



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Segreteria Ministro

U. prot. MINISTRO - 2013 - 0001156 del 21/03/2013

Al Capo del Dipartimento della Protezione Civile
Prefetto Franco Gabrielli

Al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti
dottor Corrado Passera

Al sottosegretario alla Presidenza del Consiglio
dottor Antonio Catricalà

Al Presidente della Regione Toscana
dottor Enrico Rossi

Al sottosegretario del Ministero
per lo Sviluppo Economico
prof. Claudio de Vincenti

Al sottosegretario del Ministero
per le Infrastrutture e i Trasporti
dottor Guido Improta

Naufragio M/n Costa Concordia. Delibera del Consiglio dei Ministri dell'8 marzo 2013.

Con riferimento alla nota pari oggetto del Capo del Dipartimento della Protezione Civile del 15 marzo 2013, n. 0000044, desidero far presente quanto segue :

- ✓ la delibera del Consiglio dei Ministri dell'8 marzo 2013 individua il porto di Piombino sulla base delle indicazioni della Regione Toscana, ripetutamente esaminate nel corso di riunioni interministeriali, anche con la partecipazione della società Costa Crociere : ricordo in particolare la riunione del 27 novembre 2012 presso il Dipartimento della Protezione Civile e la mia conseguente nota del 12 dicembre 2012 alla Costa Crociere e per conoscenza al Capo del Dipartimento della Protezione Civile ed al Presidente della Regione Toscana, che richiama esplicitamente l'orientamento emerso per il *"ricovero dello scafo nel porto più vicino, (Piombino) trattandosi di un trasporto da effettuare nella massima sicurezza ambientale, per il più breve tempo e nel più breve tratto di mare"* ;
- ✓ la Regione Toscana ha trasmesso, a partire dalla fine di novembre 2012, una proposta iniziale e successivi aggiornamenti per lo strip-out e la demolizione del relitto della Concordia nel porto di Piombino;
- ✓ la proposta tiene conto della necessaria contestualità della conclusione delle iniziative per la realizzazione delle opere e delle infrastrutture già previste dal piano regolatore portuale, sottoposto con esito positivo alla valutazione di impatto ambientale da parte del Ministero dell' Ambiente, e i previsti tempi di arrivo del relitto nel porto di Piombino.

A questo proposito, come discusso nelle riunioni del 7 e 21 febbraio 2013, e come evidenziato nel documento trasmesso il 21 febbraio dal MIT e dall'Autorità portuale di Piombino, le opere e le infrastrutture sono finalizzate allo sviluppo portuale e **non** rappresentano un intervento "ad hoc" per lo smantellamento e bonifica della Concordia;

✓ il Ministero dell'Ambiente, per quanto di sua competenza, ha esaminato le problematiche relative alle procedure autorizzative delle opere infrastrutturali del porto di Piombino, già oggetto del piano regolatore portuale. A giudizio di questo Ministero, come peraltro già indicato nella mia nota del 12 dicembre 2012 sopra richiamata, le procedure necessarie possono essere completate in tempi brevi;

✓ la proposta della Regione Toscana corrisponde alle indicazioni del Ministero dell'Ambiente per la gestione in sicurezza delle operazioni di smantellamento e bonifica della Concordia nel rispetto delle leggi nazionali e delle direttive europee in materia di rifiuti: sembra indubitabile, infatti, che nello stato attuale di relitto destinato allo smantellamento (Costa Crociere ha comunicato che il relitto non verrà più trainato in galleggiamento via mare ma, per la sua condizione e destinazione, trasportato in secca, sopra una gigantesca struttura di trasferimento, il Vanguard), lo scafo della Concordia è un rifiuto soggetto alla relativa disciplina, che attribuisce peraltro alla Regione Toscana la competenza primaria;

✓ nell'ambito della disciplina dei rifiuti, nel rispetto del principio "chi inquina paga", le operazioni di smantellamento e bonifica del relitto sono a carico della Costa Crociere, che peraltro può ricavare un vantaggio economico dalle attività di recupero dei materiali come auspicato dalle direttive europee e dalle leggi nazionali.

La presenza nell'area portuale di Piombino delle infrastrutture industriali del sito siderurgico consente di creare una sinergia positiva dal punto di vista ambientale ed economico tra lo smantellamento dello scafo ed il recupero dei materiali, e rappresenta nello stesso tempo un'occasione per sperimentare nel Mediterraneo le modalità di gestione del "fine vita" delle navi.

A questo proposito si segnala che la gestione del "fine vita" delle navi è oggetto di una iniziativa della Commissione Europea, finalizzata ad introdurre per le costruzioni navali normative analoghe a quelle già in vigore per il settore auto: i costruttori navali, come quelli di auto, dovrebbero essere responsabili del recupero degli scafi a fine vita, allo scopo di massimizzare il recupero dei materiali ed eliminare la pratica corrente dello smaltimento delle navi dismesse in siti extraeuropei senza le necessarie condizioni di protezione dell'ambiente e della salute degli operatori come ripetutamente segnalato e denunciato a livello internazionale.

Per queste ragioni ho manifestato in modo puntuale la contrarietà alla proposta avanzata da Costa Crociere di trasferimento del relitto, peraltro teatro di un luttuoso accadimento tuttora al vaglio dell'A.G., in un sito extraeuropeo.

Per le stesse ragioni considero inaccettabile la valutazione secondo la quale non sarebbero possibili in Italia le operazioni di smantellamento degli scafi a "fine vita", operazioni invece "fattibili" al di fuori della UE.

✓ la proposta avanzata dalla regione Toscana per lo smantellamento e la bonifica del relitto nel porto di Piombino è l'unica disponibile e valutabile. Non risultano altre proposte, in particolare per quanto riguarda il porto di Civitavecchia citato nella nota in oggetto.

In conclusione, si ritiene che

- a) debbano essere adottate tutte le misure necessarie per dare immediato avvio alle opere necessarie per realizzare gli interventi già previsti dal piano regolatore portuale di Piombino, inclusi i dragaggi: a questo proposito sarà necessario che i fanghi, in relazione alle loro caratteristiche, siano prudentemente stoccati nelle casse di colmata al fine di evitare possibili alterazioni dell'ecosistema marino posto nel Santuario dei Cetacei. Il cronoprogramma delle operazioni dovrà essere compatibile con la conclusione delle operazioni in corso all'Isola del Giglio per il recupero e la messa in galleggiamento del relitto;
- b) Costa Crociere debba fornire un progetto dettagliato ed un cronoprogramma per la fase finale delle operazioni al Giglio, allo scopo di minimizzare il rischio di sversamenti di liquidi, il contestuale "alleggerimento dello scafo" (come richiamato nella mia nota del 1 febbraio 2013/n.518 -allegata), ed il trasferimento del relitto nel porto più vicino di Piombino;
- c) in applicazione delle norme esistenti in materia di gestione dei rifiuti, Costa Crociere debba aderire alla proposta della Regione Toscana, ovvero sottoporre una proposta alternativa, finalizzata alla realizzazione delle operazioni di smantellamento e bonifica della Concordia nel porto di Piombino.


Corrado Clini