industria Ambiente s.r.l.

San Giorgio del Porto S.p.a.

Calata Boccardo, 8 - 16128 – Genova

San Giorgio del Porto Ship Recycling

Impianto di riciclaggio navi nel Porto di Genova

Procedura di verifica screening

LR. 38/98

SINTESI NON TECNICA

Aprile 2016

I.A. Industria Ambiente s.r.l.

Indice

1 Introduzione 3
2 Sintesi del progetto 4
3 Interferenze con altre opere ed interventi esistenti o in progetto 6
4 Quantificazione e provenienza delle risorse ambientali utilizzate 7
5 Quantificazione dei rifiuti e loro destinazione 8
6 Rischio di incidenti 10
7 Inquinamento e disturbi ambientali 11
7.1 Emissioni in atmosfera 11
7.2 Scarichi nelle acque 12
7.3 Inquinamento acustico 13
8 Usi attuali del territorio interessato direttamente o indirettamente dall'opera 14
9 Quadro di riferimento pianificatorio 14
10 Valutazione degli impatti significativi 16
10.1 Emissioni e qualità dell'aria 16
10.2 Scarichi e qualità delle acque 16
10.3 Qualità dei suoli 17
10.4 Clima acustico 17
10.5 Paesaggio 17
10.6 Aspetti socio-economici 17
11 Mitigazione degli impatti 18

1 Introduzione

San Giorgio del Porto S.p.a. (SGdP) opera nell'ambito delle riparazioni e trasformazioni navali dal 1928 presso Calata Boccardo nel Porto di Genova. L'area è inserita nell'ambito delle cosiddette "Riparazioni Navali" così come individuate dal Piano Regolatore Portuale.

In considerazione di un ampliamento delle attività lavorative, l'azienda intende predisporre, nelle aree in propria concessione, un impianto di riciclaggio navi.

L'attività di riciclaggio navi è specificamente definita nel Regolamento 1257/2013/UE:

"attività di demolizione completa o parziale di una nave in un impianto di riciclaggio al fine di recuperare componenti e materiali da ritrattare, preparare per il riutilizza o riutilizzare garantendo nel contempo la gestione dei materiali pericolosi o di altro tipo, che comprende le operazioni connesse come lo stoccaggio ed il trattamento di componenti e materiali sul sito, ma non il loro ulteriore trattamento o smaltimento in impianti separati".

Le attività di riciclaggio navi si configurano come attività di trattamento rifiuti. In particolare, una nave a fine vita da demolire è classificata come rifiuto pericoloso (CER 160104*).

Si precisa che il progetto non prevede la costruzione di uno specifico impianto: in effetti, l'attività esercita dalla SGdP comprende già la demolizione parziale di navi; tali attività vengono eseguite in aree delimitate di cantiere (banchine) o in specifici impianti (bacini) già autorizzate ai sensi della normativa vigente (in particolare, SGdP è dotata di AUA). Il presente progetto si limita ad identificare specifiche aree, all'interno delle quali svolgere le attività disciplinate dalla normativa di gestione rifiuti.

Si precisa inoltre che il progetto prevede l'utilizzazione del bacino di carenaggio n.1, in capo ad Ente Bacini S.r.l., anch'esso dotato di specifico Provvedimento di AUA.

Si precisa infine che il progetto di impianto di riciclaggio navi costituisce modifica non sostanziale dell'attività esistente in quanto non comporterà un incremento della produzione superiore al 30% (art. 2, comma 3 delle Norme tecniche per la procedura di verifica screening di cui alla D.G.R. 1415/99, così come aggiornate dalla D.G.R. 1661/13).

2 Sintesi del progetto

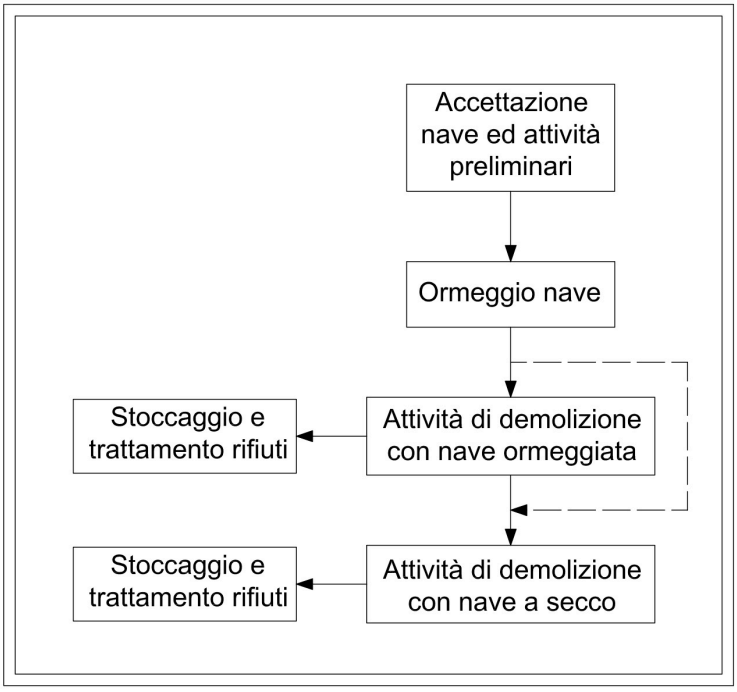
L'attività di riciclaggio delle navi che San Giorgio del Porto S.p.a. intende avviare presso il Porto di Genova si configura come un impianto di recupero rifiuti e prevede sostanzialmente fasi preliminari di accettazione e fasi operative di demolizione vera e propria.

Nell'ambito delle attività di demolizione della nave potranno essere originati:

- pezzi di ricambio che verranno destinati a futura rivendita;
- materiali (rifiuti) da inviare a recupero o smaltimento esterno mediante eventuali operazioni di trattamento;
- rifiuti che, a valle delle opportune verifiche previste dalle norme e dai regolamenti di settore, potranno essere classificati come Materie Prime Seconde / End of Waste (MPS / EoW).

In generale, facendo riferimento allo schema a blocchi riportato nel seguito l'attività di riciclaggio di una nave prevedrà:

a) attività preliminari di accettazione della nave e di caratterizzazione;
b) attività di demolizione della nave;
c) attività di stoccaggio / recupero / trattamento di rifiuti.



In linea generale le operazioni di demolizione vera e propria avverranno quando la stessa sarà posizionata all'interno del bacino gestito da Ente Bacini S.r.l. ma non si esclude che parte di esse possa essere effettuata quando la nave sarà ormeggiata presso la banchina.
Nei casi in cui lo scafo risultasse ammalorato (e le dimensioni della nave lo consentano) le operazioni di demolizione avverranno interamente all'interno del bacino.
La modalità operativa con cui ogni singola nave verrà demolita verrà stabilita di volta in volta mediante opportuno Piano di Riciclaggio Nave che conterrà i dettagli operativi delle lavorazioni.
Come anticipato nell'introduzione, l'impianto di riciclaggio navi prevede l'utilizzo di aree attualmente già adibite alle riparazione, manutenzione e trasformazione navale nonché l'area del bacino di carenaggio n. 1 gestito dalla Società Ente Bacini S.r.l.

Considerata la natura dell'attività svolta ed il contesto in cui la stessa sarà inserita, non si rende necessaria la realizzazione di alcuna opera edile se non modesti interventi di adeguamento (cordolatura, rifacimento pavimentazione ove necessario, adeguamento sistema di raccolta acque) delle aree già in uso.

L'utilizzazione del bacino di carenaggio dell'Ente Bacini consente di effettuare le operazioni più critiche sotto il profilo ambientale (rimozione dei rifiuti liquidi pericolosi accumulati nelle parti inferiori dello scafo) in una struttura atta a prevenire sversamenti accidentali o comunque impatti sull'ambiente marino. Operazioni preliminari o comunque di rischio ambientale irrilevante potranno essere effettuate "in acqua" con la nave ormeggiata in banchina (in corrispondenza delle aree operative individuate); in tal caso, l'area di cantiere sarà delimitata con panne galleggianti a doppia camicia.

Per lo svolgimento delle attività di riciclaggio nave verranno inoltre utilizzati i macchinari già adibiti alle attività attualmente svolte.

Per quanto riguarda i servizi (spogliatoi, infermeria, dispositivi di protezione individuali e delle emergenze etc) si farà riferimento alle dotazioni già nella disponibilità della San Giorgio del Porto (o dell'Ente Bacini).

3 Interferenze con altre opere ed interventi esistenti o in progetto

Come già anticipato in premessa, l'esercizio dell'attività di riciclaggio navi oggetto del presente progetto non presuppone la realizzazione di alcuna opera né impianto ed è previsto sia eseguita all'interno della più complessiva area delle "Riparazioni Navali" così come individuata dal Piano Regolatore Portuale.

Come è noto, nell'ambito della stessa area, sono in corso le attività di demolizione della M/N Concordia, condotte dal Consorzio Ship Recycling (di cui la stessa SGdP fa parte), titolare di specifica autorizzazione.

Le due attività non andranno ad interferire in quanto:

a) le aree di gestione rifiuti sono diverse;
b) per le attività della Concordia è stato individuato il bacino di carenaggio n. 4, mentre il presente progetto interessa il bacino n. 1;
c) non sono previste attività da eseguire al di fuori dell'area in concessione alla San Giorgio del Porto.

Da un punto di vista più generale, il fatto che non possano originarsi interferenze con altre opere ed interventi in progetto è confermato sia dal Piano Regolatore Portuale, di cui si è riportato stralcio in Allegato 1, sia dai pertinenti strumenti di pianificazione sovraordinati come sarà illustrato successivamente.

4 Quantificazione e provenienza delle risorse ambientali utilizzate

Dal momento che il progetto non prevede la realizzazione di alcuna opera, si può affermare che la sua realizzazione non comporterà l'utilizzo di risorse naturali. Al contrario, l'obiettivo dell'intervento, oltre a finalità generali di tutela ambientale e sviluppo produttivo, è proprio quello di consentire, attraverso il riciclaggio, la sostituzione di materie prime nei diversi processi produttivi potenzialmente interessati (metallurgia, industria delle plastiche, settore del legno etc).

In fase di gestione, data la natura delle lavorazioni, non si prevedono significativi consumi di acqua, né di energia. In particolare, non si prevede l'installazione di impianti per la produzione di energia.

5 Quantificazione dei rifiuti e loro destinazione

Nell'ambito delle attività di demolizione della nave potranno essere originati:

- pezzi di ricambio che verranno destinati a futura rivendita;
- materiali (rifiuti) da inviare a recupero o smaltimento esterno mediante eventuali operazioni di pre-trattamento;
- rifiuti che, a valle delle opportune verifiche previste dalle norme e dai regolamenti di settore, potranno essere classificati come MPS o EoW (Materie Prime Seconde o End of Waste).

In relazione allo specifico Piano di Riciclaggio della singola nave, elaborato secondo i criteri definiti dal Regolamento Europeo 1257/2013/UE e linee guida IMO, i rifiuti derivanti dalla demolizione verranno idoneamente stoccati nelle aree individuate per svolgere:

- operazioni di messa in riserva di rifiuti pericolosi e non pericolosi – R13 per il successivo avvio a recupero;
- operazioni di trattamento sui rifiuti al fine di operarne un adeguamento volumetrico, cernita, selezione, raggruppamento, riconfezionamento, lavaggio – R12;
- deposito preliminare di rifiuti pericolosi e non pericolosi per il successivo avvio a smaltimento all'esterno – D15;
- attività volte ad ottenere MPS e EoW ai sensi delle norme e regolamenti di settore - R4.

Prima dell'avvio dei rifiuti a recupero e/o smaltimento sugli stessi potranno essere pertanto effettuate operazioni quali:

- cernita, selezione e separazione;
- attività di bonifica su singole componenti (in area coperta o su platea in bacino);
- altri trattamenti meccanici riconducibili all'adeguamento volumetrico (cesoiatura, taglio, compattazione).

Parte integrante e preponderante delle fasi operative di demolizione nave è costituita dalla gestione ed eventuale trattamento dei rifiuti originati.

Fermo restando che la descrizione dettagliata di come i materiali che prenderanno la qualifica di rifiuto verranno codificati, come verranno gestiti, se / quali trattamenti subiranno e dove verranno ubicati etc è demandata, ai sensi del citato Regolamento

comunitario, allo specifico Piano Riciclaggio Nave, si riporta nel seguito un elenco dei materiali che possono essere rivenuti su di una generica nave da demolire indicando quali criticità nella manipolazione degli stessi possono originarsi sotto il profilo ambientale.

Nella tabella ai materiali viene associato lo specifico codice dell'elenco europeo nel caso della loro gestione come rifiuti.

a) Legname, PVC, altri componenti di arredo;
b) Rottami metallici;
c) Isolanti e coibentazioni;
d) Cavi elettrici;
e) Anodi
f) Batterie, accumulatori e materiali contenenti Piombo;
g) Materiali contenenti Mercurio;
h) Oli combustibili;
i) Acque di sentina;
j) Acque di zavorra;
k) Pitture e vernici;
l) Materiali contenenti PCB (es. trasformatori);
m) Apparecchiature elettriche ed elettroniche;
n) Freon;
o) Altri materiali (es. imballaggi, bombole, estintori etc).

6 Rischio di incidenti

Si premette innanzi tutto che l'attività di che trattasi non ricade nell'ambito di cui al D.Lgs. 26 giugno 2015, n°105 (Seveso III).

In linea generale, il rischio principale, che interessa principalmente la sicurezza degli addetti, è quello di esplosione nel corso delle lavorazioni a caldo. L'applicazione delle ordinarie misure di tutela dei lavoratori risulta perfettamente adeguata per la gestione del rischio in questione (lavorazioni a fiamma, lavorazioni in ambienti confinati etc).

Rischi di incidenti con potenziali ricadute ambientali possono essere ricondotti a sversamenti di prodotti liquidi durante le operazioni di svuotamento. Ai fini della riduzione del rischio in questione sono previste sia misure di tipo procedurale (redazione e gestione dell'Inventario delle sostanze, redazione del Piano Riciclaggio Nave), sia di tipo strutturale (lavorazioni eseguite in dry dock, aree cordolate etc), sia di tipo provvisionale (panne di contenimento).

Si richiama inoltre il fatto che SGdP opera in regime di qualità, sia ai sensi della UNI EN ISO 14001:2004 (gestione ambientale), sia ai sensi della ISO 30000:2009 (riciclaggio navi).

7 Inquinamento e disturbi ambientali

I comparti ambientali potenzialmente interessati dall'attività di riciclaggio navi che verrà svolta presso il Porto di Genova possono essere così individuati:

- Inquinamento atmosferico;
- Inquinamento delle acque;
- Inquinamento acustico.

Come di seguito illustrato non si prevedono, in ragione della localizzazione stessa dell'impianto e per i particolari accorgimenti operativi e gestionali adottati, significativi impatti ambientali.

7.1 Emissioni in atmosfera

Le attività di demolizione della nave che possono originare emissioni in atmosfera possono essere individuate in:

- taglio dei ponti;
- trattamento meccanico e movimentazione dei rifiuti prodotti.

Per quanto riguarda le emissioni derivanti dalla demolizione dei ponti (taglio termico) si ritiene che le stesse, fatti salvi gli aspetti relativi alla tutela della salute dei lavoratori, possano essere considerate trascurabili o comunque a ridotto impatto ambientale.

Il trattamento meccanico dei rifiuti ferrosi e non ferrosi avverrà mediante l'uso di cesoie, presse, presso-cesoie e compattatori. Tali sistemi potranno essere chiusi, precludendo ogni possibilità di origine di emissione diffusa o, come nel caso delle cesoie, facenti parte di mezzi gommati.

Non si ritiene che la riduzione volumetrica di rottami possa avere significative emissioni di carattere diffuso; se ritenuto necessario, verrà eventualmente nebulizzata acqua al fine di contenere la polverosità sia durante le fasi di riduzione volumetrica sia durante la loro movimentazione.

7.2 Scarichi nelle acque

Come riferito in precedenza, sono previste attività a bordo nave mentre la stessa è ormeggiata presso la banchina. La nave stessa, previa verifica dell'integrità dello scafo, rappresenta un sistema chiuso ed atto ad evitare eventuali rilasci (eventuali lavorazioni sui ponti potranno essere eseguite solo previa intercettazione degli ombrinali). In ogni caso nel corso di tali attività verranno posizionate panne galleggianti attorno alla nave. Saranno inoltre presi accordi specifici con imprese terze per la messa a disposizione di skimmer pronti ad intervenire per il recupero del surnatante in caso di sversamenti accidentali.

A terra, come precedentemente indicato, i rifiuti saranno gestiti o in aree coperte o in contenitori chiusi, se all'aperto. Stoccaggi in cumulo sono previsti solo per i rifiuti metallici o legnosi in aree comunque cordolate e dotate di sistema di raccolta delle acque.

In particolare, le aree scoperte di gestione saranno dotate di:

- pavimentazione impermeabile;
- cordolatura perimetrale e griglie di intercettazione;
- sistema di raccolta delle acque di dilavamento;
- serbatoio di accumulo avente capacità di almeno 10 m^3.

Le acque raccolte verranno gestite come rifiuto ed inviate a periodico smaltimento all'esterno.

Si ricorda che San Giorgio del Porto S.p.a. possiede specifico provvedimento di approvazione del Piano di Prevenzione e Gestione delle acque meteoriche e di lavaggio ai sensi del Regolamento Regionale n. 4 del 2009 (Prot. Gen. N. 0066865/2011 – atto n. 354 del 08/06/11 rilasciato dalla Provincia di Genova ora Città Metropolitana) con la quale sono disciplinate le aree utilizzate per l'attività di trasformazione e riparazione navale.

Relativamente alle acque raccolte nella fase di lavorazione in bacino le stesse verranno inviate all'impianto di trattamento di tipo chimico-fisico per poi essere scaricate in mare nel rispetto dei limiti per lo scarico in acque superficiali (cfr. Tabella 3 – Allegato 5 alla parte III del Dlgs. 152/06).

In fase di demolizione inoltre non verranno scaricate acque di sentina in mare e le acque di zavorra verranno scaricate solamente a valle della verifica della conformità delle stesse ai limiti indicati dalla normativa di settore sopra richiamata.

Presso le aree adibite all'impianto di riciclaggio sarà in ogni caso tenuto a disposizione materiale adsorbente idoneo al fine di poter agire prontamente in caso di sversamento accidentale di sostanze allo stato liquido.

Alla luce delle misure come sopra descritte si ritiene che non siano attesi fenomeni di inquinamento delle acque

Inoltre, in considerazione del fatto che tutte le attività di gestione dei rifiuti e trattamento degli stessi avverranno su superficie impermeabile non si ravvedono possibilità di contaminazione dei suoli o di eventuali falde.

7.3 Inquinamento acustico

Secondo il Piano di Zonizzazione Acustica comunale attualmente vigente tutta l'area in cui avverranno le operazioni di demolizione delle navi e di gestione e trattamento dei rifiuti ricadono in classe VI – aree esclusivamente industriali.

Tale classe è caratterizzata da limiti di immissione ed emissione sonora, sia per il periodo diurno che per il periodo notturno, piuttosto elevati:

- Immissione: diurno 70 dB(A), notturno 70 dB(A);
- Emissione: diurno 65 dB(A), notturno 65 dB(A).

In considerazione delle attività che verranno svolte, totalmente assimilabili alle attività attualmente svolte, non si ravvede possibilità che il clima acustico, già caratterizzato dalle attività industriali in essere, possa essere significativamente e negativamente influenzato.

8 Usi attuali del territorio interessato direttamente o indirettamente dall'opera

L'area in cui è previsto lo svolgimento dell'attività è quella delle Riparazioni Navali. Essa è stata destinata dal Piano Regolatore Portuale, anche in considerazione dei collegamenti viari e delle strutture presenti (bacini di carenaggio), alle attività di riparazione, manutenzione, trasformazione e costruzione navale. In effetti, il progetto si inserisce in un quadro di attività esistenti che risultano coerenti con la destinazione pianificatoria e con l'oggetto dell'attività in esame: l'attività di trasformazione navale è infatti configurabile come attività di demolizione parziale di navi. Si evidenzia peraltro che nell'area sono già presenti impianti di gestione rifiuti di provenienza navale.

9 Quadro di riferimento pianificatorio

Come già anticipato in premessa, l'intervento è localizzato nell'area delle riparazioni navali.

Il Piano Regolatore Portuale, che costituisce lo strumento di pianificazione di riferimento, individua l'Area Territoriale Riparazioni Navali, Fiera, Piazzale Kennedy", all'interno della quale prevede, per l'ambito RFK3 in cui è ubicato l'intervento, come funzione caratterizzante l'attività di riparazione, manutenzione, trasformazione e costruzione navale.

Dalla lettura delle norme specifiche per l'ambito si evince che l'obiettivo primario del i Piano è rappresentato dalla razionalizzazione e dal potenziamento del settore industriale delle riparazioni navali.

L'ambito è suddiviso in quattro Unità di Intervento. Per l'Unità 1, il P.R.P. pone alcuni vincoli nel caso in cui siano realizzati progetti differenti da quelli previsti, ma tale casistica non è pertinente in quanto l'attività che si intende svolgere non comporta né una funzione differente da quella caratterizzante né realizzazione di nuove opere.

Anche per PTCP, l'area in cui ricade l'impianto di riciclaggio navi è indirizzata al consolidamento delle attrezzature ed impianti esistenti (AI-CO).

L'obiettivo della disciplina è quello di consentire l'adeguamento degli impianti tanto sotto il

profilo funzionale quanto sotto quello paesistico- ambientale.

Secondo il regime dei PTPC per l'assetto insediativo sono pertanto consentiti quegli interventi sia di modificazione delle strutture esistenti sia di eventuale ampliamento degli impianti che ne consolidino la presenza e ne migliorino l'inserimento nel contesto ambientale.

D'altra parte, anche il Piano Urbanistico Comunale (Foglio n. 38), individua l'area tra gli ambiti speciali per i quali vigono specifici regimi normativi di disciplina paesistica o norme progettuali e prestazionali. Nel caso in esame, di fatto il P.U.C. rimanda alle previsioni del PRP.

Si segnala infine che il progetto risulta coerente anche con quanto previsto dal cosiddetto "Blue Print" che prevede anch'esso, per l'area interessata dal progetto, non solo il consolidamento, ma addirittura lo sviluppo delle attività di riparazione navale, di cui il presente progetto può costituire un tassello.

10 Valutazione degli impatti significativi

Con riferimento alle informazioni riportate nei precedenti capitoli e tenuto conto che, in considerazione dell'ambito di riferimento, non risultano pertinenti gli aspetti relativi alla tutela della flora e della fauna nonché gli aspetti relativi alla pratica agricola e zootecnica, una valutazione complessiva degli impatti significativi può essere ricapitolata come segue.

10.1 Emissioni e qualità dell'aria

Non è prevista la realizzazione di impianti fissi aventi emissioni convogliate; in particolare non si prevede l'installazione di impianti termici di taglia tale da avere rilevanza ambientale. Non si prevede l'emissione di composti organici volatili (COV).

Alcune delle lavorazioni svolte (riduzione volumetrica, movimentazione) potranno produrre altresì emissioni di carattere diffuso per le quali si adotteranno, se del caso, adeguate contromisure (nebulizzazione di acqua).

Nell'area non sono presenti centraline per la rilevazione della qualità dell'aria per cui non si dispone di dati relativi alla situazione in essere; tuttavia, uno studio condotto nell'area dell'Ente Bacini nel 2006 ha evidenziato il rispetto dei limiti sia per le polveri sospese, sia per quelle sedimentabili, che possono essere individuate come indicatori specifici per le attività in esame.

10.2 Scarichi e qualità delle acque

Le attività in esame non prevedono di norma l'utilizzo di acqua, se non per limitate attività di lavaggio, e, se del caso, per ridurre l'emissione di polveri. Le aree in cui vengono manipolati rifiuti sono dotate di sistemi di raccolta delle acque (che sono gestite come rifiuto presso impianti terzi) o collegate ad un impianto di trattamento (nel caso del bacino di carenaggio). Tutta l'area in concessione della SGdP è sottoposta al Piano di prevenzione e gestione di cui al Regolamento regionale n. 4/2009. Lo scarico a mare delle acque di zavorra, peraltro del tutto occasionale, è subordinato alla verifica di conformità ai limiti normativi. Anche gli eventuali rilasci accidentali di rifiuti liquidi saranno gestiti adottando specifiche procedure.

Non si è a conoscenza di attività sistematiche di rilevazione della qualità delle acque nell'area di interesse; informazioni relative a specchi acquei non lontani possono derivare

dalle attività di monitoraggio condotte nell'ambito della demolizione della Concordia. Si tratta in ogni caso di acque di ambiti portuali per i quali non si applicano gli standard di cui alla Direttiva 2000/60/CE in quanto non facenti parte di corpi idrici specificamente individuati nella pianificazione.

10.3 Qualità dei suoli

Il sedime dell'area in cui si svolgeranno le attività, al di sotto del conglomerato bituminoso e cementizio che costituisce la pavimentazione, è riconducibile principalmente a riporti di origine antropica ai quali non è immediatamente riconducibile la definizione di "suolo". In effetti la bozza di DPR che disciplina la gestione delle terree rocce da scavo definisce la "matrice materiale di riporto" come "miscela eterogenea di terreno naturale e di materiali inerti di origine antropica….". Nel caso specifico, e più in generale nelle opere marittimo-portuali, essendo le banchine dei manufatti, è quantomeno dubbio che siano applicabili gli standard di qualità dei suoli. In ogni caso, dal momento che tutte le lavorazioni avverranno su superficie impermeabile, non si prevedono possibilità di contaminazione dei suoli.

10.4 Clima acustico

In considerazione della classificazione acustica (classe VI – aree esclusivamente industriali) e delle lavorazioni che verranno svolte non si ravvedono significativi impatti sul clima acustico rispetto allo stato attuale. Attività di monitoraggio post-operam potranno confermare il rispetto dei livelli di immissione sonora.

10.5 Paesaggio

Come già precedentemente illustrato nel capitolo relativo agli aspetti pianificatori, l'intervento risulta conforme alle previsioni del PTCP.

Tenuto peraltro conto che, come richiamato più volte, l'intervento non comporta la realizzazione di nuove opere, si può ritenere inoltre conforme alla specifica autorizzazione paesaggistica già in possesso della SGdP (Autorizzazione Paesaggistica Calata Boccardo e Calata Grazie n. 0046 del 08.04.10).

10.6 Aspetti socio-economici

L'impatto sugli aspetti economici e sociali è da considerarsi positivo con particolare riferimento ai seguenti fattori:

a) consolidamento e sviluppo di un settore produttivo considerato strategico per la portualità;

b) realizzazione di un impianto teso a gestire, in applicazione di indirizzi comunitari, un'attività ad oggi svolta in paesi in cui le condizioni di sicurezza del lavoro e di tutela dell'ambiente risultano assolutamente inadeguate.

11 Mitigazione degli impatti

Nei capitoli precedenti, per comodità di esposizione, sono già state ampiamente illustrate le azioni di mitigazione degli impatti potenziali associati all'attività in esame.

Si vuole in questo capitolo richiamare il fatto che il presente progetto è stato sviluppato in aderenza alle indicazioni contenute nel Regolamento Europeo 1257/2013/UE e nel documento "*Integrated Pollution Prevention and Control Reference Document on Best Available Techniques for the Waste Treatments Industries August 2006"* n cui sono individuate le BAT di settore.

In particolare le BAT sono verificate per quanto riguarda:

a) Localizzazione dell'impianto

b) Progettazione e realizzazione

c) Ottenimento dalle Autorità nazionali competenti dell'autorizzazione a svolgere attività di riciclaggio delle navi

d) Gestione in modo sicuro e compatibile con l'ambiente

e) Presenza di strutture edificate per l'effettuazione delle lavorazioni

f) Adozione da parte del gestore dell'impianto di sistemi, procedure e tecniche di gestione e di monitoraggio allo scopo di prevenire, ridurre, minimizzare / eliminare rischi per la salute e sicurezza dei lavoratori ed effetti negativi per l'ambiente

g) Predisposizione di uno specifico Piano di Riciclaggio per ogni singola nave da demolire da sottoporre alle Autorità competenti

h) Gestione e manipolazione dei rifiuti pericolosi unicamente su suoli impermeabili

i) Tenuta in costante aggiornamento e secondo i dettami normativi della documentazione relativa a tutti i rifiuti provenienti dall'attività di riciclaggio nave

h) Invio a recupero e/o smaltimento dei rifiuti a centri di gestione rifiuti autorizzati

Dott. Eugenio Piovano

