

La tutela del mare dai rifiuti di bordo delle unità da diporto: applicazione del D.Lgs 182/03.

PARTE PRIMA

A cura di Cristian Rovito

(Sottufficiale del Corpo delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera).

Introduzione.

E' emblematico ormai, che sin dalla sua entrata in vigore, il D.Lgs 182/03 sull'attuazione della direttiva 59/2000 relativa agli "impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico", abbia aperto una "*vexata quaestio*" attinente specificatamente alla disciplina dei rifiuti di bordo prodotti dalle unità da diporto.

Sull'argomento *in itinere* sono stati registrati notevoli interventi di illustri giuristi, avvocati, operatori e giornalisti di settore, esponenti delle autorità addette alla vigilanza; tuttavia, molti dubbi interpretativi sono rimasti ancora oscuri o parzialmente risolti al punto da perpetuarsi in interpretazioni vaghe, non omogenee e difformi ai principi generali dell'ordinamento comunitario e interno.

Trascuriamo in questa sede di rendicontare i precipui aspetti disciplinatori della Direttiva 59/2000 e del D.Lgs 182/03, per la cui disamina rimandiamo ai precedenti contributi pubblicati sulle pagine di questa testata.¹

In considerazione dell'imminente approssimarsi della stagione estiva, approntiamo la nostra attenzione sugli aspetti ambientali del diporto nautico, riferendoci in particolare al Codice della Nautica da diporto approvato con il D.Lgs 171/2005 ed alla Circolare Ministeriale del 29 luglio 2004 del Ministro dell'Ambiente e per la tutela del territorio e del mare.

Facendo tesoro degli estenuanti e pazienti studi del cordialissimo dott. Avv. Ettore Romagnoli, mio stimatissimo superiore ed encomiabile maestro di diritto, alla cui già legante amicizia mi congiunge una grande passione per le scienze giuridiche, che doverosamente ringrazio attraverso queste pagine, cercheremo di far trasparire i punti salienti dell'individuata "*vexata quaestio*", ancorandoci su quei fondali normativi che sono e rimangono i capisaldi del sistema giuridico *de quo*.

Per comodità di trattazione, il presente contributo è stato suddiviso in più parti, che si susseguiranno in aggiornamenti successivi, nelle quali affronteremo tutti gli aspetti legislativi e tecnici attinenti alla disciplina dei rifiuti prodotti dalle unità da diporto.

Definizioni generali in materia di rifiuti e di nautica da diporto.

In materia di nautica da diporto, i principali riferimenti normativi da tenere bene in considerazione sono i seguenti:

- Legge 50/71 "Norme sulla navigazione da diporto";
- Legge 172/03 "Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico";
-

- D.Lgs 171/05 “Codice della Nautica da diporto ed attuazione della Direttiva 2003/44/CE, a norma della legge 08 luglio 2003, n. 172”;

In primis occorre capire che cosa s'intende per navigazione da diporto².

Il comma 2 dell'art. 1 del Codice della Nautica statuisce che per “*navigazione da diporto deve intendersi quella effettuata in acque marittime ed interne a scopi sportivi o ricreativi e senza fini di lucro*”.

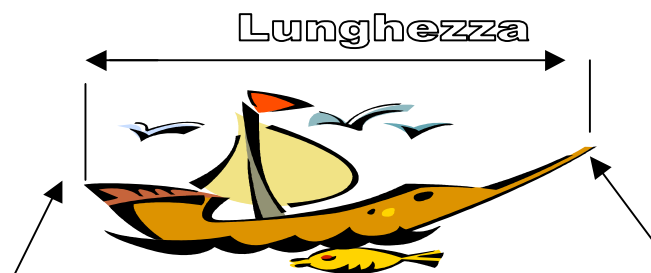
Occorre per ultimo osservare che ai successivi commi, il legislatore ha chiarito il rapporto tra il Codice della nautica da diporto e le altre normative applicabili in materia, per quanto non previsto dal codice stesso, creando di fatto una gerarchia delle fonti che vede il Codice della navigazione in posizione nettamente residuale e che trova invece applicazione soltanto laddove manchino leggi, regolamenti e usi di riferimento; in tal caso, alle imbarcazioni da diporto si applicano soltanto quelle norme riconducibili alle navi ed ai galleggianti di stazza lorda inferiore alle 10 tonnellate, se a propulsione meccanica, ed alle 25 tonnellate, in ogni altro caso, anche se l'imbarcazione supera detta stazza, sino al limite dei 24 metri di lunghezza³.

In secundis, è fondamentale percepire le differenze intercorrenti tra le diverse tipologie di “unità da diporto”, che la nuova novella qualifica cogentemente dapprima come “*qualsiasi costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto*” (art. 3, comma 1, lett. a) e successivamente classifica come segue:

- **NATANTI (art. 3, comma 1, lett. d):** s'intende ogni unità da diporto a remi, o con scafo di lunghezza pari o inferiore a 10 metri, misurata secondo gli opportuni standard armonizzati (EN/ISO/DIS/8666);
- **IMBARCAZIONI DA DIPORTO (art. 3, comma 1, lett. c):** s'intende ogni unità da diporto di lunghezza superiore ai 10 e fino a 24 metri misurata secondo gli opportuni standard armonizzati;
- **NAVI DA DIPORTO (art. 3, comma 1, lett. b):** s'intende ogni unità da diporto di lunghezza superiore ai 24 metri di lunghezza, misurata secondo gli opportuni standard di sicurezza armonizzati come per i natanti e le imbarcazioni da diporto.

Ma che cosa s'intende per “lunghezza misurata secondo gli standard armonizzati”?

Secondo le norme EN/ISO/DIS 8666, la lunghezza è la distanza misurata in linea retta tra il punto estremo anteriore della prua e il punto estremo posteriore della poppa, escluse tutte le appendici che non costituiscono parti strutturali dello scafo quali delfiniere, piattaforme poppiere, bompresso, etc. Il disegno ci aiuta a capire meglio quanto appena asserito:



Punto estremo posteriore

2

Punto estremo anteriore

I criteri di classificazione delle unità lusorie si sono costituiti nel tempo assumendo connotazioni diverse. Nelle prime formulazioni, la Legge 50/71, per molti anni conosciuta come “piccolo codice per il diporto” non enumerava in modo esplicito i natanti per i quali si rinviava al successivo art. 13, individuati come unità minori da spiaggia ed anche a motore di lunghezza inferiore a 5 metri⁴.

Con il nuovo dettato normativo, è caduto anche il criterio della “propulsione” lasciando il posto invece alla lunghezza, che è l’unico ed essenziale parametro di legge.

Mentre per le imbarcazioni da diporto vige l’obbligo di iscriverele nel R.I.D. – Registro imbarcazioni da diporto, tenuto dagli Uffici Provinciali del Dipartimento dei trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici autorizzati dal Ministro dei Trasporti e dalle Capitanerie di Porto e Uffici Circondariali Marittimi, per le navi da diporto vige quello di iscriverele nel R.N.D. – Registro navi da diporto, tenuto soltanto dalle Capitanerie di Porto, per i natanti non vi è l’obbligo d’iscrizione.

Per questi ultimi, è riconosciuta una potestà discrezionale al proprietario, il quale potrebbe decidere di iscrivere l’unità nel R.I.D. sottoponendola *ex lege* al regime amministrativo previsto per le imbarcazioni da diporto.

A quanto appena asserito si aggiunge la vigenza del principio del “possesso vale titolo”. Se, ad esempio, una domenica decidessi di prendere la barca di mio fratello (un natante a motore, lunghezza 9 metri perciò iscritto nel R.I.D.), qualora vi fosse un controllo di polizia marittima da parte Guardia Costiera od anche Guardia di Finanza, Polizia di Stato, Carabinieri, etc., ed esibissi il “certificato d’uso del motore” o “dichiarazione di potenza del costruttore secondo le nuove disposizioni” non dimostrerei/attesterei la mia eventuale ed assoluta proprietà del bene mobile.

A scanso di equivoci è bene specificare che il principio *ut supra* richiamato non vale ad escludere la responsabilità per la conduzione del mezzo e l’obbligo di attenersi a tutte le regole vigenti in materia di sicurezza della navigazione, salvaguardia della vita umana in mare, **tutela dell’ambiente** e di tutte le altre regole di condotta intendendosi come tali, ad esempio, quelle valide all’interno o in vicinanza delle aree marine protette.

Un ulteriore ed importante elemento, introdotto con l’adeguamento della normativa nazionale a quella comunitaria attraverso la trasfusione dei principi dell’Unione Europea nel Codice della nautica da diporto, riguarda la “marcatatura CE” (Direttiva 94/25/CE, modificata dalla Direttiva 2003/44/CE). E’ stata così creata una distinzione “giuridico – amministrativa” tra unità da diporto marcate CE e unità da diporto non marcate CE.

Per quanto concerne le definizioni ed il campo di applicazione previsti dal D.Lgs 182/03, è opportuno specificare quanto segue:

- **nave:** un’unità di qualsiasi tipo che opera nell’ambiente marino, inclusi gli aliscafi, i veicoli a cuscino d’aria, i sommergibili, i galleggianti, nonché le unità di cui alle lettere f) e g);
- **rifiuti prodotti dalla nave:** i rifiuti, comprese le acque reflue e i residui diversi dai residui del carico, ivi comprese le acque di sentina, prodotti a bordo di una nave e che rientrano nell’ambito di applicazione degli allegati I, IV e V della Convenzione Marpol 73/78, nonché i rifiuti associati al carico di cui alle linee guida definite a livello comunitario per l’attuazione dell’allegato V della Marpol 73/78;
- **residui del carico:** i resti di qualsiasi materiale che costituisce il carico contenuto a bordo della nave nella stiva o in cisterne e che permane al termine delle operazioni di scarico o di pulizia, ivi comprese le acque di lavaggio (slop) e le acque di zavorra, qualora venute a contatto con il carico o suoi residui; tali resti comprendono eccedenze di carico, scarico e₃ fuoriuscite;

- **peschereccio**: qualsiasi imbarcazione equipaggiata o utilizzata a fini commerciali per la cattura del pesce o di altre risorse marine viventi;
- **imbarcazione da diporto**: unità di qualunque tipo a prescindere dal mezzo di propulsione, che viene usata con finalità sportive o ricreative;

Non passa inosservato come la definizione di “imbarcazione da diporto” si differenzi da quella dettata dal Codice della Nautica da diporto; tuttavia, intendendo la prima definizione “un’ unità di qualunque tipo a prescindere dal mezzo di propulsione, che viene usata con finalità sportive o ricreative (tipiche della navigazione da diporto)”, ed interpretando in via estensiva la disposizione *de qua*, riteniamo che il D.Lgs 182/03 si applichi a tutte le unità da diporto, quindi ai natanti, alle imbarcazioni da diporto ed alle navi⁵. La definizione del D.Lgs 171/05 pertanto non restringe il raggio applicativo di quella del decreto sui rifiuti portuali.

Disaminando le tipologie di rifiuti producibili dalle unità da diporto, non possiamo avere la presunzione di enucleare un esauriente “classificazione” che, in via definitiva, elimini quei problemi interpretativi ed applicativi a cui abbiamo fatto riferimento in apertura della presente trattazione. Tuttavia, per ovvie ragioni logiche e materiali, non possiamo esimerci dall’escludere i residui del carico poiché un’ unità destinata ad una navigazione senza fini di lucro *latu sensu*, come è quella da diporto, non potrà mai essere utilizzata per trasportare gasolio, idrocarburi, granaglie, carbone, etc (se si intende rispettare le norme vigenti, mentre comportamenti *contra legem* innescano inevitabilmente un’attività accertativa e repressiva).

Quando si parla di “diporto” ormai si fa riferimento ad un fenomeno macroeconomico dai determinanti risvolti culturali, turistici e sociali non più a carattere saltuario, ma in via di definitiva perpetuazione nell’arco dell’anno. Tuttavia non possiamo sottacere sulla maggior densità/concentrazione di “utenti del mare” nel periodo primaverile con elevatissimi picchi di presenza durante il periodo estivo.

Addentrando nello specifico, “le acque reflue” delle unità da diporto non sono altro che le “acque grigie dei servizi igienici e della cucina”. Esse rientrano nell’ambito applicativo del D.Lgs 182/03 e già da alcuni anni hanno trovato una specifica disciplina a livello internazionale con la Convenzione Marpol 73/78..

In generale, le acque di sentina derivano dalle normali attività a bordo dell’unità da diporto, che si accumulano sul fondo. Viene da sé che queste ultime sono presenti principalmente sulle navi da diporto (ricordiamo, di lunghezza superiore ai 24 metri!!!) e su particolari imbarcazioni e natanti da diporto per i quali bisogna tener conto dell’elemento lunghezza, delle caratteristiche costruttive, dell’apparato propulsore, etc.

Bisogna puntualizzare che esistono natanti da diporto che pur se inferiori ai 10 metri hanno delle caratteristiche strutturali che li rendono non dissimili visivamente da un’imbarcazione, mentre *a contrariis* ci sono imbarcazioni da diporto prive di apparato motore e che hanno come unico mezzo di propulsione le vele (quali acque di sentina in senso stretto potremmo in esse trovare???)

Occorre pertanto considerare molteplici fattori nell’individuazione della tipologia esatta di unità da diporto, tra tutti certamente la sigla di identificazione.

Ribadendo che i natanti non sono iscritti e non hanno una matricola, le imbarcazioni e le navi da diporto, iscritte rispettivamente nel R.I.D. e nel R.N.D. si contraddistinguono per una sigla di identificazione riportata sul lato dritto a proravia e sul lato sinistro a poppavia.

SIGLA DI IDENTIFICAZIONE PER IMBARCAZIONE DA DIPORTO:

TS123D: l'imbarcazione è iscritta nel R.I.D. della Capitaneria di Porto di Trieste al n. 123; la lettera D sta ad indicare che trattasi di un'imbarcazione da diporto;

SIGLA DI IDENTIFICAZIONE PER NAVE DA DIPORTO:

TS123ND: la nave da diporto è iscritta nel R.N.D. di Trieste al n. 123, le lettere ND stanno ad indicare che trattasi di una nave da diporto:

Ricordiamo altresì che mentre i R.I.D. sono tenuti anche dagli uffici della Motorizzazione Civile sicché le imbarcazioni ivi iscritte riportano la sigla della provincia, ad esempio MI123D, i R.N.D. sono tenuti soltanto dalle Capitanerie di Porto.

Cristian Rovito

Pubblicato il 15 giugno 2007

¹ Vds in proposito: "La disciplina dei rifiuti in porto – 2004" e "La disciplina dei rifiuti portuali: aspetti tecnico – pratici a quasi due anni dall'entrata in vigore del D.Lgs 182/2003" – 2005 a cura di Cristian ROVITO per www.dirittoambiente.com.

² Per maggiori cognizioni sulle origini storiche della nautica da diporto consultare il Capitolo I° de "Il diporto Nautico nella sua disciplina legale ed amministrativa – edito da Camera di Commercio di Trieste, autore dott. Avv. Ettore ROMAGNOLI".

³ Così Massimiliano GRIMALDI su "Il Codice della nautica da diporto" ed. Simone;

⁴ Sempre dott. Avv. Ettore ROMAGNOLI su "Il diporto Nautico nella sua disciplina legale ed amministrativa– edito da Camera di Commercio di Trieste;

⁵ Così anche Massimiliano GRIMALDI su "Il Codice della nautica da diporto" ed. Simone;