



*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

lp

- 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



- 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 provvidamentale, 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 provvidamentale 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;

ly

- 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 richiamate;

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 contradditorio 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

dy

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 rimorchiare “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'antinquinamento 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 attrezature:

- 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 oleoassorbenti;
- 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



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 dalla 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:

ly

- 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 timorchiatori 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"*.

ley

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

by

- (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:

Qul

“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

Agosto