesse come lo stoccaggio e il trattamento di componenti e materiali sul sito ma non il loro ulteriore trattamento o smaltimento in impianti separati."

Rilevato che:

il progetto relativo al recupero effettuato in ambito portuale, viene eseguito in aree delimitate di cantiere (banchine) e/o in bacini nell'ambito del Porto di Genova ed è suddiviso nelle seguenti fasi:

a) FASE 1

Nello specchio adiacente la diga foranea di Voltri verrà effettuata la FASE 1 relativa all'alleggerimento del relitto.

La nave verrà ormeggiata all'incrocio dei due bracci della diga foranea, dove il fondale è profondo circa 20 m. e verrà utilizzata per l'organizzazione dei rifiuti una parte della banchina del VTE.

La fase 1 prevede operazioni di rimozione delle suppellettili e pulizia dei ponti per ridurre il pescaggio da 18,5 m a 15 m. L'alleggerimento è necessario per permettere lo spostamento del relitto nelle altre banchine del Porto di Genova senza effettuare dragaggi.

In questa fase saranno rimossi tutti i materiali, fino a lasciare la sola struttura metallica. Il relitto sarà circondato da una barriera di contenimento.

In tale fase sono previste le seguenti attività:

- recupero di rifiuti, che vengono raccolti prima presso la banchina della Diga Foranea tramite gru e muletti, e poi trasferiti alla banchina di Voltri, per essere avviati a recupero e/o smaltimento.
- trattamento delle eventuali acque in ottemperanza alla vigente normativa.

Durante la fase 1 è prevista una produzione di rifiuti di 100t/giorno per 4 mesi (Si stima quindi una produzione totale di rifiuti pari a 100.000 t).



I rifiuti prodotti saranno gestiti come descritto nel piano di Gestione dei Rifiuti, che prevede le seguenti fasi:

- caratterizzazione preliminare
 - movimentazione e separazione
 - raccolta e deposito
 - campionamento e caratterizzazione
 - trattamento del rifiuto in situ (impianto mobile di compattazione e impianto mobile di triturazione)
 - trasporto
 - smaltimento/recupero (si allega lista di possibili impianti di destinazione)
 - documentazione e tracciabilità
 - sistema sistri
- b) FASE 2: Trasferimento al molo ex superbacino (area riparazioni navali) e smontaggio ponti da 14 a 2. Il molo è dotato di doppia barriera di contenimento.

In questa fase è previsto lo smontaggio a nave galleggiante dei ponti superiori (da 14 a 2) e la conclusione dello smontaggio degli arredi interni.

La quantità stimata di rifiuti prodotti in tale fase è 90t/giorno per 6 mesi (totale 13.500 t)

Prevista installazione chiatte vicino relitto su cui saranno installati un compattatore, un eventuale frantumatore (potenzialità 10 t/ora) e container scarrabili. La chiatte sarà equipaggiata con rampa a poppa per permettere ai veicoli di scendere dalla stessa.

Tale fase è necessaria per ridurre le dimensioni e il pescaggio fino a entrare nel bacino.

- c) FASE 3: attività preparatoria allo smontaggio nel bacino dry dock 4 eseguita nel superbacino

Nella fase 3 sono previste le seguenti operazioni: rimozione degli sponson, il rigalleggiamento, la chiusura delle aree danneggiate con installazione di teli magnetici ed il rimorchio fino al bacino 4. Le condizioni per consentire l'entrata nel bacino 4 sono le seguenti:

- ridurre lunghezza scafo a 264 m e larghezza inferiore a 40 metri;
- ridurre pescaggio a meno di 12 metri.

- d) Fase 4: smontaggio finale

Includere tutte le operazioni a secco da svolgersi dentro bacino di carenaggio 4

Dato atto che:

Saranno predisposti un "Inventario dei materiali pericolosi" e un "Piano di riciclaggio nave specifico", propedeutici alle attività di demolizione. L'inventario sarà suddiviso in tre parti:

- elenco dei materiali pericolosi presenti nella struttura o nelle attrezzature della nave con indicazione della loro ubicazione e dei quantitativi approssimativi;
- elenco dei rifiuti generati dalle attività presenti a bordo della nave;
- elenco delle scorte presenti a bordo della nave.

RITENUTO quindi necessario che:

- per i rifiuti siano definite le caratteristiche di pericolosità e dovranno essere sottoposti a campionamenti e determinazioni analitiche per la verifica di conformità al recupero o allo smaltimento, che avverranno in appositi impianti conformemente a quanto previsto dall'art. 188 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.;
- la classificazione dei rifiuti dovrà avvenire prima della demolizione allo scopo di avviarli direttamente con lo specifico codice CER alla destinazione finale senza necessità di stoccaggio intermedio per la loro classificazione;



- siano rispettate le procedure previste:
 - ispezioni a bordo;
 - identificazione visiva dei rifiuti certamente non pericolosi (es. arredi) e di quelli certamente pericolosi (es. batterie e neon);
 - identificazione visiva dei materiali "sconosciuti" (es. coibentazioni) e loro campionamento.
 - ricerca di materiali contenenti amianto (motori, tubazioni, boiler, pavimenti, coibentazioni termoisolanti);
 - ricerca di PCB (trasformatori, condensatori, pitture a base di olio, materiali termoisolanti ecc.);
 - ricerca di sostanze lesive dell'ozono (apparati frigoriferi);
 - ricerca di composti organostannici (verniciatura della carena);
 - ricerca dei rifiuti operativi (combustibile pesante, diesel, lubrificanti, acque grigie, acque nere, acque di sentina);
 - ricerca delle scorte di magazzino (pitture, disinfettanti, sgrassanti, detergenti, batterie, fotografici, farmaceutici, estintori, prodotti chimici in genere ecc.);
 - ricerca di liquidi contenuti in macchinari e apparecchiature (oli lubrificanti, oli idraulici, additivi motore, antigelo, elettroliti, accumulatori al piombo ecc.);
 - ricerca di gas contenuto in macchinari e apparecchiature (CO2, acetilene, ossigeno, gas refrigeranti come R134A, R407C, argon ecc.);
 - ricerca di beni di consumo contenenti potenzialmente sostanze pericolose (monitor, stampanti, schermi televisivi ecc).

PRESO ATTO del programma di monitoraggio ambientale all'interno del bacino portuale di Genova che potrà essere integrato, ove ritenuto necessario di concerto tra Enti, Arpal e Società ;

Dato atto altresì che:

tra gli impatti previsti sulle matrici ambientali la componente aria assume rilevanza in relazione alle attività che verranno svolte per il recupero della nave;

la Provincia di Genova ha messo a punto nell'ambito del progetto europeo Apice ("Sviluppo di approcci per la gestione e mitigazione delle emissioni inquinanti) dei porti europei che ha permesso, tra l'altro, di valutare il contributo del porto alla concentrazioni di alcuni inquinanti nella città di Genova. In particolare è stato valutato che l'apporto alla concentrazione di PM2,5 misurato a Genova ed attribuibile alle emissioni "industriali" è il 20 %;

i monitoraggi della qualità dell'aria eseguiti nel territorio del comune di Genova evidenziano il rispetto dei valori limite stabiliti per il parametro PM10 dal d. Lgs. 155/10;

è in corso il procedimento per il rilascio da parte della Provincia di Genova – competente in via ordinaria – dell'Autorizzazione Integrata Ambientale per "impianto di riciclaggio navi" presso il porto di Genova e che la conferenza dei servizi decisoria è già fissata per il 10 luglio 2014 avendo lo stesso già ottenuto il non assoggettamento a VIA da parte della Regione Liguria in esito a verifica screening con decreto in data 7 maggio 2014 n 1120;

Visto il parere espresso, per quanto di competenza, ai sensi dell'art. 49, comma 1 T.U.E.L. D.Lgs 267/2000 dal Direttore della Direzione Ambiente, Ambiti naturali e Trasporti

Con i poteri della Giunta Provinciale

D E L I B E R A

Per le motivazioni di cui in premessa

Di esprimere parere favorevole con le precisazioni di cui in premessa per il progetto inerente il trasporto e il recupero del relitto della nave Costa Concordia in relazione all'ubicazione dell'impianto e dell'assetto organizzativo e gestionale già consolidato da parte dell'azienda che provvederà al recupero, nonché in considerazione del fatto che il recupero e il riutilizzo di materiali può essere considerato come attività avente effetti ambientali positivi.



E S	Codice	Capitolo	Azione	Importo	Prenotazione N.	Impegno		Accertamento		Esercizio	Note
						N.	Anno	N.	Anno		

ATTESTAZIONI E PARERI
(ai sensi dell'art. 49 D.Lgs. 267 del 18.08.2000)

Il DIRETTORE SINISI PAOLO, DIREZIONE AMBIENTE, AMBITI NATURALI E TRASPORTI, ha espresso, sulla presente deliberazione, parere FAVOREVOLE

AUTENTICAZIONE DI COPIE DI ATTI E DOCUMENTI
(art. 18 del d.p.r. 28 dicembre 2000, n. 445)

La presente copia, composta di n. 3 fogli, è conforme, per estratto, all'originale depositato nella raccolta degli atti originali del Commissario Straordinario della Provincia di Genova, adottati nella seduta del 20 GIU. 2014 e pubblicati all'Albo Pretorio della Provincia di Genova, ai sensi dell'art. 124 del D.Lgs. n. 267/2000 a decorrere dal 23 GIU. 2014.

Genova, 23 GIU. 2014



Il Segretario Generale



**PROVINCIA
di GROSSETO**

*Area
Ambiente*

**Presidente della conferenza dei servizi
Franco Gabrielli**

oggetto: emergenza naufragio motonave Costa Concordia - parere della Provincia di Grosseto per la seduta decisoria della conferenza dei servizi del 25 luglio 2014

Il presente parere è rilasciato dalla Provincia in quanto Ente territoriale che rappresenta un interesse diffuso in campo ambientale, come riconosciuto dalla giurisdizione ordinaria proprio relativamente al naufragio della Costa Concordia, prendendo atto di quanto contenuto nella delibera del Consiglio dei Ministri del 13 giugno 2014, la quale ricorda che per quanto previsto dal comma 2 dell'articolo 265 del dlgsii 3 aprile 2006 n. 152, le funzioni in materia di controllo e autorizzazione del trasporto via mare del relitto della motonave Costa Concordia e del suo contenuto sono attribuite alla competente autorità marittima. Per quanto premesso, il contenuto del presente parere interesserà, prioritariamente, gli aspetti che assicurano la continuità e l'adeguatezza delle operazioni di rigalleggiamento, allontanamento dall'attuale sito e, quindi, trasferimento della predetta motonave verso il porto di demolizione, al fine di garantire il territorio della Provincia di Grosseto dal punto di vista ambientale, sociale e economico.

A tal fine si rileva che:

1. le operazioni di rigalleggiamento previste per la fine di luglio comporteranno la fuoriuscita dalla motonave di una quantità di rifiuti solidi maggiore dell'attuale; in considerazione del periodo nel quale tali operazioni avverranno, coincidente con il momento di maggiori presenze di diportisti sia nel porto di Isola del Giglio che in quello di Talamone, si rileva che non sarà possibile far sostare e far transitare i rifiuti predetti presso le banchine dei due porti citati, sarà quindi necessario provvedere all'adeguamento dell'attuale molo della Puntata presso Talamone per garantire un celere e continuo trasferimento dei rifiuti fuoriusciti dalla motonave alla sede prevista nel Piano dei rifiuti approvato. Si ritiene indispensabile il predetto adeguamento anche per la gestione della bonifica del sito prevista nella fase WP9;
2. dovrà essere garantita la continuità dei collegamenti per e dall'Isola del Giglio durante le operazioni di rigalleggiamento e allontanamento dall'isola considerato, sempre, il periodo nel

F. Gabrielli
F. Gabrielli

Provincia di Grosseto - Sede centrale
Piazza Dante Alighieri, 35 - 58100 Grosseto - tel 0564 484111 - fax 0564 22385 - Cod. Fisc. 800000630538
www.provincia.grosseto.it - PEC: provincia.grosseto@postacert.toscana.it



- quale tali operazioni avvengono, coincide con il culmine dell'attività turistica che rappresenta la principale risorsa economica dell'Isola del Giglio;
3. il progetto in esame non contiene elementi che consentano la valutazione degli impatti socio economici delle operazioni previste nel periodo programmato, si richiama pertanto la necessità di produrre uno studio degli impatti socio economici reali, così come opportunamente richiesto dal Comune di Isola del Giglio nelle sedute della conferenza dei servizi istruttoria;
 4. la rotta prevista dal progetto prodotto dalla Costa Crociere interessa aree di enorme pregio ambientale, tra le quali le isole dell'arcipelago toscano e il santuario dei cetacei, si ritiene indispensabile prevedere per il trasporto della motonave dal sito di Isola del Giglio al porto di destinazione, la sottoscrizione di adeguate fidejussioni a garanzia di compensazione del danno ambientale eventualmente causato e non reversibile;
 5. proprio in considerazione di quanto espresso nel punto precedente e al fine di mettere in condizione gli Enti e gli organismi chiamati a esprimere il proprio parere e rilasciare nulla osta e autorizzazioni, di assumere le proprie decisioni consapevoli che la scelta fatta è quella migliore in ragione della straordinarietà dell'evento, si ribadisce l'opportunità che la rotta proposta venga messa a confronto dal punto di vista degli impatti ambientali con rotte più brevi e destinazioni alternative, in considerazione del fatto che la lunghezza del trasferimento è elemento essenziale per la valutazione degli impatti possibili e nessun dato certo esiste sulla prevedibilità delle condizioni meteomarine per più giorni;
 6. il progetto si configura come una richiesta di autorizzazione al trasferimento e allo smaltimento di un rifiuto pericoloso che, come precisato dalla richiamata delibera del Consiglio dei Ministri, deve essere rilasciata dalla competente autorità marittima. Posto che l'istituto della conferenza dei servizi, definita sempre dal Governo nell'ambito della norma sul procedimento amministrativo, si limita a facilitare il coordinamento tra le singole amministrazioni, che sono gli unici centri di imputazione di interessi - nulla è mutato dal punto di vista delle competenze e, quindi, l'atto conclusivo della conferenza di servizi risulta imputato soltanto all'amministrazione che adotta il provvedimento finale e, nel nostro caso, la Capitaneria di porto anche se permangono dubbi sulla sovrapposizione di attribuzioni tra lo Stato e la Regione - o la Provincia delegata - a cui è affidata la funzione più generale della gestione dei rifiuti;

*Maremma
fasciana*



7. il parere rilasciato dalla Asl competente per territorio, già nella fase istruttoria, evidenzia che le operazioni di spostamento del relitto della motonave Concordia possono costituire un rischio di contaminazione per le acque, in considerazione della vicinanza del relitto alla presa a mare del dissalatore che garantisce circa il 90%- 95% dell'approvvigionamento idrico potabile del Giglio, e che detto spostamento è previsto in un periodo che, differenza della data del naufragio e del raddrizzamento, vede le presenze nell'Isola passare dai 1.400 circa a 7.000 circa;
8. Arpat ha sempre sostenuto, sin dal primo parere espresso il 2 maggio 2012, che "ci si debba riferire a un porto che riduca al minimo i tempi di trasporto e i rischi connessi" e ha ribadito anche nelle sedute istruttorie della conferenza dei servizi in oggetto che, nel caso in cui la data della rimozione del relitto, fosse compatibile con la piena disponibilità dell'impianto di Piombino o di Civitavecchia a riceverlo, sarà necessario provvedere alla effettuazione di una nuova verifica della destinazione finale, per ridurre ulteriormente i rischi ambientali e di sicurezza relativi alle operazioni di traino.

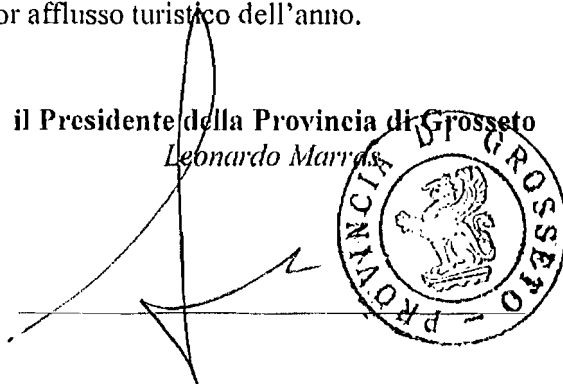
Alla luce di quanto sopra evidenziato si ritiene che, ad oggi, non esistano condizioni sufficienti a garantire la mitigazione degli impatti ambientali; infatti, non sono valutati gli effetti socioeconomici sull'Isola del Giglio per l'interferenza delle operazioni con il periodo previsto per il rigalleggiamento e l'allontanamento del relitto che coincide con il maggiore flusso turistico dell'anno, né sono specificate o introdotte forme di garanzia compensativa rispetto al potenziale danno irreversibile nell'attraversamento di aree marine particolarmente pregiate sotto il profilo ambientale, non sono previste soluzioni logistiche tali da evitare ingombri nelle banchine del porto di Giglio Porto e di Talamone per la gestione di eventuali maggiori quantitativi di reflui pericolosi o rifiuti solidi flottanti, non sono affrontate le limitazioni al servizio pubblico di trasporto marittimo e i tempi di tali limitazioni, non si conoscono le conseguenze sul diporto turistico, devono essere ancora assunti, alla data odierna, impegni per garantire in quantità e qualità approvvigionamenti di acqua potabile a seconda del rischio di sversamento interessante l'area del dissalatore, la lunghezza del tragitto previsto verso il porto di smaltimento accresce i rischi ambientali connessi, non è pacifico il regime delle responsabilità che ingenera incertezze da colmare che i chiarimenti, sebbene richiesti da tempo, non hanno fugato in via definitiva;

Macemma
fascina



Questa amministrazione, anche facendo proprie le considerazioni degli organi tecnici, in particolare Arpat e Asl competente, a cui di prassi si riferisce per ordinare i propri pronunciamenti, oltre alle considerazioni espresse, esprime il proprio parere, in linea generale, non essendo chiariti i profili di diretta competenza, di contrarietà al progetto presentato e richiede di rimmetterlo al Consiglio dei Ministri per ulteriori valutazioni che prevedano l'esame per lo meno comparativo con soluzioni alternative che limitino al minimo la lunghezza del trasferimento, che non attraversino le aree marine di particolare pregio dal punto di vista ambientale evidenziate nelle premesse, che riducano al minimo le interferenze con le attività economiche e di servizio pubblico nel periodo previsto che coincide all'Isola del Giglio con il maggior afflusso turistico dell'anno.

il Presidente della Provincia di Grosseto
Leonardo Marra



Marra
provincia

Presidente della Conferenza dei servizi

Dott. Franco Gabrielli

Oggetto: emergenza naufragio M/N Costa Concordia- parere della Regione Toscana per la conferenza dei servizi decisoria del 25/06/2014

Il presente parere è rilasciato dalla Regione Toscana in quanto Ente che rappresenta un interesse collettivo

il presente parere è stato formulato sulla base della documentazione pervenuta dal Commissario delegato all'emergenza che attiene alla soluzione progettuale presentata da Costa Crociere che individua il solo porto di Genova quale luogo idoneo per il trasferimento del relitto e per il successivo smaltimento; e con riferimento alle deliberazioni del Consiglio dei Ministri 11 marzo 2013, 16 maggio 2014 e 13 giugno 2014-

Dal 13 gennaio 2012 la Regione Toscana ha operato con gli Enti territoriali e con il Governo centrale per garantire la tutela ambientale dell' isola del Giglio e di un patrimonio territoriale e marino di particolare pregio e integrità garantendo al contempo la continuità di lavori di recupero oltremodo complessi e co elevati livelli di rischio, avviati a seguito della Conferenza dei servizi decisoria del 15 maggio 2012 , e che secondo i documenti agli atti di quella conferenza avrebbero dovuto concludersi nell'arco di qualche mese.

La Regione Toscana ribadisce quanto già affermato nella conferenza istruttoria del 9 giugno 2014 ed evidenzia che:

- La rimozione della Concordia dal Giglio rappresenta una priorità assoluta e deve essere interesse dello Stato la comparazione di ipotesi diverse per verificarne gli aspetti di impatto ambientale delle singole componenti e della operazione complessiva andando anche ad un confronto con la parte privata sulle diverse proposte dalla stessa acquisite in modo da giugnere ad una soluzione condivisa
- Con la delibera del Consiglio dei Ministri dell'11 marzo 2013 era stato stabilito che il Commissario fosse autorizzato ad *"adottare tutti i provvedimenti necessari a consentire il trasporto della nave da crociera Costa Concordia presso il porto di Piombino per lo smantellamento"* e ciò *"previa verifica della fattibilità e della convenienza dell'operazione con i Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e delle infrastrutture e dei trasporti"*.
- La Conferenza decisoria di oggi è convocata sugli elaborati del progetto presentato da Costa Crociere S.p.A., che prevedono il trasporto per lo smantellamento della nave nel porto di Genova.

Dunque le previsioni della deliberazione dell'11 marzo 2013 sono state completamente abbandonate e disattesa, senza che sia stata compiuta un'adeguata istruttoria, basata su un'analisi tecnica della fattibilità e della convenienza dell'utilizzo del porto di Piombino e su una valutazione comparativa dei progetti di smaltimento nei vari porti possibili (Piombino, Civitavecchia e Genova).

L'abbandono immotivato e privo di una documentata istruttoria delle originarie determinazioni si accompagna ad oggettive criticità del progetto all'esame della Conferenza decisoria, se non altro per la distanza del porto di Genova e per le delicate operazioni di trasporto di un relitto che ormai, a tutti gli effetti, costituisce rifiuto destinato all'abbandono.

Oggi la Conferenza è chiamata ad esprimersi su documenti relativi ad un progetto "blindato" relativo al trasferimento del relitto a Genova per il successivo smantellamento. Il progetto è stato presentato a più riprese a partire dai documenti consegnati il 25 maggio e giudicati assimilabili più ad una dichiarazione di intenti che ad una documentazione probante, per concludersi con le ultime documentazioni del 20 giugno 2014 attraverso successive integrazioni, spesso su richiesta dell'Osservatorio

Analogamente al 2012 dunque Costa ha scelto la strada della "costruzione in progress" del progetto. Preme evidenziare in merito come le condizioni di contesto del 2012 e quelle attuali siano fortemente differenziate. Nel 2012, di fronte alla straordinarietà del disastro, alla manifestata urgenza di intervenire e alla assoluta incertezza circa la possibile evoluzione dinamica sia in termini strutturali che di possibile amplificazione di effetti ambientali, possibili contaminazioni, rischio di inabissamento, rischio di non resistenza del relitto in assetto innaturale, la Conferenza dei servizi si esprime di fatto sulla

condivisione di un metodo assumendone le assunzioni logiche e la ragionevolezza delle ipotesi. A fronte di un progetto di fatto costituito da un programma certamente logico e ragionato di motivate attività, la conferenza di fatto condivise una valutazione di fattibilità di massima condizionandone lo sviluppo progettuale vero e proprio e la sua attuazione ad un quadro prescrittivo corposo e specifico e richiedendo l'istituzione di un organismo di monitoraggio per affiancare e al tempo stesso presidiare e controllare lo sviluppo del cantiere. Fu infatti costituito, contestualmente alla chiusura della Conferenza dei servizi l'Osservatorio di monitoraggio. Vale la pena ricordare che in quella sede furono previsti tempi ben diversi da quelli che sono poi stati necessari per la realizzazione già del solo intervento di raddrizzamento, conclusosi il 17 settembre 2013, e il progetto per la rimozione è oggetto di verifica in questi giorni, ancora la sera del 23 giugno sono stati trasmessi all'Osservatorio documenti in merito.

Se nel maggio 2012 le condizioni di contesto non consentivano ragionevolmente di pretendere elementi progettuali propri di un progetto definitivo, e le Istituzioni tutte mossero con grande senso di responsabilità e applicando coscientemente il principio di precauzione, oggi a distanza di oltre 2 anni e con la certezza già dal 15 maggio 2012 della necessità di definire un progetto di trasferimento e smantellamento, doveva essere portato all'attenzione della conferenza dei servizi un progetto esaustivo che desse ragione della propria fattibilità in assoluta coerenza e continuità con le modalità operative che hanno visto la Toscana accogliere ed accompagnare in termini di responsabilità istituzionale, ma anche di leale collaborazione verso il soggetto privato, un percorso lungo e non per questo esente da rischi e criticità verso l'ambiente, il territorio e fortemente incidente sulla vita e l'economia dell'isola.

Gli elementi di criticità del progetto proposto:

Trasferimento da Isola del Giglio a Genova

Il trasferimento rappresenta l'elemento di maggiore criticità e preoccupazione con riferimento in primo luogo alla tutela del mare e delle coste e ciò per diversi ordini di motivi:

Si rileva che la rotta prevista dal progetto presentato dalla Costa Crociere interessa il santuario dei cetacei e in tale ambito aree di enorme pregio ambientale, tra le quali le isole dell'arcipelago toscano.

nonostante la ricerca, nei limiti dei vincoli di tipo strutturale e nautici, del percorso meno impattante lo stesso interesserà ambiti significativi dell'arcipelago e trattandosi di fatto di un rifiuto che cede a sua volta rifiuti durante il percorso è evidente la preoccupazione connessa a possibili contaminazioni o criticità. Peraltro il piano di rischio ambientale connesso manca di una esauriente trattazione dei vari scenari che devono essere presi in esame, e necessita comunque dello sviluppo dettagliato delle procedure da adottare in caso di "evento estremo" non adeguatamente analizzate per i profili della salvaguardia della vita umana in mare e gli aspetti di protezione ambientale connessi.

Il tragitto che il relitto dovrebbe compiere per approdare nel porto di Genova è almeno cinque volte più lungo di quello che affronterebbe per raggiungere il porto di Piombino; conseguentemente se il tempo previsto per il trasporto è stimato in cinque giorni per l'attracco a Genova è di un solo giorno per l'approdo a Piombino.

L'intero tragitto non consente il ricorso a porti rifugio e infatti il piano relativo prevede, nel caso di condizioni meteomarine sfavorevoli il ricorso, ove possibile al ridosso delle isole, opzione certamente necessaria ove si intenda procedere nella direzione dichiarata ma non per questo garante di un trasporto sicuro. Anzi, tale eventualità, aldilà anche di considerazioni circa la resistenza del sistema relitto-casse, di fatto amplifica l'esposizione al rischio ambientale di siti peculiari e particolarmente delicati. Peraltro il piano di traino risulta carente, oltre che di misure per la sicurezza della navigazione anche di quelle di presidio ambientale;

L'avvio del trasferimento, stanti i limiti di tolleranza rispetto ad onde e vento, considerati sia separatamente che concomitanti, imposti dalle caratteristiche strutturali del sistema relitto-cassoni e dinamiche del convoglio nel trasferimento, richiedono la sussistenza di condizioni meteomarine ottimali per almeno 5 giorni, ma i modelli previsionali perdono drasticamente di attendibilità a partire dal terzo giorno, fatto questo che già da solo connota il tragitto comunque come rischioso. I dati climatici disponibili confermano che se per il tragitto Giglio-Genova la finestra possibile è fortemente ridotta e probabilmente quella fine luglio - primi agosto rappresenta statisticamente quella più cautelativa, non esente peraltro dalla possibilità di fortuali e di passaggio di perturbazioni, per il tragitto Giglio-Piombino le possibilità di trasferimento in sicurezza, stante il fatto che lo stesso durerà al massimo un giorno e comunque almeno cinque volte meno del tragitto per Genova, sono statisticamente più frequenti e distribuite fino a tutto il mese di ottobre e con minor frequenza anche a novembre.

Si evidenzia poi che, poiché la delibera del Consiglio dei Ministri del 13 giugno 2014 ha confermato quanto già stabilito nella precedente delibera dell'11 marzo 2013 circa la qualificazione giuridica di "rifiuto" delle navi destinate alla demolizione, la nave Costa Concordia, i rifiuti prodotti dalle attività di demolizione della stessa nave e quelli in essa contenuti, comprese le acque interne, devono essere gestiti ai sensi delle disposizioni contenute nella Parte IV del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 ed in impianti autorizzati ai sensi della medesima normativa. Nella documentazione in questione non si ritrova un piano organico di gestione dei rifiuti, assolutamente assente per la parte relativa al trasferimento.

Sostenibilità delle operazioni di rigalleggiamento e rimozione a fine luglio.

Le operazioni di rigalleggiamento e trasferimento del relitto, previste per il periodo coincidente con il culmine dell'attività turistica che rappresenta la principale economia dell'isola, comporteranno rilascio di acque interne e presumibilmente di rifiuti solidi oltreché produrre, per effetto del necessario incremento di mezzi impiegati già nelle operazioni preparatorie, vuoti in funzione delle attività di rimozione in senso stretto che per funzioni di sicurezza, condizioni di congestionamento dello specchio acqueo antistante il Giglio e dell'intero porto, con prevedibili conflittualità con i collegamenti da e per l'Isola e con il traffico diportistico tipico del periodo fino alla durevole interruzione della continuità territoriale, principio che deve essere garantito alle popolazioni residenti. Né i documenti di progetto in esame in sede di conferenza né quelli disponibili per la fase WP8 contengono elementi che consentono una seria valutazione degli impatti socio economici delle operazioni previste nel periodo programmato,

Si richiama pertanto la necessità di disporre in tempi rapidi di uno studio degli impatti socio economici reali, così come opportunamente richiesto dal Comune di Isola del Giglio nelle sedute della conferenza dei servizi istruttoria, ed in assoluta coerenza e continuità con quanto stabilito dalla conferenza dei servizi del 15 maggio 2012 e con il principio che ha guidato fino ad oggi lo sviluppo delle attività.

smantellamento della nave

si rileva che il progetto in esame prevede lo smantellamento del relitto nel porto di Genova con ben 3 stazioni di lavorazione in due delle quali, Voltri ed ex grande bacino sono previste attività che in relazione alla confermata natura di rifiuto del relitto devono necessariamente essere sviluppate nell'ambito di un piano di gestione dei rifiuti ancorché consistenti in smontaggio e svuotamento, ma trattasi sempre di rifiuto. Sia a Voltri che nell'ex grande bacino le lavorazioni avvengono in acqua e in ambiente non confinato. Fatto questo che appare in contrasto con i disposti della direttiva EU

si rileva in tal senso che l'eventuale trasferimento a Piombino comporterebbe un unico sito di trattamento in luogo confinato, con spazi dedicati in ambito portuale e con impianti di smaltimento e riciclaggio disponibili in situ e in un raggio variabile da pochi Km a di un massimo di 80 Km

certezze sui tempi di esecuzione

altro elemento critico e di non poco conto rispetto all'espressione di un giudizio di fattibilità è rappresentato dalla condizione di possibilità del traino in un unico periodo e ciò in assenza allo stato attuale di certezze rispetto agli esiti del rigalleggiamento. L'operazione proposta si affida cioè ad una sorta di matematica ottimistica certezza circa tempi e modi del rigalleggiamento. Lungi dal pensare che il progetto fin qui realizzato si dimostri completamente sbagliato, non si può però tacere che i tempi e le modalità di allontanamento del relitto sono fortemente influenzati da condizioni verificabili solo con il rigalleggiamento e come sopra richiamato le carte relative sono appena state presentate per la valutazione né è possibile ad oggi esprimersi sulla loro completezza e sostenibilità.

Conclusioni

Per le motivazioni fin qui addotte, in ragione di motivate riserve circa gli effetti ambientali del progetto, facendo appello al principio di precauzione che ha consentito fino ad oggi di attuare le diverse fasi di progetto governando con scrupolo e con evidenti risultati positivi gli elementi mai venuti meno di rischio ambientale, tenuto conto infine di possibili pesanti effetti sotto il profilo socio economico, e d'altra parte della possibilità in essere in tempi compatibili con l'esigenza di non lasciare un altro inverno al Giglio il relitto, di una destinazione di gran lunga più vicina peraltro con condizioni di impianto cantiere di riciclaggio dedicate la Regione Toscana esprime voto contrario al progetto di trasferimento a Genova oggetto della conferenza dei servizi decisoria.

La Regione rappresenta infine l'esigenza, ove si proceda comunque a che Costa si impegni con precise garanzie, anche di carattere economico, per la bonifica e il ripristino dei luoghi, che deve avvenire senza indugi e in assoluta continuità con l'allontanamento del relitto