

Proprio sotto il profilo metodologico, tuttavia, vengono formulate diverse riserve che, nella prospettiva dell'Istituto di utilizzazione di quelle acquisizioni scientifiche a scopi di tutela della sanità pubblica, meriterebbero una discussione scientifica ulteriore.

Questo assunto vale a maggior ragione, così come si è già rilevato, per gli aspetti processuali.

Ma, a prescindere, dalle cennate questioni giuridiche, i fatti che già emergono dagli atti di indagine ora depositati integralmente dalla procura della Repubblica, segnalano un disequilibrio tra ragioni della tutela ambientale e ragioni della produzione industriale a sfavore delle prime.

D'altro canto, un'azienda delle dimensioni economiche e capace di ricadute occupazionali quali sono quelle di Tirreno Power, dispone di una forza, che se non si vuol definire di pressione quantomeno va definita « di coinvolgimento » delle istituzioni pubbliche sino ai massimi livelli, che altri operatori economici non possono vantare.

E del resto la questione occupazionale emerge con evidenza — insieme ad affermazioni autodifensive — dalle parole dell'allora presidente della regione Liguria in sede di audizione:

« Il procuratore ha una perizia che dice bianco e noi abbiamo dei pareri degli uffici che non dicono *beige*, ma nero, o viceversa, come volete. Avete visto anche l'ampiezza. Siamo in una situazione di difficoltà enorme. I nostri uffici — vedo che lo dice anche il tribunale — sostengono che quest'azienda non ha mai superato i limiti di emissione. Si fa, quindi, fatica a capire che rapporto ci sia tra il fatto che l'azienda non abbia superato i limiti e il fatto che si sarebbe provocato un disastro ambientale di quelle dimensioni.

L'aspetto più impressionante, però, ed è per questo che ho chiesto che venisse la dottoressa Minervini — io sono ingegnere elettronico, ma non faccio questo mestiere da tanto tempo; comunque, non avrei la competenza per parlarne — è che la centrale è stata sequestrata a marzo. Siamo andati avanti poi monitorando tutti i mesi, ma erano compresi i periodi primaverili ed estivi.

Ora gli ultimi campioni sull'aria dicono che in questo momento l'aria di Vado e Quiliano è leggermente peggiore di quando la centrale era aperta. È un'affermazione pesante, me ne rendo conto, ma, se questo viene fuori, che cosa vi devo dire? Sono dati disponibili. Sono sul sito ARPAL.

Io come mi oriento su questa vicenda? Da una parte, ci sono 500 posti di lavoro e una perizia del procuratore che dice che questa centrale ha provocato una roba [...]. Dall'altra, io ho uffici che mi dicono che la centrale non ha mai superato i limiti di emissione e che oggi — questo è un dato che non so come interpretare — la qualità dell'aria di Vado è un po' peggiore di quando la centrale funzionava.

Come faccio io, a cuor leggero, a fare un atto che comporta che 500 persone vadano a casa con il dato che mi fornisce la struttura? D'altronde, capisco il procuratore, che ha una perizia che dice l'opposto. Spero che qualcuno ci metta un po' le mani. Parliamoci chiaro: qui tutti, a parte noi, sono un po' defilati.

[...]

Quando il procuratore mi sentirà — non mi ha mai sentito finora — gli racconterò queste cose. Non sappiamo più veramente cosa fare.

Ieri mattina è esplosa la notizia. La dottoressa Minervini mi ha chiamato al telefono e mi ha detto che siamo sicuri di quello che diciamo al 2000 per cento. Io non so più cosa fare.

Il tema è questo. Adesso si è previsto un investimento per coprire i carbonili, e su questo non c'è discussione. Dopodiché, si è chiesto un intervento, perché l'AIA era stata fatta in previsione dell'«investimentone». Se non si fa più l'«investimentone», l'AIA diventa più severa.

Il tema, dunque, è: considerato che le nostre leggi dicono che le emissioni possono andare da A a B, dove ci si deve mettere? Noi abbiamo deciso di metterci al centro di questa forchetta. Queste sono le stesse regole con cui trattiamo la centrale di Genova e quella di La Spezia. Se invece, come spingono alcuni — non voglio dire la procura, perché la procura, almeno formalmente, non ha questo compito — ci vogliamo mettere sulla fascia bassa, l'azienda dice che non ce la fa e chiude.

Io mi domando: come facciamo noi a imporre a tre centrali della stessa regione, o dello stesso Paese, nel qual caso diventano più di tre, regole diverse? Faccio fatica a capirlo. È per questo che noi abbiamo fatto un atto che ci è costato probabilmente molto caro e abbiamo coinvolto il Governo per chiedere se è possibile che i limiti emissivi di diverse centrali di una regione o di un Paese, stando dentro una forchetta — è chiaro che, se si sta dentro una forchetta, si può stare dove si vuole — possano essere imposti in modo tanto differente.

Forse, se avessimo detto di stare sulla fascia A, chiudendo un occhio sul fatto che le altre centrali stessero su livelli diversi, ma tenendo conto che da altre parti l'inchiesta non c'era, non avremmo avuto i problemi che abbiamo avuto. Tuttavia, io penso che amministrare voglia dire fare scelte in modo diverso. La metto così.

Infine, volevo rispondere sulla questione del metano. Io so bene che il metano è meglio del carbone. Lo so benissimo, ma in Italia non è vietato usare il carbone. Pertanto, io devo gestire dei processi in cui un imprenditore mi propone un progetto in cui usa il carbone. Non scelgo io, perché i soldi sono i suoi, non i miei.

[...] D'altronde, l'Italia è un Paese che non ha materie prime. È un Paese che non ha il nucleare. A Vado ha chiuso l'OCV. L'OCV è una vetreria. Sapete perché ha chiuso? Perché alla multinazionale produrre il vetro nello stabilimento di Chambéry — la vetreria è un'azienda energivora — costa il 35 per cento di meno che produrlo in Italia. Questi problemi ve li ponete, oppure possiamo chiudere tutto? Io me li pongo. Gli operai di Vado o sono disoccupati, o sono andati a Chambéry.

Pertanto, il tema di quanto costa produrre l'energia è un tema del Paese, non è un tema degli imprenditori e basta. Se negli anni in cui il petrolio e il metano avevano prezzi alti il carbone, che è lecito, tendeva un po' a riequilibrare un costo dell'energia spaventosamente alto nel nostro Paese, un amministratore pubblico, sapendo che il carbone è lecito, doveva chiedere ai suoi uffici di comunicargli a quali condizioni fosse possibile continuare a operare.

Non è disponibilità di un presidente di regione dire che nella sua regione non approva determinati impianti, se sono leciti. Bisogna

vedere poi le condizioni a cui sono leciti, ed è questo il tema su cui si farà questo dibattito».

Analogamente, dalla prefettura di Savona, in maniera sommaria in sede di audizione e più ampia a seguito di una richiesta della Commissione di relazione integrativa, sono pervenuti dati e osservazioni sulle ricadute occupazionali e sociali della vicenda, anch'esse espressive dell'atteggiamento dell'azienda e dell'approccio al tema del rapporto tra corretta gestione ambientale e strategie d'impresa.

Si deve a tale proposito richiamare il provvedimento giudiziario di sequestro del giudice per le indagini preliminari, che, con una forma di garanzia del tutto particolare, aveva immediatamente individuato — con un'anticipazione della possibilità di applicare a favore dell'azienda le forme di cui all'articolo 85 disposizioni attuative del codice di procedura penale (restituzione con imposizione di prescrizioni) — le modalità operative per far rientrare le esigenze cautelari che avevano reso necessaria l'adozione del sequestro. Nel provvedimento di sequestro preventivo, si legge, infatti che «ove la Tirreno Power SpA provvedesse all'installazione di un sistema di controllo adeguato, da calibrare e monitorare ad opera di uno o più tecnici nominati da questo giudice, ai quali andrebbe anche affidato il compito di accertare, attraverso i controlli giornalieri dello SME, sistema di monitoraggio in continuo delle emissioni industriali convogliate, che i gruppi a carbone [...] siano gestiti in modo da mantenere le emissioni nei limiti delle MTD, migliori tecnologie disponibili, potrà provvedersi al dissequestro dei detti impianti».

L'azienda, invece, ha presentato successivamente un'istanza volta ad ottenere l'autorizzazione per «l'esercizio temporaneo e vincolato» dei gruppi a carbone, che non è stata accolta, in quanto ritenuta «palesamente strumentale, essendo volta ad indirizzare nel senso voluto dall'istante [...] le decisioni del pubblico ministero ed, eventualmente, del giudice per le indagini preliminari, per ottenere l'autorizzazione al riavvio dei gruppi VL3 e VL4, al di fuori e oltre le indicazioni contenute nel decreto di sequestro».

Dopo il sequestro dei gruppi a carbone, si è registrato un solo intervento di rilievo, consentito dall'autorità giudiziaria per motivi di sicurezza, al fine di rimuovere il carbone stoccato nel carbonile del plesso industriale, in stato di notevole ossidazione.

La prefettura di Savona è stata tenuta informata dall'autorità giudiziaria procedente, che, come si legge nella relazione, ha trasmesso gli atti giudiziari rilevanti, «per opportuna collaborazione istituzionale».

La questione occupazionale, enfatizzata, come si è visto, dall'allora presidente della regione Liguria, è stata oggetto principale dell'intervento istituzionale della prefettura.

Le aziende coinvolte nell'indotto, comprensive di tutti i servizi sono oltre 90, di cui 40 costantemente presenti in centrale, per complessivi 857 addetti, di cui 300 presenti quasi quotidianamente in centrale nei periodi di attività a regime.

La Tirreno Power dopo il sequestro ha sospeso buona parte dei contratti di appalto e il portafoglio di ordini sospesi per le aziende dell'indotto ha superato i trenta milioni di euro.

L'interruzione dell'attività della centrale ha, altresì comportato un netto calo della movimentazione portuale del carbone: secondo quanto comunicato dalla prefettura, nel 2014, nel settore delle « rinfuse solide », il traffico è stato di circa 2,2 milioni di tonnellate (con riduzione anno su anno del 34,4 per cento), di cui 1,1 milioni di tonnellate di carbone (-50,1 per cento). I dati di fonte Assoport indicate una riduzione delle rinfuse solide da 3.366.614 tonnellate nel 2013 a 2.209.371 tonnellate nel 2014.

Alla luce di questa situazione, Terminal Rinfuse Italia ha sospeso l'investimento da circa trenta milioni di euro previsto con la realizzazione della futura piattaforma Multipurpose di Vado Ligure che, oltre ai container di APM Terminals, prevedeva un accosto dedicato al carbone.

Nel periodo luglio – ottobre 2014, l'azienda e i sindacati hanno concordato un piano di mobilità volontaria, che ha riguardato un centinaio di lavoratori, e l'introduzione di contratti di solidarietà: usufruiscono di ammortizzatori sociali circa 250 lavoratori.

È stato indetto uno sciopero generale di livello provinciale l'11 aprile 2014, in occasione della cui proclamazione si è tenuto in Prefettura un tentativo di conciliazione ai sensi della legge n. 146 del 1990 nel corso del quale si è discusso della esigenza di adottare interventi ad ampio raggio per rivitalizzare l'economia locale.

Un secondo tentativo di conciliazione si è tenuto il 2 aprile 2015, su richiesta delle organizzazioni sindacali, che hanno evidenziato le loro preoccupazioni per il permanere del blocco della centrale termoelettrica. In assenza di una reale proposta industriale, infatti, secondo il sindacato le conseguenze dello stallo produttivo ricadranno soprattutto sui lavoratori. È poi seguito uno sciopero di otto ore il 29 aprile 2015. La relazione della prefettura precisa: « il rappresentante della parte datoriale, responsabile delle relazioni sindacali di Tirreno Power, ha, al riguardo, ribadito la volontà dell'azienda di proseguire l'attività nel sito vadese, una volta superata l'attuale fase di stallo determinata dai provvedimenti cautelari e dai ricorsi che pendono innanzi all'autorità giudiziaria amministrativa avverso la nuova Autorizzazione Integrata Ambientale, che prevederebbe prescrizioni tecniche ritenute dall'azienda non attuabili, secondo criteri di ragionevolezza gestionale.

L'azienda, a detta dell'esponente intervenuto all'incontro, avrebbe, inoltre attivato un procedimento di ristrutturazione del debito, in attesa di omologazione da parte della competente autorità giudiziaria.

Nello specifico, per quanto attiene la circostanza che ha generato la procedura di conciliazione, ossia l'erogazione dei premi ad alcuni lavoratori, l'esponente della parte datoriale ha precisato che l'azienda, con tali premi, ha inteso remunerare coloro ai quali è stato richiesto, nel corso dello scorso anno, un'attività che va ben oltre l'ordinario svolgimento delle proprie mansioni. Gli esponenti sindacali, al termine dell'incontro, hanno ribadito il proprio sconcerto per l'avvenuta attribuzione di premi economici ad alcuni dipendenti, ritenuti, nel contesto economico-finanziario in cui attualmente versa l'azienda, indebiti e gravemente lesivi della parità di trattamento fra i lavoratori ».

Sempre in sede di conciliazione, le organizzazioni sindacali hanno richiesto l'immediata ripresa del tavolo tecnico di livello governativo, al fine di poter comprendere quali siano i reali margini per risolvere concretamente i molteplici problemi di carattere produttivo e ambientale che hanno determinato lo stato di crisi dell'azienda: il tavolo tecnico si è riunito a Palazzo Chigi, fino ad oggi, tre volte: il 23 dicembre 2014, il 18 febbraio 2015, il 25 giugno 2015. In occasione dell'ultimo incontro, svoltosi alla presenza del Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio, Claudio De Vincenti, e di rappresentanti dei Ministeri dello sviluppo economico, dell'ambiente e della tutela del territorio, nonché della regione Liguria, degli enti locali e dei sindacati di categoria e confederali, il direttore generale di Tirreno Power, Andrea De Vito, ha ribadito la volontà di proseguire l'attività del sito vadese, subordinando però l'elaborazione del piano industriale agli esiti dei ricorsi pendenti.

Il tavolo presso la Presidenza del Consiglio è stato aggiornato, per un monitoraggio della situazione, al settembre 2015, tenuto conto anche degli sviluppi attesi in merito al *Green Act* e al piano di sviluppo energetico del Paese.

Secondo quanto riferisce la prefettura sugli esiti del confronto in sede locale « le parti sociali hanno evidenziato l'assoluta necessità di ragionare del futuro della centrale termoelettrica di Vado Ligure facendo chiarezza sulle politiche energetiche nazionali, e, in particolare, sulla possibilità di considerare ancora l'energia elettrica prodotta dal carbone come un settore strategico per l'economia italiana ».

Nel corso della sua prima audizione il procuratore della Repubblica di Savona aveva affermato, in termini generici « sono stato soggetto a pressioni di tutti i tipi, come ricatti e pedinamenti. Se si vanno a toccare determinati interessi, succede questo ».

Nel corso della successiva audizione – svoltasi dopo il deposito integrale degli atti di indagine – egli ha fatto più specifico riferimento a un andamento anomalo della vicenda processuale, nella quale, dopo il sequestro del marzo 2014, la Tirreno Power, anziché articolare e proporre le sue difese e istanze all'interno del procedimento penale, ha iniziato quello che il procuratore definisce (e l'annotazione finale del NOE di Genova con ampi stralci di intercettazioni ambientali e telefoniche conferma essere) « un lavoro frenetico » per ottenere appoggi dalla regione, dalle amministrazioni locali, dai Ministeri interessati, in tal caso anche mediante l'introduzione di nuove norme che, modificando quelle sui cui in parte si reggevano le accuse, potessero vanificarle.

Il direttore generale di Tirreno Power, in una telefonata intercettata il 29 aprile 2014 insiste più d'una volta sulla necessità di « fare le norme ».

Le conversazioni tra alcuni dirigenti del Ministero dell'ambiente, riuniti in quegli uffici il 13 maggio 2014, vengono intercettate: le espressioni utilizzate sono inequivoche: « cerchiamo di fare una porcata almeno che sia leggibile », « se si volesse fare una cosa pulita... Questa pulita non potrà mai essere. Meno sporca », « abbiamo una porcata da fare in trenta minuti... Tirreno Power », « faccio una legge più dirompente dell'altra, per cui stiamo scardinando tutti i principi dell'ordinamento ».

Un'ulteriore eventualità di intervento obliquo viene individuata in una conversazione tra il direttore generale di Tirreno Power e due dirigenti del Ministero dell'ambiente, sempre negli uffici del Ministero, in quello che il procuratore ha definito il « tentativo di cercare attraverso la via disciplinare di far smettere questa attività di indagine ».

Premesso che, come afferma il direttore generale di Tirreno Power, « se riapriamo Vado Ligure ce la facciamo, se non riapriamo Vado Ligure c'è il reale rischio che andiamo sottosopra », egli contesta le condotte delle amministrazioni interessate e di taluni specifici funzionari ritenuti troppo « allineati » con gli esiti delle indagini giudiziarie e delle valutazioni sull'incidenza sanitaria degli illeciti ambientali; e a proposito del procuratore della Repubblica, il direttore generale di Tirreno Power afferma di avere interloquuto con l'avvocato Paola Severino e con il sottosegretario allo sviluppo economico, Claudio De Vincenti, per esaminare l'ipotesi di « fare un esposto al CSM » ovvero « far aprire un'indagine da parte del Ministro della giustizia » per sottoporre il procuratore della Repubblica a un procedimento disciplinare.

La complessità della vicenda è anche attestata dall'attenzione ad essa riservata in sede di sindacato ispettivo parlamentare. Sono state infatti presentate in materia alla Camera dei deputati un'interpellanza urgente (n. 2-00457) dal deputato Massimo Fiorio, discussa nella seduta del 21 marzo 2014, e una interpellanza urgente (n. 2-00728) dalla deputata Anna Giacobbe, discussa nella seduta del 20 novembre 2014.

10. La demolizione della Costa Concordia.

La motonave Costa Concordia, naufragata il 13 gennaio 2012 all'isola del Giglio, è un relitto ai sensi del Codice della Navigazione e un rifiuto ai sensi del decreto legislativo n. 152 del 2006.

Il relitto è stato trasportato il 27 luglio 2014 dall'Isola del Giglio a un'area di cantiere allestita nel porto di Genova, presso il VI Modulo dell'area di Prà-Voltri.

All'inizio delle operazioni il pescaggio del relitto era di circa 17,45 metri, destinato a ridursi con il progressivo alleggerimento.

La fase di alleggerimento, iniziata nel successivo mese di ottobre, è stata monitorata in maniera sistematica: si è trattato dello smaltimento di rifiuti provenienti dall'interno della nave, inviati a discariche in Lombardia e in Piemonte.

Anche in questo caso, dunque, la regione Liguria denuncia la sua non autosufficienza.

La rimozione dei rifiuti è avvenuta previa raccolta secondo codici CER in *big bags* e cassoni. Tramite l'impiego di tre gru i contenitori venivano su una chiatte che effettuava il trasporto fino al VI Modulo, sede di un'area di stoccaggio in banchina.

La nave è stata isolata mediante cinturazione con panne antiinquinamento con gonna immersa fino alla profondità di circa un metro, per la quale è stata garantita una gestione e manutenzione continua mediante controllo settimanale verbalizzato.

Finita la fase di alleggerimento, il 12 maggio 2015 la nave è stata trasferita in un bacino nel porto antico di Genova, dove sarà smantellata nella prospettiva del recupero dell'acciaio.

I controlli sullo smaltimento e il trasporto dei rifiuti sono stati svolti dalla Capitaneria di porto e dall'ARPAL, mentre la prefettura di Genova ha coordinato le attività delle forze di polizia e, in accordo con la procura della Repubblica di Genova, un'attività di prevenzione antimafia.

Nessuna evidenza è stata acquisita quanto a interessi criminali, nessun reato ambientale è stato accertato.

ARPAL ha riferito di un'unica iniziale violazione di prescrizioni relative a tracciabilità dei rifiuti e a modalità di stoccaggio da parte di Ship Recycling s.c.a.r.l., titolare di autorizzazione integrata ambientale per la demolizione e smaltimento della nave Concordia. In due sole occasioni, si è verificato un superamento delle concentrazioni dei parametri mercurio (livello misurato 0,17 ug/l, valore di allarme 0,06 ug/l il 31 dicembre 2014) e piombo (il 17 e 31 dicembre 2014: livello misurato 7,7 ug/l, valore di allarme 7,2 ug/l) nelle acque marine. La Ship Recycling ha dichiarato di non avere rilevato nessuna possibile sorgente dei due parametri. La gestione delle anomalie, non è stata conforme quanto alle modalità di comunicazione, a quanto prescritto in autorizzazione e pertanto l'ARPAL ha elevato una sanzione amministrativa ai sensi dell'articolo 29-*quaterdecies*, secondo comma, decreto legislativo n. 152 del 2006.

Alla data del 12 febbraio 2015 la Capitaneria di porto, nell'ambito delle verifiche periodiche relative all'andamento delle operazioni di alleggerimento del relitto della M/N Costa Concordia, con particolare riferimento all'osservanza delle prescrizioni inserite nell'autorizzazione integrata ambientale rilasciata dalla provincia di Genova, segnalava quanto segue:

2.127 tonnellate di rifiuti movimentati dal relitto;

2.081 tonnellate di rifiuti già inviati agli impianti di destinazione;

46 tonnellate di rifiuti al momento presenti nell'area di deposito temporaneo;

80-100 tonnellate di rifiuti movimentati mediamente, ogni giorno, tra la fine di gennaio e l'inizio di febbraio (con un sensibile incremento rispetto ai mesi precedenti);

210 – 220 lavoratori impiegati nel cantiere.

Nelle acque comprese tra il relitto e l'area di cantiere del VI Modulo dell'area di Prà-Voltri non si è evidenziata alcuna traccia di inquinamento.

La Commissione ha acquisito una relazione di aggiornamento della Capitaneria di porto di Genova sulla situazione al momento del trasferimento del relitto.

È stato confermato che « il pomeriggio del giorno 11 maggio 2015, a conclusione delle operazioni di 'alleggerimento' (fase 1 del processo di demolizione), il relitto della M/N Costa Concordia ha lasciato il

bacino di Prà-Voltri ed è stato trasferito, a rimorchio, presso il molo 'ex Superbacino', dell'area 'Riparazioni Navali' del porto di Genova, ove è giunto la mattina del giorno seguente, allo scopo di eseguire le ulteriori fasi della demolizione ».

La demolizione del relitto/rifiuto Costa Concordia (identificato, ai sensi della normativa ambientale, dal codice C.E.R. 160104) è stata condotta (e lo sarà in seguito) a cura del consorzio Ship Recycling, costituito da San Giorgio del Porto SpA avente sede a Genova e Saipem SpA avente sede a San Donato Milanese, comproprietarie del bene — ancora iscritto al n. 73 del registro internazionale della Capitaneria di porto di Genova — che, ai sensi dell'articolo 160 del codice della navigazione, hanno presentato alla Capitaneria di porto di Genova istanza di demolizione volontaria, autorizzata il 3 marzo 2015.

L'attività di demolizione, in considerazione della sua elevata complessità, nonché dei potenziali impatti ambientali, compresa la gestione dei numerosi rifiuti prodotti, è stata preventivamente sottoposta ad Autorizzazione Integrata Ambientale, che la provincia (ora Città Metropolitana) di Genova ha rilasciato, con numerose prescrizioni, ai sensi del decreto legislativo 59 del 2005, a conclusione di una conferenza di servizi, cui hanno partecipato, tra gli altri, la regione Liguria, l'ARPAL, la Capitaneria di porto, l'Autorità portuale, il comune di Genova e l'ASL 3.

La trasformazione del rifiuto unitario « nave » (identificato con il codice C.E.R. 160104 — veicolo fuori uso), ha portato — e porterà — alla generazione di molteplici tipologie di rifiuti (pericolosi e non) la cui gestione e tracciabilità è, sin dalle prime fasi, oggetto di monitoraggio e controllo da parte del personale della Capitaneria di porto di Genova, per finalità di polizia giudiziaria, ai sensi dell'articolo 195, quinto comma, del decreto legislativo n. 152 del 2006; l'ARPAL ha svolto una costante attività di monitoraggio ambientale, di cui ha riferito alla Commissione con esaustiva documentazione e ha eseguito il controllo integrato ai sensi dei provvedimenti AIA 2932 del 16 luglio 2014 e modifica AIA 5087 del 16 dicembre 2014.

L'attività di controllo ha riguardato il rispetto delle prescrizioni dettate dall'AIA, in particolar modo per quanto riguarda la gestione dei rifiuti, la prevenzione di inquinamenti o sversamenti; il rispetto delle condizioni e delle prescrizioni del deposito temporaneo dei rifiuti presso l'area di cantiere; il rispetto della normativa sulla tracciabilità dei rifiuti, sia presso l'area di cantiere, sia durante il trasporto, in particolar modo in uscita dall'ambito portuale, con verifica, successiva, della corretta ed effettiva destinazione.

Al momento del trasferimento erano state movimentate circa 5.800 tonnellate di rifiuti, quasi un decimo del peso complessivo del « rifiuto nave ».

Non sono emerse inottemperanze alla normativa sulla gestione dei rifiuti.

La movimentazione dei rifiuti verso i cinque impianti di prima destinazione è avvenuta attraverso quattro imprese di trasporto — Germani SpA, con sede a San Zeno sul Naviglio (BS), Se.Tra.s. Srl, con sede a Narni (TR), Vecchi Zironi, con sede a Reggio Emilia,

Grassano S.pA », con sede a Predosa (AL) — tutte in possesso dei requisiti previsti per la gestione dei rifiuti movimentati.

Le ulteriori verifiche della Capitaneria di porto hanno privilegiato, in particolare, la tracciabilità delle tipologie di rifiuti destinati allo smaltimento, dirette prioritariamente verso lo stabilimento Grassano SpA di Predosa (AL).

I rifiuti identificati dal codice CER 170603 (materiali isolanti contenenti sostanze pericolose), in ingresso nell'impianto Grassano SpA con finalità « ricondizionamento preliminare (D14) », sono stati successivamente inviati, per lo smaltimento definitivo, identificato dal codice « deposito sul suolo (D1) », presso l'impianto Pistoambiente Srl » con sede a Serravalle Pistoiese (PT); i rifiuti identificati dal codice CER 191211 (materiali indifferenziati derivanti dal trattamento meccanico dei rifiuti) in ingresso nell'impianto Grassano SpA con finalità « raggruppamento preliminare (D13) », sono stati depositati in un'area coperta, dedicata, presso tale impianto. A causa dell'alto tasso di materiale organico riscontrato in fase di caratterizzazione, detti rifiuti, ai sensi del decreto legislativo n. 36 del 2003 sono stati destinati a smaltimento presso una discarica in Germania, nei pressi di Amburgo; i rifiuti identificati dal codice CER 160601 (batterie al piombo), in ingresso nell'impianto Grassano SpA con finalità « messa in riserva prima del recupero (R13) », sono stati inviati per il recupero (R4) presso l'impianto Ecobat di Paderno Dugnano (MI); rifiuti identificati dal codice CER 170904 (rifiuti misti dell'attività di costruzione e demolizione), in ingresso nell'impianto Grassano SpA con finalità « raggruppamento preliminare (D13) », sono stati inviati, per lo smaltimento definitivo « messa in discarica (D5) », presso lo stabilimento La Filippa Srl, con sede a Cairo Montenotte (SV).

Nessuna criticità o violazione è stata accertata sul tracciamento.

La stessa Capitaneria di porto ha aggiornato, con nota del 7 luglio 2015, le informazioni sulla situazione della Costa Concordia, dopo l'inizio della fase 2 dello smantellamento, che in base al piano di demolizione, a suo tempo approvato, proseguirà con la completa rimozione degli arredi e allestimenti interni ancora in essere, nonché con il taglio dei ponti dal 14 al 2.

Nei primi due mesi di permanenza del relitto presso il molo « ex Superbacino » sono state prodotte circa 780 tonnellate di nuovi rifiuti.

Sono proseguiti i controlli eseguiti dalla Capitaneria di porto ai sensi dell'articolo 195, quinto comma, del decreto legislativo n. 152 del 2006.

Al luglio 2015 risultano impiegati circa 130 operai e vengono movimentati, in uscita dal cantiere, cinque o sei carichi al giorno di rifiuti scaricati dal relitto; l'area impermeabilizzata, con le caratteristiche strutturali indicate nell'AIA, da utilizzarsi quale deposito temporaneo dei rifiuti presso l'« ex Superbacino », non è ancora terminata. I nuovi rifiuti, pertanto, una volta scaricati dalla nave vengono caricati sui camion, per essere movimentati verso gli impianti di destinazione, senza periodi di sosta significativi nelle aree di cantiere esterne al relitto.

I nuovi rifiuti derivanti dallo svuotamento del relitto sono stati finora destinati oltre agli impianti già indicati, ad altri, in seguito individuati dal consorzio Ship Recycling: Eureko Srl, con sede legale

a Milano e sede operativa a Peschiera Borromeo; Sereco Piemonte SpA, con sede legale a Reggio Emilia e sede operativa a Leinì (TO); Lodigiana Maceri Srl, con sede legale e operativa a Marudo (LO); Tecno Ambiente Srl, con sede legale e operativa a Genova.

Nessun rilievo in ordine ad eventuali illeciti connessi al ciclo dei rifiuti è stato segnalato.