



REPUBBLICA ITALIANA
2182 del 15 MAG. 2012

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

Convocata ai sensi dell'art. 1, comma 2, 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 per la definitiva approvazione del progetto di rimozione e recupero 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 (G.R.);
- 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 controllare che la rimozione del relitto venga effettuata in condizioni di sicurezza per la tutela delle matrici ambientali;
- che, con successiva Ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri n. 4019 del 27 aprile 2012, ravvisata la necessità di provvedere in termini di somma urgenza ad attuare gli interventi volti alla rimozione e recupero del relitto onde prevenire gravi danni per la salute umana e per l'ambiente, il Commissario delegato di cui all'articolo 1, comma 1, dell'OPCM n. 3998 del 20 gennaio 2012, è stato autorizzato ad 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;
- degli esiti della conferenza di servizi istruttoria tenutasi, presso il Dipartimento della protezione civile, nelle sedute del 3 e 10 Maggio 2012, alla presenza delle amministrazioni interessate dall'emergenza in atto;

VISTA la relazione dell'Ammiraglio Stefano Tortora, consulente tecnico del Commissario delegato, presentata in sede di Conferenza di servizi istruttoria del 3 maggio 2012;

TUTTO CIO' PREMESSO

il giorno 15 Maggio 2012, alle ore 17,00, presso il Dipartimento della Protezione civile sono presenti le seguenti Amministrazioni convocate per i pareri di competenza in merito all'approvazione delle operazioni di cui al progetto di massima di rimozione e recupero della nave da crociera Costa - Concordia proposto dalla Costa Crociere s.p.a. in allegato (All.1), che così si esprimono:

AGENZIA DELLE DOGANE

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

Comunica che, allo stato, non sussistono le condizioni per la richiesta di concessione dell'autorizzazione di cui all'art. 19 del D.Lgs. 374/90, in quanto le strutture progettate per il recupero del relitto al momento non prevedono *"di eseguire costruzioni o la messa in opera di altre opere di ogni specie, sia provvisorie che permanenti o stabilire manufatti galleggianti in prossimità della linea doganale"* che possono comportare *"la sussistenza di un rilevante pericolo per gli interessi erariali"*.

Qualora, nel corso dei lavori, si dovesse rendere necessaria l'edificazione di strutture più o meno stabili ed esterne alla superficie dell'acqua, l'Ufficio della Dogane di Livorno si rende disponibile al rilascio dell'autorizzazione valutando nell'immediatezza i rischi citati nel menzionato art. 19.

ARPAT

AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE AMBIENTALE DELLA TOSCANA

Esprime parere favorevole al progetto di rimozione del relitto della motonave Costa - Concordia con riferimento alla Relazione ambientale delle operazioni di rimozione del relitto della nave Costa Concordia presso isola del Giglio (Grosseto) del 07/05/2012, con riserva di formulare i singoli pareri tecnici puntuali e specifici, relativi alle autorizzazioni previste dalla normativa applicabile, una volta resa disponibile la documentazione di dettaglio da parte della proponente Costa Crociere s.p.a. e ferma restando l'osservanza delle seguenti prescrizioni:

1) CARTOGRAFIA BIONOMICA DEI FONDALI E APPROFONDIMENTI AMBIENTALI

1.1. Rilievi in Immersione su Posidonia e Coralligeno

E' necessario che la metodologia utilizzata segua le azioni in atto da parte di ARPAT soprattutto per ciò che riguarda la posidonia e il coralligeno. In ogni caso disegno di campionamento e le modalità di analisi dei risultati dovranno essere concordati con ARPAT e ISPRA.

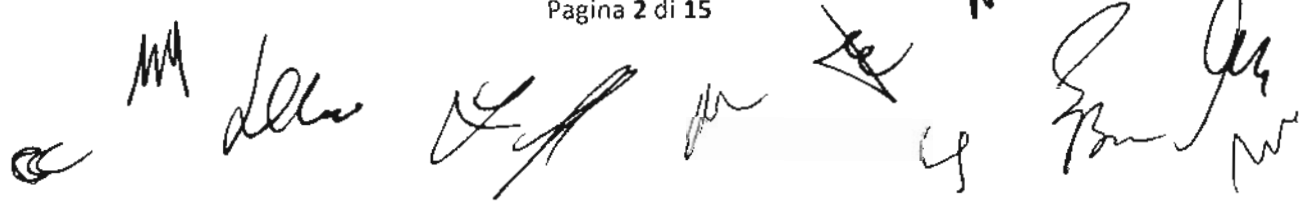
1.2. Popolamenti Ittici

Dovrà essere valutata anche l'attività della pesca locale al fine di valutare eventuali perdite in rendimento

1.3 Mammiferi Marini

Si rendono opportuni gli approfondimenti che tengano conto del lavoro svolto dall'Osservatorio Regionale dei Cetacei della Regione Toscana per il quale, ARPAT, sta coordinando la rete di recupero dei cetacei e tartarughe. Inoltre i risultati del progetto transfrontaliero GIONHA, appena terminato, costituiscono utile riferimento per la valutazione generale.

2) MODELLIZZAZIONE DELLE EMISSIONI

The bottom of the page contains several handwritten signatures and initials in black ink. From left to right, there is a small circular mark, a signature that appears to be 'M', a signature that appears to be 'della', a signature that appears to be 'G', a signature that appears to be 'P', a signature that appears to be 'L', a signature that appears to be 'B', and a signature that appears to be 'G'. There are also some other initials and marks scattered around.

2.1 EMISSIONI DI INQUINANTI IN ATMOSFERA E RICADUTE AL SUOLO

E' condivisibile la proposta contenuta nella "Relazione" di installare presso Giglio Porto una stazione di misura degli inquinanti aerodispersi. Su tale proposta si formulano le seguenti osservazioni:

- per la misura delle condizioni anemologiche (direzione e velocità del vento) possono essere utilmente impiegati i dati prodotti dalle due stazioni meteo che il Consorzio LaMMA ha installato (una a Giglio Porto, dal 22.1.2012; una a Giglio Castello, dal 1.2.2012): è auspicabile che il monitoraggio LaMMA, sia mantenuto fino al termine delle operazioni di recupero.
- al fine di consentire il controllo "in tempo reale" degli impatti è opportuno prevedere fin d'ora che i dati rilevati dalla stazione di misura ipotizzata (oltre che i dati meteo LaMMA) siano tempestivamente messi a disposizione degli Enti di controllo (ARPAT in particolare) non appena validati, possibilmente per mezzo di sistemi telematici di accesso al database delle rilevazioni.
- il monitoraggio dovrà consentire la sospensione o la rimodulazione delle operazioni di recupero nell'eventualità che si possano verificare concentrazioni superiori a "soglie di attenzione" (da concordare con l'Autorità competente) prossime ai valori limite fissati dal D.Lgs. n. 155/2010.

3) IMPATTI AMBIENTALI E MISURE DI MITIGAZIONE

3.1 ATMOSFERA

3.2 Impatto sulla Qualità dell'Aria per Emissioni di Inquinanti Gassosi

In merito alle mitigazioni ipotizzate nella "Relazione", si ritiene opportuno che i motori dei mezzi navali impieghino combustibili con il più basso tenore di zolfo tecnicamente possibile, orientativamente almeno inferiore all'1.5% in massa (verificare la possibilità di utilizzo di combustibile con valore massimo dello 0.1% di zolfo indicato all'art. 4 ter della Direttiva europea 1999/32/CE)

4) AMBIENTE MARINO

4.1 Impatto sulla Qualità delle Acque Marine per Fuoriuscita di acque potenzialmente inquinate dal relitto

Tenuto conto del fatto dell'impatto significativo sulle acque marine ipotizzato nelle fasi di rotazione e rigalleggiamento del relitto, dovrà essere effettuata una caratterizzazione chimico, fisica, microbiologica e tossicologica delle acque interne (al relitto) prima dell'inizio di dette operazioni. Dovrà essere effettuata anche una stima delle quantità rilasciabili durante dette operazioni. Sulla base di tali informazioni saranno individuati i parametri (chimico, fisici, etc.) più significativi - che caratterizzano l'impatto dovuto ai rilasci - da tenere sotto controllo, con azioni di monitoraggio mirate da predisporre da parte del proponente.

Si raccomanda di valutare gli eventuali aspetti igienico connessi alla presenza delle imbarcazioni che operano intorno al relitto che utilizzano acqua potabile prodotta per desalinizzazione dell'acqua di mare. Se ci fosse una fuoriuscita di acque dalla nave potrebbero essere disperse in mare sostanze non trattabili dai normali impianti di desalinizzazione presenti a bordo delle navi. Si ritiene necessario pertanto anche un monitoraggio sulle acque potabilizzate al fine di tutelare la salute dei lavoratori.

Si ribadisce l'opportunità di un monitoraggio in continuo almeno delle principali caratteristiche delle acque (ad esempio: temperatura, pH, OD, torbidità) durante le fasi di raddrizzamento e di galleggiamento. Con la possibilità di prelievo di campioni nel caso di anomalie rilevate strumentalmente o visivamente.



4.2 Impatto sulla Qualità delle Acque Marine per Risospensione di Sedimenti

Considerato che la torbidità verrà rilevata durante le operazioni, dovranno essere chiariti i criteri per valutare i risultati delle misure e quali siano le azioni correttive eventuali.

Dovranno essere definite le misure di mitigazione da mettere in campo nell'ipotesi che durante i lavori si verifichino rotture dei sacchi di sabbia e malta da installare al di sotto del relitto.

Dovrà essere effettuata un'analisi correntometrica della zona con relativa simulazione previsionale e in ogni caso si ritiene opportuno il posizionamento di correntometri nei punti più significativi al fine di tenere sotto controllo la situazione di dispersione dei sedimenti e quindi riuscire a valutare l'impatto finale.

5) RUMORE E VIBRAZIONI

5.1 Emissioni Sonore

Tenuto conto del fatto che il rumore ha un impatto sui popolamenti marini cetacei, rettili e pesci, si raccomanda che siano presi in considerazione gli impatti eventuali da mettere in relazione a perdite di biomassa e quindi di biodiversità. Ciò è, peraltro, connesso alla valutazione della consistenza dei popolamenti ittici e dei mammiferi marini; altrettanto è opportuno sia considerato per le vibrazioni.

6) VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI

6.1 Impatto sulle Biocenosi di Fondo Duro e di Fondo Molle per Interventi sul Fondale

La valutazione dovrà essere estesa anche ai popolamenti vegetali del Piano Mesolitorale.

6.2 Impatto del Rumore Subacqueo sui Cetacei

Non risultando ben esplicitata la metodologia di rilevamento, si raccomanda un confronto diretto con ARPAT, sulla base del metodo messo a punto nell'ambito del progetto GIONHA.

7) MONITORAGGIO AMBIENTALE

7.1 ARIA

Si ritiene necessario che il proponente provveda in relazione ai seguenti aspetti:

1- localizzazione della centralina: sulla definizione delle fonti di tipo industriale far riferimento a Sez. 1.5, Punto 3, Allegato III, D.Lgs. 155/2010;

- per la conoscenza dei livelli di concentrazione "di fondo", è auspicabile eventuale disponibilità di dati da pregressa campagna di misure effettuata preferibilmente a Giglio Porto nello stesso periodo stagionale di permanenza del cantiere;

- necessità di avviare campagna di misure di qualità dell'aria un lasso di tempo prima qualsiasi tipo di operazione di recupero della nave;

- ubicazione su micro-scala della centralina a Giglio Porto, seguendo i criteri dettati dal D.Lgs. 155/2010;

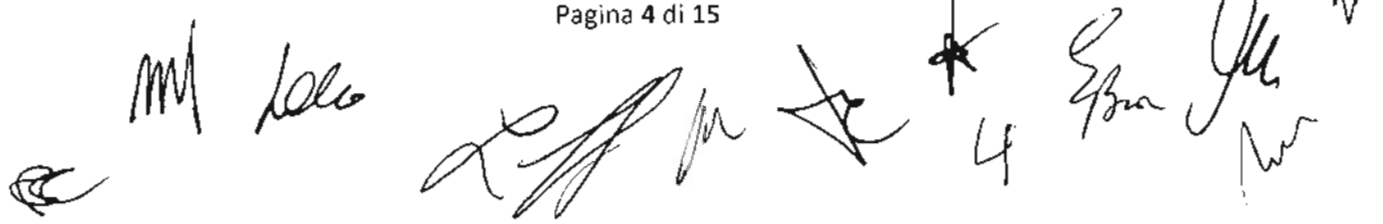
2 - parametri da monitorare secondo i metodi definiti del Dlgs 155/2010: monossido di carbonio, ossidi di zolfo, ossidi di azoto e particolato atmosferico PM10;

- raccomandazione di campionamento anche degli IPA su PM10 (stabilire modi e tempi, cadenza degli intervalli di campionamento);

3 - rispondenza della strumentazione impiegata in stazione ai requisiti tecnico-normativi, come da D.Lgs. 155/2010, All. VI.

4 - definizione da parte della ditta incaricata del monitoraggio di QA di protocolli e procedure, approvate dagli enti, da seguire durante l'intero periodo di svolgimento del monitoraggio di QA ;

5 - necessità di concordare con ARPAT tali procedure tecniche di controllo, sia della strumentazione, sia dell'acquisizione dei dati e delle conseguenti validazione e archiviazione;

The bottom of the page contains several handwritten signatures and initials in black ink. From left to right, there is a small circular mark, a signature that appears to be 'M. Lollo', a large signature, a signature with a star-like symbol above it, a signature with the number '4' below it, and a signature that appears to be 'E. Bona'. There are also some other initials scattered around.

7 - prevedere le modalità di gestione di eventuali superamenti dei limiti QA previsti dal D lgs 155/2010 e dalla normativa regionale.

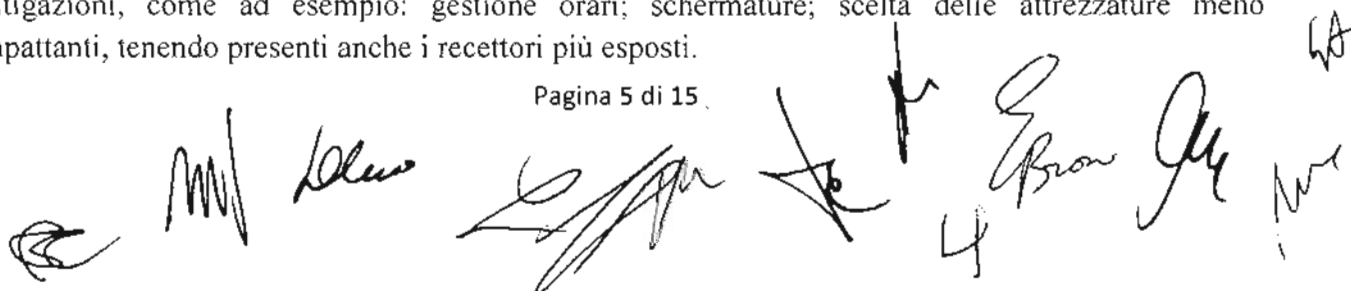
7.2. RUMORE

Per le considerazioni che si vanno ad esporre, l'attività notturna del cantiere non può essere autorizzata sulla base dei documenti attualmente disponibili. L'autorizzazione ad attività in periodo notturno richiede la verifica che la rumorosità prodotta da quelle specifiche lavorazioni è sufficientemente più bassa di quella massima ipotizzata finora per l'intero cantiere, da consentire il rilascio di una deroga ai limiti acustici da parte del Sindaco (L447/95 art 6 lettera H).

Si ritiene necessario che il proponente provveda a costruire un quadro di riferimento del fondo attuale. Per la valutazione d'impatto acustico, che dovrà essere predisposta nei tempi previsti nella relazione (rel. 07/05/2012) del proponente, si rende necessaria una modellizzazione con riferimento a cartografia, di dettaglio, di scala appropriata e che tenga conto della morfologia della costa nelle vicinanze del relitto e dei recettori interessati. Dovrà essere previsto un piano di monitoraggio del rumore e, in tal senso, il proponente dovrà individuare le diverse fasi caratterizzate da rumorosità significativa e verificare che la previsione sia coerente con la situazione emissiva reale (secondo l'approccio previsto dalla LL.GG. per il monitoraggio del rumore derivante da cantieri per le grandi opere - ISPRA ARPAT, in corso di pubblicazione, già messe a disposizione del proponente da parte di ARPAT). Nella relazione presentata, è stata effettuata una stima dei livelli sonori attesi per tre recettori (torre del lazaretto a 200m, abitazione sulla costa a 300m, gruppo di case lungo strada per Arenella a 350m) partendo dai dati di potenza sonora dei macchinari utilizzati nelle fasi critiche e applicando la formula di divergenza geometrica su piano parzialmente riflettente, senza tenere conto di attenuazioni e eventuali ostacoli; in questa situazione, dichiarata conservativa, in quanto in funzione contemporaneamente i macchinari e con la semplice formula di propagazione, sono stimati a tali recettori circa 66-67 dBA; già da questa stima di massima, fatta salva la valutazione più accurata da effettuare, si prospetta la necessità che il proponente acquisisca una DEROGA per le attività di cantiere (sicuramente per il differenziale) e preveda, comunque, tutti i provvedimenti gestionali conseguenti, compresi quelli di limitare le operazioni più rumorose al periodo diurno. La deroga richiede infatti che siano indicati "realisticamente" i livelli per i quali si richiede deroga e la durata; non vengono escluse, secondo il progetto attuale, attività notturne (alla pag. 120 viene indicato che ove tecnicamente compatibile con la pianificazione dello svolgimento delle attività verrà privilegiata la esecuzione delle attività più rumorose in periodo diurno): anche tale aspetto andrà meglio dettagliato (quali lavorazioni potranno essere notturne), in modo da valutarne la "compatibilità" acustica con la necessità più volte emersa di salvaguardare comunque la stagione turistica.

Al par. 11.2, per il rumore è previsto monitoraggio su recettori da concordare con il Comune: questo aspetto potrà essere approfondito e concordato sulla base dello studio acustico una volta predisposto.

Lo studio acustico, in sostanza, dovrà pertanto valutare in modo più dettagliato gli impatti attesi nelle varie fasi di lavorazione indicando soprattutto la effettiva durata di quelle "rumorose" (per esempio, la fase WP4 può estendersi anche per mesi complessivamente intesa ma l'effettivo utilizzo in tale fase delle macchine dovrà essere stimato). Dovranno essere previste le opportune mitigazioni, come ad esempio: gestione orari; schermature; scelta delle attrezzature meno impattanti, tenendo presenti anche i recettori più esposti.

The bottom of the page contains several handwritten signatures and initials in black ink. From left to right, there is a circular stamp, a signature that appears to be 'M. De...', a signature that looks like 'L. De...', a signature that looks like 'E. De...', a signature that looks like 'B. De...', and a signature that looks like 'G. De...'. There are also some other initials and marks scattered around.

Dovrà, infine, essere data comunicazione ad ARPAT in relazione alle singole operazioni, con riserva di verifiche da parte della stessa.

Considerato che per l'esecuzione della campagna geotecnica verranno utilizzati gli stessi mezzi navali Micoperi e il medesimo sistema di perforazione che saranno impiegati nelle fasi successive per l'installazione delle palificazioni, andranno effettuate le misure in opera già nella fase preliminare durante le indagini geotecniche, al fine di valutare da subito se occorrono ulteriori mitigazioni o prescrizioni per la fase di cantiere vero e proprio.

7.3 AMBIENTE MARINO

Pur non essendo esplicitati completamente il disegno di monitoraggio e relativi sviluppi, poiché in questa fase non prioritari, l'inquadramento del percorso è ben strutturato e affronta tutte le tematiche e criticità previste. Alla luce di questa impostazione di lavoro emerge chiaramente e in maniera preminente la necessità di un coordinamento tra i soggetti direttamente coinvolti nelle attività di monitoraggio (ARPAT, ISPRA, Proponente).

Negli sviluppi del piano coordinato, si raccomanda uno specifico riferimento alla Direttiva comunitaria (MSFD) 2008/56/CE.

Per i sedimenti si segnala che i parametri da misurare sono da integrare con quelli previsti dal D.Lgs. 152/06 così come integrato dal DM 260/2010.

Il monitoraggio dovrà essere definito in integrazione con le attività di ARPAT, per ottimizzarne l'efficacia. Per il posidoneto, si raccomanda l'estensione del monitoraggio all'intera isola.

Per quanto riguarda le componenti Biologiche e il coralligeno, limitatamente a determinate situazioni, si raccomanda il confronto con il metodo attualmente utilizzato da ARPAT.

COMUNE DI ISOLA DEL GIGLIO

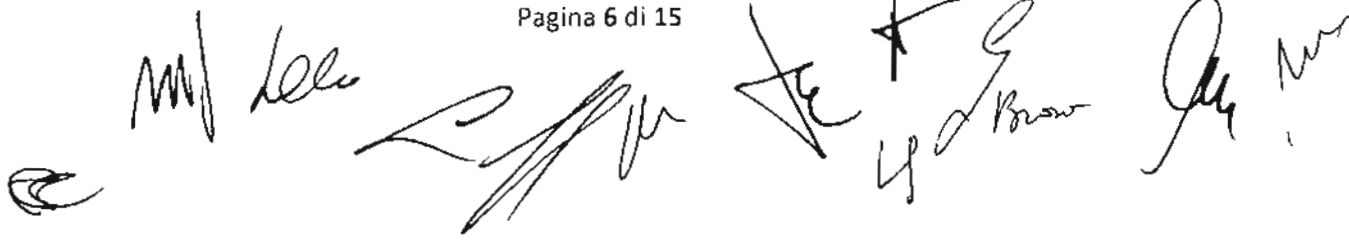
Concorda con la valutazione della significatività dell'incidenza del progetto di rimozione che ha portato a ritenere che il progetto in esame non avrà effetti significativi sulla coerenza globale del SIC/ZPS "Isola del Giglio" ed in particolare con la Valutazione Critica della Potenziale Interferenza del Progetto su Natura 2000 che inquadra tutte le potenziali interferenze come nulle, non significative o trascurabili, in relazione allo stato di conservazione degli habitat e delle specie di interesse comunitario appartenenti alla Rete Natura 2000;

Raccomanda, altresì, in accordo con il parere espresso dall'Amministrazione Provinciale, che per i possibili impatti procurabili con l'alterazione della qualità aria, durante la fase di cantiere, di monitorare le fitocenosi comprese negli Habitat codice nn. 1240 e 8220; inoltre, per quel che concerne la previsione di interferenza con le specie animali, laddove i lavori dovessero proseguire nella stagione riproduttiva, tale elemento andrebbe valutato e monitorato più attentamente.

PROVINCIA DI GROSSETO

Riferisce che lo studio d'incidenza, dopo aver illustrato le fasi di rimozione del relitto, inquadra il profilo faunistico e vegetazionale del SIC/ZPS IT 51A0023. Trattandosi di un sito esclusivamente terrestre, le operazioni che si svolgono totalmente in mare devono essere valutate, ai sensi della direttiva Habitat, per gli effetti che producono sulla terraferma, come correttamente riporta lo studio d'incidenza.

Concorda con il contenuto dello Studio d'incidenza esaminato con le seguenti raccomandazioni:

The bottom of the page features several handwritten signatures and initials in black ink. From left to right, there is a small circular mark, a signature that appears to be 'M. De Luca', a large stylized signature, a signature that looks like 'L. De...', a signature that includes the name 'Brow', and a final signature that is partially cut off on the right edge. There are also some vertical lines and other marks on the right side of the page.

1) In ragione del relativo Formulario per il SIC/ZPS, per i possibili impatti procurabili con l'alterazione della qualità aria, pur convenendo con la previsione di effetti trascurabili, suggerisce, durante la fase di cantiere, di monitorare le fitocenosi comprese negli Habitat codice n°1240 e 8220/Scogliere con vegetazione delle coste mediterranee con *Limonium* spp. endemici e Pareti rocciose silicee con vegetazione casmofitica, prospicienti all'area marina dell'intervento.

2) Per quanto riguarda la previsione di interferenza non significativa con le specie animali, in particolari di uccelli segnalate per il SIC/ZPS, anche qui la Provincia concorda con lo studio in oggetto, soprattutto perché il cronoprogramma prevede di effettuare i lavori nel periodo al di fuori della stagione riproduttiva (Luglio-Gennaio). Qualora i lavori dovessero proseguire nella prossima primavera questo elemento andrebbe valutato e monitorato con maggiore dettaglio. Per quanto attiene al ciclo dei rifiuti fluttanti e sommersi, contrariamente a quanto riportato nell'ultimo paragrafo di pag. 93 della relazione ambientale si prescrive di non cambiare l'attuale attuazione del piano di recupero e di smaltimento, e quindi senza interessare nuove aree nel porto di Talamone.

REGIONE TOSCANA

DIREZIONE GENERALE DELLE POLITICHE TERRITORIALI ED AMBIENTALI
UFFICIO TECNICO DEL GENIO CIVILE AREA VASTA SIENA GROSSETO
UFFICIO REGIONALE DELLE OPERE MARITTIME

Riferisce che già con nota n. 124657 del 2 maggio 2012 aveva rappresentato che il progetto relativo alle opere strutturali necessarie per la rimozione della nave Costa Concordia dovrà esser depositato presso il Genio Civile prima dell'inizio dei lavori ai sensi degli artt. 65 e 93 del D.P.R. 380/2001 e dell'art. 105 ter della legge regionale Toscana n. 1/2005, essendo il sito classificato come zona sismica 4 a bassa sismicità.

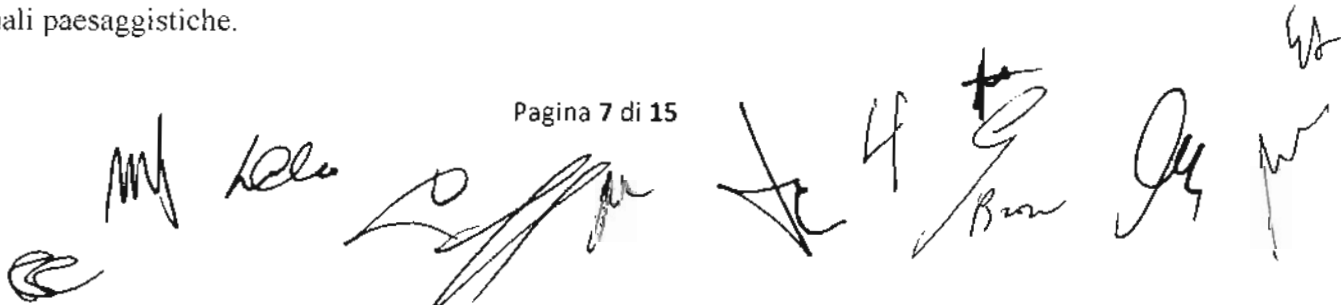
MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DELLA TOSCANA
SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHEOLOGICI DELLA TOSCANA
SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI PER LE PROVINCE DI SIENA E GROSSETO

Ai sensi dell'art. 17, comma 3, lettera n) del D.P.R. 233/07, esprime parere favorevole all'intervento di rimozione e recupero del relitto alle seguenti condizioni e prescrizioni:

A) Beni paesaggistici

L'Isola del Giglio è sottoposta a disciplina di tutela paesaggistica ai sensi della Parte III del D.Lgs 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m.i. (Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio) con DM 14 dicembre 1959. Alcune porzioni del suo territorio, in particolare nella parte Sud-occidentale dell'Isola, sono ricomprese nel Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano. I territori contermini al mare, per una fascia di m. 300 dalla linea di battigia, sono inoltre tutelati paesaggisticamente de iure ai sensi dell'art. 142, co. 1, lett. a) del citato Codice. Nello specchio acque antistante alle coste, in base al parere dell'Ufficio Legislativo del Ministero per i Beni e le Attività Culturali 11 giugno 2009, prot. 12628, vige la cosiddetta "tutela di prossimità" che comporta la necessità di acquisire autorizzazioni e paesaggistica anche per opere nello specchio acqueo che possano interferire con le principali visuali paesaggistiche.

The bottom of the page contains several handwritten signatures and initials in black ink. From left to right, there are approximately ten distinct marks, including a circular stamp-like mark, several cursive signatures, and some initials. The text 'Pagina 7 di 15' is printed above these marks.

Le operazioni di messa in sicurezza e di spostamento della nave, come comunicato nel corso della riunione della conferenza di servizi istruttoria del 3 maggio u.s., non comportano cantieri a terra e richiedono la realizzazione di strutture completamente subacquee (pali e piattaforme) che verranno rimosse al termine delle operazioni stesse.

Per quanto premesso, sotto il profilo della tutela paesaggistica, il Ministero esprime parere favorevole alle seguenti condizioni:

1. che sia assicurata l'effettiva e completa rimessa in pristino del fondale marino in prossimità della costa (dalla stessa visibile, in trasparenza, in condizioni di mare calmo);
2. che sia evitata la realizzazione di qualsiasi manufatto permanente emergente dalla scogliera degradante verso il mare (citata in modo esplicito nella relativa scheda di paesaggio del Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana) per non comprometterne in modo irreversibile l'alto valore paesaggistico.

B) Beni architettonici

In prossimità del punto in cui si è adagiata la nave sono presenti diversi edifici sottoposti alla disciplina di tutela di cui alla Parte II del D.Lgs 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m.i. (Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio), sia con provvedimenti specifici (decreti o notifiche) che de iure, ai sensi degli artt. 10-12 del citato DLgs 42/2004. In particolare, si segnalano:

- 1) il complesso architettonico della Torre del Lazzaretto o di Calacupa (tutelato con DM 12 marzo 1980);
- 2) poco più a nord si trova il Faro delle Vaccarecce (tutelato con DM 7 aprile 1982);
in prossimità del porto si trovano:
- 3) la Torre del Saraceno (tutelata con DM 1 settembre 1979);
- 4) la Villa Domizia e Bagno del Saraceno (tutelata con DM 30 gennaio 1954);
- 5) il Casotto di Guardia (tutelato con DM 12 marzo 1980);
- 6) la Chiesa Parrocchiale di Giglio Porto (tutela de iure artt. 10 e 12 Codice).

Le operazioni di messa in sicurezza e di spostamento della nave comporteranno la realizzazione di numerosi pali perforati e cementati nel fondale roccioso. Le perforazioni potrebbero causare vibrazioni che a loro volta potrebbero essere trasmesse dagli strati rocciosi alle fondazioni e alle strutture in elevato dei suddetti beni tutelati, con il rischio di innescare fenomeni di dissesto.

Particolare attenzione dovrà dunque essere posta per assicurare l'incolumità dei beni architettonici tutelati. A tal fine si ritiene necessario, prima di avviare le perforazioni, effettuare specifiche indagini geologiche e geotecniche, volte ad approfondire, tra l'altro, l'attitudine delle rocce di quella parte dell'Isola a trasmettere sollecitazioni dinamiche indotte dalle perforazioni stesse. Almeno per i beni architettonici sopra elencati si ritiene necessario effettuare, prima dell'inizio del cantiere, una campagna fotografica di buona definizione, d'insieme e di dettaglio, referenziata e con riferimenti metrici, per documentare lo stato conservativo e l'eventuale presenza di quadri fessurativi e/o deformativi (ad es. fuori-piombo, rigonfiamenti di pareti, inflessione di solai, assestamenti di strutture voltate). Nel caso si riscontrassero situazioni di dissesto, sarà necessario approntare un attento programma di monitoraggio strutturale prima, durante e dopo (per almeno 12 mesi dopo) le operazioni stesse, tramite l'apposizione di strumenti di monitoraggio (ad es. estensimetri per le fessurazioni, inclinometri per i fuori-piombo ed accelerometri per la misurazione delle sollecitazioni dinamiche). Tale programma di monitoraggio dovrà essere valutato congiuntamente alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici competente.

The bottom of the page contains several handwritten signatures and initials in black ink. From left to right, there is a small circular mark, followed by a signature that appears to be 'M. Lollo', a signature that looks like 'L. P.', a signature that looks like 'S. G.', a signature that looks like 'H. B.', a signature that looks like 'A. B.', and a signature that looks like 'G. M.'. There are also some other smaller marks and initials scattered around.

Tutto ciò premesso, dal punto di vista della tutela dei beni architettonici, il Ministero esprime parere favorevole alle seguenti condizioni:

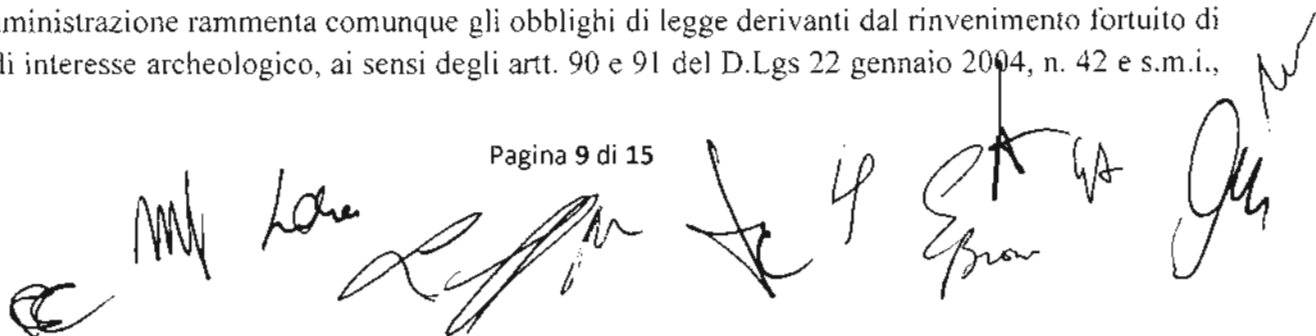
1. per le perforazioni, siano individuate le tecniche che garantiscano le minori sollecitazioni dinamiche possibili;
2. prima di avviare le perforazioni, dovranno essere effettuate specifiche indagini geologiche e geotecniche, volte ad approfondire, tra l'altro, l'attitudine delle rocce di quella parte dell'Isola a trasmettere sollecitazioni dinamiche indotte dalle perforazioni stesse; copia degli elaborati tecnici riferiti a tali indagini dovrà essere consegnata alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici competente;
3. almeno per i beni architettonici sopra elencati sia effettuata, prima dell'inizio del cantiere, una campagna fotografica di buona definizione, d'insieme e di dettaglio, referenziata e con riferimenti metrici, per documentare lo stato conservativo e l'eventuale presenza di quadri fessurativi e/o deformativi (ad es. fuori-piombo, rigonfiamenti di pareti, inflessione di solai, assestamenti di strutture voltate); copia della stessa, cartacea e digitale, dovrà essere consegnata alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici competente;
4. per eventuali situazioni di dissesto, dovrà essere approntato un attento programma di monitoraggio strutturale prima, durante e dopo (per almeno 12 mesi dopo) le operazioni stesse, tramite l'apposizione di strumenti di monitoraggio (ad es. estensimetri per le fessurazioni, inclinometri per i fuori-piombo ed accelerometri per la misurazione delle sollecitazioni dinamiche). Tale programma di monitoraggio dovrà essere valutato congiuntamente alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici competente alla quale dovranno essere periodicamente (ogni tre mesi) consegnati i risultati;
5. nel caso il monitoraggio evidenzi situazioni di criticità e/ o vengano segnalati danni al patrimonio architettonico, le operazioni dovranno essere immediatamente sospese per individuare celermente le più opportune soluzioni di messa in sicurezza del patrimonio.

C) Beni archeologici

In attesa di conoscere la puntuale localizzazione del sistema dei pali per la ritenuta del relitto e del sistema dei pali per la piattaforma sottomarina previsti nel progetto di rimozione della nave, come richiesto nella riunione della Conferenza dei servizi istruttoria del 3 maggio e ribadito in quella del 10 maggio u .s. al fine di fornire le indicazioni definitive in merito all'esclusione di eventuali rischi in relazione ai giacimenti sottomarini di interesse archeologico noti o presunti, il Ministero ribadisce l'utilità della mappatura dell'area limitrofa al relitto, presentata nella riunione della Conferenza di Servizi del 03.05.2012, anche al fine di una verifica di eventuali giacimenti non ancora individuati.

Ribadisce altresì che, allo stato attuale della conoscenza del posizionamento dei giacimenti sottomarini di interesse archeologico, l'area interessata dagli interventi previsti sulla nave Costa Concordia risulta a distanza congrua dagli stessi e fa presente che la segnalazione del rinvenimento di un presunto relitto con dolia è stata confermata, in base alle coordinate, alla profondità di mt 107 (vd nota Ministero dell' Interno, Dipartimento Vigili del Fuoco, Dir. Reg. Lombardia, n . 6694 del 08.05.2012), quindi fuori portata rispetto all'area interessata dalle operazioni di rimozione previste.

L'Amministrazione rammenta comunque gli obblighi di legge derivanti dal rinvenimento fortuito di cose di interesse archeologico, ai sensi degli artt. 90 e 91 del D.Lgs 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m.i.,

The bottom of the page features several handwritten signatures and initials in black ink. From left to right, there is a circular stamp, a signature that appears to be 'M...', another signature 'Lara', a large stylized signature, a signature starting with 'L...', a signature starting with 'E...', and a signature starting with 'G...'. There are also some other smaller marks and initials scattered around.

che prevedono l'immediata comunicazione al Soprintendente, al Sindaco o alla locale Stazione dei Carabinieri.

MINISTERO DELL'INTERNO

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE

Non avanza alcuna osservazione ostativa all'installazione del cantiere ed all'inizio dei lavori, ritenendo che il rispetto del quadro normativo vigente offra le più ampie garanzie al pubblico interesse. Si riserva nel corso di lavori l'adozione di eventuali misure prescritte secondo le necessità che dovessero palesarsi.

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

CAPITANERIA DI PORTO DI LIVORNO

Esprime parere favorevole ai fini demaniali marittimi connessi con la sicurezza della navigazione per l'assentimento, in regime concessorio, dello specchio acqueo ove è adagiato il relitto di nave Concordia, allo scopo di realizzare il cantiere preordinato al recupero del relitto stesso.

La società incaricata della rimozione e recupero dovrà assumere l'onere per l'installazione, il mantenimento e la gestione di eventuale segnalamento marittimo che l'Autorità Marittima potrà imporre per la sicurezza della navigazione collegata con le manovre di ingresso e di uscita dal porto del Giglio.

La società, prima di occupare gli specchi acquei e/o disporre interventi di mezzi nautici o l'ancoraggio degli stessi nello specchio acqueo che sarà assentito in regime di concessione, dovrà essere in possesso di apposita approvazione del Piano Antinquinamento e del Piano Raccolta Rifiuti da parte delle pertinenti strutture commissariali.

Prima di intraprendere ogni qualsivoglia attività sui fondali del tratto di mare che costituirà oggetto di intervento mediante immissione di pali e/o manomissione del fondale, dovrà essere acquisita idonea certificazione di bonifica da ordigni bellici da parte di società a ciò autorizzata.

Tutte le navi e i galleggianti che saranno impiegati a qualsiasi titolo per l'attività del recupero, sin dai preliminari atti di predisposizione del cantiere, dovranno essere, con preavviso di quarantotto ore, indicati alla competente Autorità Marittima, al fine di consentire gli adeguati controlli sulla regolarità della composizione degli equipaggi, sulla regolarità delle certificazioni di sicurezza, sui luoghi di ancoraggio e/o di ormeggio, anche al fine di predisporre l'eventuale adozione di ordinanze di polizia marittima.

L'impiego di personale subacqueo dovrà essere preventivamente comunicato alla competente Autorità Marittima, fornendo, nel contempo, apposita dichiarazione di conformità del relativo piano, anche ai fini della sicurezza dei luoghi di lavoro, in base alla vigente normativa e con l'intervento della competente Autorità Sanitaria.

Ogni intervento che prevede l'uso di lavori con fiamma dovrà essere preventivamente comunicato alla competente Autorità Marittima.

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI

The bottom of the page contains several handwritten signatures and initials. On the left, there is a signature that appears to be 'M. D...' followed by another signature. In the center, there is a large, stylized signature. On the right, there are several smaller signatures and initials, including one that looks like 'G...' and another that looks like 'E...'. There are also some vertical lines and other markings on the right side of the page.

Come già rappresentato in sede di conferenza istruttoria del 3 Maggio u.s., non ravvisa proprie dirette competenze attinenti alla diverse tipologie di procedure autorizzative/valutative finalizzate all'attuazione del recupero della nave Costa – Concordia.

Il rilascio della concessione demaniale marittima, in luogo della consegna ex art.34 del Codice della navigazione, è in capo alle Autonomie territoriali (Regione Toscana, Comune di Isola del Giglio), mentre il rilascio dell'autorizzazione per la rimozione del relitto è ascritta alla competenza del Capo del Compartimento marittimo. I profili della sicurezza della navigazione sono in capo all'Autorità marittima competente.

MINISTERO DELLA SALUTE
ISTITUTO SUPERIORE DI SANITA'

Esprime parere favorevole in relazione al Documento di proposta di rimozione del relitto della nave passeggeri Costa Concordia redatto da Titan Salvage e Micoperi Marine Contractors ed alla Relazione Ambientale delle operazioni di rimozione del relitto della nave passeggeri Costa Concordia del 7/05/2012 prodotta dalla società Costa Crociere s.p.a. a condizione che:

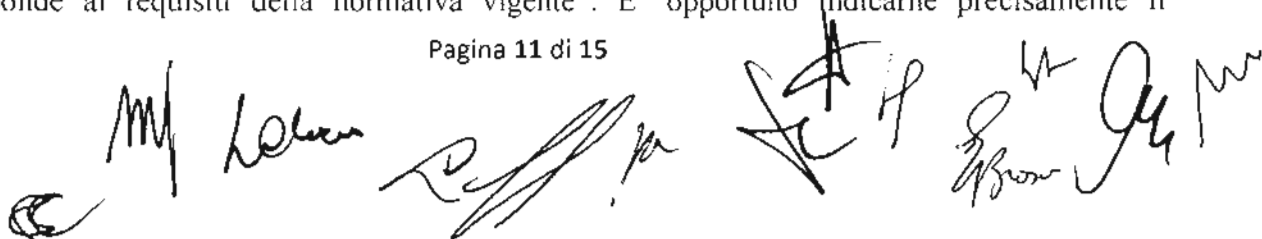
1) Monitoraggio dell'aria : ad integrazione del monitoraggio descritto nel rapporto ambientale a pag 138, venga effettuata anche la misura di concentrazione di benzene. Inoltre il materiale particolato dovrà essere caratterizzato per il contenuto di Idrocarburi policiclici aromatici (IPA) e metalli quali arsenico, cadmio, piombo, nichel e vanadio. Raccomanda, inoltre, di condurre periodicamente raccolta e caratterizzazione delle deposizioni atmosferiche per diossine, PCB, metalli e IPA. I metodi di riferimento per la raccolta ed analisi sono quelli riportati nell'allegato VI del D.Lgs. 155/2010.

2) Monitoraggio sui prodotti della pesca: vengano effettuati monitoraggi periodici su specie edibili locali appartenenti a diversi livelli trofici (es. molluschi, crostacei, specie ittiche); le analisi dovranno riguardare alcuni composti tossici e bioaccumulabili potenzialmente presenti nella struttura, nelle attrezzature e nei materiali all'interno della nave (es. metalli pesanti, Perfluorati, IPA, PBDE, ritardanti di fiamma), che potrebbero essere immessi nell'ambiente marino durante le attività di rimozione.

3) Monitoraggi all'interno della nave, nelle sue prossimità e nei pressi del dissalatore: vengano effettuate misure di parametri chimici e microbiologici, indicatori di contaminazione fecale. Per i valori di riferimento di parametri microbiologici, fisici e chimici per acque destinate al consumo umano si rimanda al D.Lgs 31/2001 e a linee guida e studi internazionali (OMS). Tale monitoraggio dovrà essere intensificato durante le fasi più critiche, in termini di potenziali impatti ambientali, della rimozione.

4) Approvvigionamento di acqua potabile: a scopo preventivo, durante la fase di raddrizzamento della nave, che presumibilmente costituisce una delle fasi più critiche, l'approvvigionamento di acqua potabile dovrà essere effettuato con cisterne, intensificando nel frattempo il monitoraggio delle acque marine sia in prossimità della nave sia presso il dissalatore dell'Isola. Diversamente, se i serbatoi di stoccaggio di acqua potabile dell'isola sono sufficienti, si dovrà interrompere la captazione al dissalatore ed utilizzare le riserve. La verifica della conformità dei valori di qualità delle acque destinate ad uso umano consentirà di ripristinare il normale uso del dissalatore.

5) Carburanti: il Rapporto Ambientale a pagina 80 afferma che "l'uso dei carburanti con contenuto di S risponde ai requisiti della normativa vigente". E' opportuno indicarne precisamente il

The bottom of the page features several handwritten signatures and initials in black ink. From left to right, there is a small circular mark, a signature that appears to be 'M. L...', a signature that looks like 'R...', a signature that looks like 'S...', and a signature that looks like 'G. M.'. There are also some other initials and marks scattered around these signatures.

contenuto e comunque, essendo l'area di rimozione assimilabile ad una rada portuale, dovrà essere utilizzato carburante con contenuto di S <0.1%, in considerazione anche della vicinanza delle navi ormeggiate al centro abitato e del lungo periodo di attività continuative previste.

6) Scarichi idrici: a pagina 91 del Rapporto Ambientale si dichiara di restituire in mare le acque utilizzate per il riempimento dei cassoni di spinta senza operare alcun trattamento. Sebbene, come riportato nel documento, i cassoni siano di nuova costruzione, si dovrà effettuare una caratterizzazione dell'acqua interna prima di tale restituzione a mare. Tale procedura si estende a tutte le restituzioni di acque a mare che non prevedono trattamento.

7) Inquinamento luminoso: a pagina 127 del Rapporto ambientale si afferma che alcune attività si svolgeranno nelle 24 ore; l'illuminazione notturna dei mezzi marittimi e delle aree oggetto di intervento potranno causare un disturbo alle aree circostanti. E' importante conoscere quali sono queste fasi lavorative e per quanto tempo si protrarranno. Tali attività notturne dovranno essere quanto più possibile ridotte al fine di limitare i conseguenti disturbi alla popolazione.

8) I sistemi di misura e monitoraggio dovranno essere predisposti rapidamente per poter disporre di valori di riferimento (valori di bianco) prima dell'inizio delle attività legate alla rimozione della nave, ciò al fine di poter valutare, ove essi vengano superati nel corso delle attività di rimozione, le necessarie misure di mitigazione.

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

sulla base degli elementi disponibili e tenuto conto della ristrettezza dei termini, esprime il parere favorevole alla realizzazione del progetto presentato da Costa Crociere s.p.a., con le osservazioni, le considerazioni e le raccomandazioni di cui al documento che allega (All. 3), e che forma parte integrante del parere, recante l'istruttoria effettuata dalla Commissione VIA.

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 verificano danni, pure all'ambiente; e senza che il parere favorevole ministeriale possa far insorgere responsabilità di sorta a carico dell'Amministrazione.

Infine, evidenzia la necessità che sia disposta l'istituzione di un Osservatorio ambientale (composto da rappresentanti delle 3 direzioni titolate del MATTM, della Commissione VIA e dell'ISPRA) che segua costantemente le operazioni di rimozione per assicurare il pieno rispetto della Relazione ambientale trasmessa da Costa Crociere s.p.a., così come integrata e rivista alla luce delle osservazioni, considerazioni e raccomandazioni di cui al citato documento allegato (All. 3) recante l'istruttoria effettuata dalla Commissione VIA, fatti salvi gli ulteriori interventi ed iniziative che verranno disposti ed autorizzati in corso d'opera.

Le autorizzazioni concesse non esonerano Costa Crociere s.p.a. dalla propria responsabilità in ordine all'intervento di che trattasi.

Rimane in ogni caso ferma la responsabilità contrattuale ed extracontrattuale di Costa Crociere s.p.a. ai sensi della legislazione vigente.

La Conferenza, all'unanimità, con le prescrizioni e raccomandazioni di cui ai precedenti considerato, approva 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..

The bottom of the page features several handwritten signatures and initials in black ink. On the left, there is a circular stamp with a stylized 'E' inside. To its right, there are several distinct signatures, including one that appears to be 'M. L.', another that looks like 'A. C.', and others that are more abstract scribbles. On the far right, there is a large, vertical signature that extends upwards into the margin.

I partecipanti alla conferenza concordano sulla necessità che nella successiva ordinanza di protezione civile approvativa delle operazioni inerenti al progetto oggetto della odierna deliberazione decisoria della presente conferenza di servizi, siano determinate tutte le deroghe alla vigente normativa che risultino funzionali alla realizzazione del progetto approvato.

La Regione Toscana accoglie la proposta della Società Micoperi a che la base logistica della flotta sia il Porto di Piombino, fatte salve le opportune autorizzazioni dell'Autorità Portuale competente.

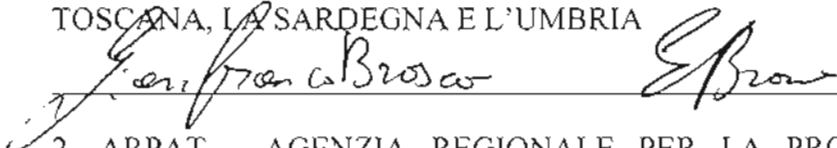
Si allega:

- 1) Progetto di rimozione e recupero della nave da crociera Costa – Concordia proposto dalla Costa Crociere s.p.a.;
- 2) Relazione ambientale delle operazioni di rimozione del relitto della nave Costa – Concordia presso Isola del Giglio presentata da Costa Crociere s.p.a.;
- 3) Istruttoria effettuata dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in ottemperanza all'OPCM n. 4019/2012 in merito all'operazione di rimozione del relitto della nave da crociera Costa Concordia.

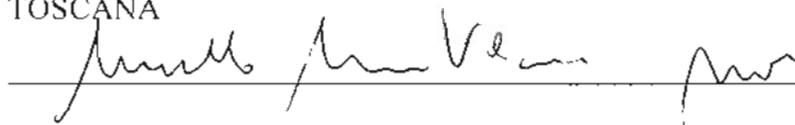
Letto, confermato e sottoscritto

Roma, 15 maggio 2012

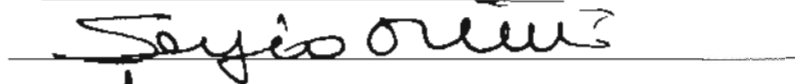
1. AGENZIA DELLE DOGANE - DIREZIONE INTERREGIONALE DELLE DOGANE PER LA TOSCANA, LA SARDEGNA E L'UMBRIA



2. ARPAT - AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE AMBIENTALE DELLA TOSCANA



3. COMUNE DI ISOLA DEL GIGLIO

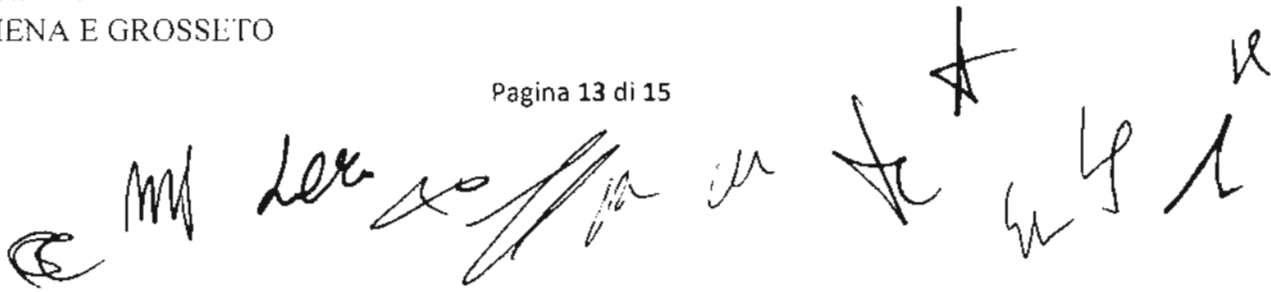


4. PROVINCIA DI GROSSETO



5. MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DELLA TOSCANA
SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHEOLOGICI DELLA TOSCANA
SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI PER LE PROVINCE DI SIENA E GROSSETO



F. S. Colletti

6. MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

Marco

fr

7. MINISTERO DELL'INTERNO

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE

Amadori

GA

8. MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI
CAPITANERIA DI PORTO DI LIVORNO

Alvelli

Cup

9. MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI
DIREZIONE GENERALE PER I PORTI

Luca

10. MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI
COMANDO GENERALE DELLE CAPITANERIE DI PORTO

Francesco G. Sacchi

DS

11. MARINA MILITARE

12. MINISTERO DELLA SALUTE
ISTITUTO SUPERIORE DI SANITA'

Mauro

CPA

13. REGIONE TOSCANA

Vanina

14. ISPRA - ISTITUTO SUPERIORE PER LA PROTEZIONE E LA RICERCA AMBIENTALE

Luigi

M

Alvelli

Amadori

CPA

DS

fr

GA

MA

CPA

MA

M

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

f. Solenni De

16. STRUTTURA DI MISSIONE EX ART. 1, COMMA 4, OPCM 3998/2012

Fallinoleis Te

mf

f

ly

ca

delle

As

✱

pr

ly

ca

pr