

Le Capitanerie di Porto – Guardia Costiera – a difesa e tutela dell’ambiente marino nell’attività di prevenzione e repressione degli illeciti ambientali.

A cura di Cristian Rovito (Sottufficiale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera)

1. Introduzione storica: le origini del Corpo delle Capitanerie di Porto.

Il Corpo delle Capitanerie di Porto può storicamente essere collocato nel periodo della “nuova Italia” uscita dalla lunga e travagliata esperienza risorgimentale attraverso un percorso parallelo all’evoluzione tecnico giuridica dell’intera legislazione marittima, nazionale ed internazionale. In effetti, la crescita strutturale ed istituzionale delle Capitanerie di porto segue di pari passo quella fino ad allora consuetudinaria del diritto marittimo. Il 1865 è un anno di fondamentale importanza per il Corpo perché se, da un lato, venne promulgato il Codice per la Marina Mercantile (R.D. 24 giugno 1865, n. 2360), in vigore dal 1 gennaio 1866, dall’altro, il Re Vittorio Emanuele II firmò nell’allora capitale d’Italia, Firenze, il R.D. 20 luglio 1865, n. 2438, in vigore dal successivo 1 settembre, concernente “l’ordinamento del personale addetto alle Capitanerie di Porto”¹.

Con tali atti normativi vennero connubiate due organi ai quali fino ad allora era stata attribuita la “disciplina di tutte le attività marittime e portuali”: il Corpo di Stato Maggiore dei Porti ed i Consoli di Marina. A carattere militare il primo, con attribuzioni essenzialmente tecniche limitate all’ambito portuale, Corpo civile con attribuzioni precipuamente amministrative, il secondo.

In seguito, con la legge del 8 luglio 1926, n. 1178, sull’ordinamento dei Corpi della Marina Militare, sono stati disciplinati i compiti svolti dalle Autorità marittime, identificabili queste con il Corpo delle Capitanerie di Porto. L’art. 32 della Legge n. 1178/1926, ha individuato le funzioni spettanti agli Ufficiali del corpo nel seguente modo:

- 1) coprire presso l’amministrazione centrale le cariche previste dall’ordinamento della marina mercantile;
- 2) dirigere i servizi delle circoscrizioni territoriali della marina mercantile; comandare i porti e regolare tutte le attività che in essi si svolgono;
- 3) esercitare funzioni di controllo e di polizia sui cantieri e stabilimenti meccanici navali, applicare la legge a favore dell’industria delle costruzioni e sovrintendere all’istituto della proprietà e ipoteca navale;
- 4) verificare l’armamento e l’idoneità delle navi mercantili in relazione ai servizi cui sono adibite;
- 5) liquidare le tasse di ancoraggio e i diritti marittimi;
- 6) dirigere i soccorsi alle navi in pericolo, dare assistenza ai naufraghi, presiedere le commissioni di inchiesta sui sinistri marittimi delle navi della marina mercantile, istruire le azioni generose compiute in mare;
- 7) provvedere all’iscrizione, al conferimento di gradi ed alla tutela sociale e giuridica della gente di mare;
- 8) esercitare il potere di giurisdizione civile e penale secondo le competenze stabilite dalle leggi (tali funzioni sono oggi venute meno a seguito delle pronunce 121/70 e 164/76 della Corte Costituzionale);

- 9) amministrare il demanio pubblico marittimo (per taluni aspetti quest'attività si è affievolita in seguito all'assegnazione della gestione alla competenza delle Regioni²);
- 10) esercitare la vigilanza tecnica sulla pesca marittima, presiedere le commissioni compartimentali di pesca ed attuare i provvedimenti a favore dei pescatori;
- 11) presiedere i consigli di leva marittima e farne parte, adempiere alle operazioni del contingente di leva;
- 12) concorrere alla difesa marittima e costiera, ai servizi ausiliari e logistici dell'armata, all'applicazione di norme del diritto internazionale marittimo e all'esercizio della polizia militare;
- 13) far parte del Consiglio Superiore della marina mercantile;
- 14) adempiere ad ogni altro servizio che abbia attinenza con quelli sopra indicati.

Tuttavia, solo nel 1989, a seguito dell'emanazione del Decreto Interministeriale 8 giugno 1989, si è avuto un passaggio decisivo verso l'ammodernamento del Corpo. Con tale Decreto infatti, i reparti destinatari di compiti di natura tecnico-operativa sono stati costituiti in "Guardia Costiera" che, pertanto, rappresenta un'articolazione del Corpo medesimo. A similitudine di quanto avvenuto negli altri Stati, le unità navali ed aeree del Corpo, oltre a recare la scritta "Guardia Costiera", hanno vestito la tradizionale banda diagonale di colore rosso sullo scafo e sulla carlinga e che, in tutto il mondo, contraddistingue i mezzi della "Guardia Costiera" da quella di altri enti o corpi di polizia locali e statali. Tale "logo" tuttavia, in omaggio ai colori della bandiera nazionale ed all'appartenenza del Corpo delle Capitanerie di porto alla Marina Militare, è stato disegnato come una fascia tricolore in cui la banda rossa ha assunto un'estensione predominante e recante, al centro, la tradizionale ancora nera della Marina su campo circolare bianco.

In seguito, con la L. n. 84/1994 sul "Riordino della legislazione in materia portuale", è stato attuato il passaggio dall'Ispettorato al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera. Attualmente l'organico è composto da circa 10.644 persone, di cui 1.269 ufficiali, 4.100 sottufficiali, 2.700 volontari di truppa e 2.575 unità di leva (anche se è errato parlare di leva essendo stata definitivamente soppressa dal legislatore nella passata legislatura con la legge 23 agosto 2004, n. 226, intendiamo riferirci al personale volontario in ferma prefissata di 1 anno e/o in rafferma quadriennale).

Nel corso degli anni, i compiti istituzionali assegnati al Corpo sono stati non solo rafforzati, ma anche ampliati fino a determinare delle ridisegnazioni degli assetti organizzativi e funzionali, attraverso l'emanazione di "leggi speciali".

In particolare ci si vuole riferire ai sottoelencati testi normativi che hanno attinenza diretta ed indiretta con la tutela e protezione dell'ambiente marino:

- 1) Legge 963/1965 - disciplina della pesca marittima e relativo regolamento di attuazione approvato con D.P.R. n. 1639/68;
- 2) Legge 979/1982 recante "disposizioni per la difesa del mare";
- 3) Legge 349/1986, istitutiva del Ministero dell'Ambiente che prevede la possibilità di avvalersi del Corpo delle Capitanerie di porto per l'attività di vigilanza, prevenzione e repressione di attività svolte in danno all'ambiente;
- 4) Legge 394/91, con la quale viene attribuita la sorveglianza all'interno delle aree marine protette;
- 5) Legge 84/94 e successive modificazioni ed integrazioni;
- 6) D.Lgs 182/2003 sulla disciplina dei rifiuti portuali;
- 7) D.Lgs 152/06 - "Nuovo Testo Unico Ambientale";

Abbiamo ut supra puntualizzato che le Autorità marittime si identificano essenzialmente con le sedi periferiche del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, le quali oltre a svolgere i compiti scaturenti dalla L. 84/1994, che si riferiscono essenzialmente alle precipue funzioni amministrative svolte all'interno dei porti, svolgono compiti e funzioni collegate in primis con l'uso del mare per i fini civili e da cui discende una dipendenza funzionale da vari Ministeri che si avvalgono della loro opera: primo fra tutti il Ministero dei Trasporti (ex Ministero delle Infrastrutture e Trasporti) che ha “ereditato”, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ex Ministero dei Trasporti e della Navigazione che, a sua volta, aveva sostituito quello della Marina Mercantile), la maggior parte delle funzioni collegate all'uso del mare per attività connesse con la navigazione commerciale e da diporto e sul cui bilancio gravano le spese di funzionamento. Possiamo tracciare le principali linee di attività del Corpo delle Capitanerie di porto, che possono essere riassunte come segue:

In via generale:

- 1) ricerca e soccorso in mare (SAR), con tutta l'organizzazione di coordinamento, controllo, scoperta e comunicazioni attiva nelle 24 ore che tale attività comporta;
- 2) sicurezza della navigazione e safety (intendendosi l'attività antiterroristica) con controlli ispettivi sistematici su tutto il naviglio nazionale mercantile, da pesca e da diporto e, attraverso l'attività di *Port State Control*, anche sul naviglio mercantile estero che scala nei porti nazionali;
- 3) polizia marittima intesa in sia in senso amministrativo/preventivo che repressivo con connessione diretta con l'attività di P.G. in senso stretto;
- 4) nautica da diporto;

Per quanto concerne la tutela dell'ambiente marino:

- 5.a) protezione dell'ambiente marino;
- 5.b) adozione di provvedimenti urgenti per il contenimento e la rimozione di inquinanti in mare;
- 5.c) attività di sorveglianza nelle aree marine protette;
- 5.d) elaborazione a cura degli uffici compartimentali dei “Piani di pronto intervento locale” che vanno ad agganciarsi al “Piano di pronto intervento nazionale della Protezione Civile – COEM (Centro operativo emergenze in mare);
- 5.e) attività di sorveglianza ed accertamento degli illeciti in materia di rifiuti e repressione dei traffici illeciti e degli smaltimenti illegali (art. 195);
- 5.f) attività di sorveglianza e di accertamento degli illeciti in violazione delle norme in materia di tutela delle acque quando possano derivare danni o situazione di pericolo per l'ambiente marino e costiero (art. 135, comma 2 del D.Lgs 152/06);

Per quanto riguarda la pesca marittima:

- 6.a) vigilanza sulle attività di pesca e sulla corretta commercializzazione del pescato;
- 6.b) coordinamento di tutte le attività inerenti la vigilanza sulla pesca;
- 6.c.) esecuzione dei controlli previsti dai regolamenti comunitari con particolare attenzione alla posizione dei pescherecci in mare.

Ulteriori funzioni sono svolte per il Ministero della difesa (arruolamento personale militare), dei beni culturali e ambientali (archeologia subacquea), degli interni (antimmigrazione⁴), di grazia e giustizia e per il dipartimento della protezione civile, tutte aventi come comune denominatore il mare e la navigazione.

Gli organi posti a capo delle Autorità marittime si identificano nelle sottoriportate figure:

- 1) Il direttore marittimo;
- 2) Il capo del compartimento marittimo;
- 3) Il capo del circondario marittimo;
- 3) I capi degli altri uffici marittimi (uffici locali marittimi e delegazioni di spiaggia).

Tutti i soggetti anzidetti sono, nell'ordinamento giuridico della navigazione marittima, distinti organi periferici della c.d. amministrazione diretta, titolari di attribuzioni ben definite ed al tempo stesso partecipati di quelle riferite dall'ordinamento alla figura del Comandante del porto, nei casi in cui taluni di quei soggetti pubblici rivestono quella figura. In particolare, il Comandante del porto è titolare di un complesso di poteri amministrativi inerenti al movimento delle navi, all'esercizio delle attività professionali (pilotaggio, rimorchio, lavoro portuale, ecc.), all'uso ed alla polizia delle aree portuali, salvo la competenza delle altre autorità amministrative; può ordinare la rimozione di navi o materiale sommerso al proprietario, qualora ritenga che dallo stato d'immersione possa derivare pericolo o intralcio alla navigazione, se il proprietario non è noto, o in caso d'urgenza può ordinare la rimozione d'ufficio e successivamente la vendita per conto dello Stato; emana le ordinanze e tutti i provvedimenti relativi alla sicurezza (come il divieto di accendere fiamme libere, le precauzioni da adottare per l'imbarco e allo sbarco dei passeggeri ed alla prevenzione dell'inquinamento, ecc.)⁴.

2. Le funzioni di Polizia Giudiziaria ambientale delle Capitanerie di Porto.

2.1. Una premessa essenziale

Con il termine "polizia" s'intende l'attività che lo Stato e altri Enti Pubblici svolgono per assicurare le condizioni di un ordinato e tranquillo vivere sociale. In dottrina si vuole distinguere l'attività di polizia in senso ampio, dall'attività di polizia in senso stretto. Con riferimento al primo significato, ci si orienta verso quella primordiale attività di "governo", mentre con riferimento al secondo, verso quell'attività che è diretta a prevenire e reprimere ciò che reca danno. Si parla quindi di "polizia a carattere preventivo e repressivo". Sotto il profilo della prevenzione l'obiettivo è appunto quello di prevenire condotte che possano turbare l'ordine e la sicurezza pubblica e quindi gli illeciti in generale (polizia detta anche amministrativa). Sotto il profilo repressivo, invece, si vuole appunto reprimere violazioni già verificatesi evitando che possano portare conseguenze ulteriori (polizia giudiziaria) Sono pertanto insite due funzioni: una preventiva e l'altra repressiva.

La prima è svolta nell'ambito della polizia amministrativa che opera prima dell'infrazione per impedire che essa possa essere compiuta. La seconda è propria della Polizia Giudiziaria perché viene svolta dopo il verificarsi di un reato, assicurando i colpevoli alla giustizia. In essa è evidente il carattere prettamente giudiziario che vale a differenziarla dalla polizia amministrativa mantenendo la sua dizione di polizia giudiziaria.

I reati in materia ambientale sono di competenza di tutta la Polizia Giudiziaria. Non esiste, in altre parole, alcuna competenza selettiva specifica che determini un'esclusività operativa di un organo di P.G. verso questi reati o addirittura verso alcuni di questi reati. La riserva è inesistente a livello attivo e passivo; in altri termini, nessun organo di P.G. può essere considerato competente in via esclusiva per alcuni reati ambientali, né, al contrario, nessun organo di polizia può ritenersi esonerato parzialmente o totalmente dalla competenza verso questi reati, con rinvio ad altri organi.

Indubbiamente esiste una specializzazione di fatto che fa sì che alcuni organi siano istituzionalmente preposti e preparati in particolare verso determinate tipologie di illeciti, ma questo non esime gli stessi organi dalle competenze verso gli altri reati ed in particolare, per quanto attiene al settore in esame, dal potere/dovere di intervento verso illeciti di diversa tipologia nel campo ambientale. Tale concetto è autorevolmente ripreso e ribadito dalla Suprema Corte di Cassazione (Cass. Pen. Sez. III del 27/09/1991, n. 1872 – Pres. Gambino, Est. Postiglione) la quale sancisce espressamente che **“i reati in materia ambientale sono di competenza di tutta la polizia giudiziaria, senza distinzione di competenze selettive o esclusive per settori, anche se di fatto esistono delle specializzazioni”**. La stessa Corte per ovviare a realistiche problematiche derivanti da una mancata qualificazione professionale su specifici e particolari punti tecnici da parte della P.G., in generale, aggiunge che “naturalmente la P.G. potrà avvalersi di persone idonee nella qualità di “ausiliari” e l'accertamento tecnico che ne consegue deve considerarsi atto della stessa P.G.

È opportuno ancora una volta precisare che tutti gli organi di P.G., su iniziativa e su segnalazione, devono comunque sempre intervenire in ordine ad un reato ambientale. E non possono rifiutare il loro operato qualora un privato si rivolga a loro adducendo “la non competenza”, per la quale si rende necessario rivolgersi ad un organo specializzato poichè integrerebbero ad personam il reato di omissione di atti d'ufficio di cui all'art. 328 del Codice Penale.

Il fondamento di quanto asserito lo troviamo nell'art. 55, “la Polizia Giudiziaria deve, anche di propria iniziativa, prendere notizia dei reati, evitare che vengano portati a conseguenze ulteriori, ricercarne gli autori ed assicurare le fonti di prova e compiere quant' altro possa essere utile all'applicazione della legge penale. La P.G. svolge attività disposta e delegata dall'Autorità Giudiziaria”.

In effetti, oltre al fatto che è la “Polizia Giudiziaria” (costituita da Ufficiali ed Agenti – art. 57 c.p.p.) a dover dare esecuzione alle disposizioni contenute nell'articolo ut supra richiamato, è evidente che con tale disposizione, il legislatore ha voluto riferirsi a tutti gli organi a cui tali funzioni sono assegnate per legge, anche eventualmente nell'ambito ed entro i limiti del servizio cui sono destinati⁵.

Ma quel che più ci interessa nel perimetro della presente trattazione è che per quanto concerne i compiti dell'Autorità Marittima, gli artt. 135 e 195 del nuovo testo unico ambientale, rivestono un'importanza piuttosto rilevante in materia di polizia giudiziaria ambientale.

Lo scopo è analizzare, nella piena consapevolezza che l'ampiezza della materia trattata non potrà consentire una completa esaustività degli argomenti, l'evoluzione dei compiti della Guardia Costiera alla luce del nuovo corpus legis in materia ambientale e di come quest'ultima si coniughi con la coeva normativa internazionale in materia di tutela dell'ambiente marino.

2.2. Riferimenti principali.

L'attività di Polizia Giudiziaria nel Corpo delle Capitanerie di Porto è essenzialmente disciplinata da quattro principali capisaldi, ai quali si collegano altri riferimenti normativi di spiccata importanza per gli Ufficiali e gli Agenti di P.G. della Guardia Costiera Italiana:

- **Art. 57, comma 3 del Codice di procedura penale;**

“Salve le disposizioni delle leggi speciali, sono ufficiali di polizia giudiziaria . . . omissis . . . Sono altresì ufficiali e agenti di Polizia Giudiziaria, nei limiti del servizio cui sono destinate secondo le rispettive attribuzioni, le persone alle quali le leggi e i regolamenti attribuiscono le funzioni previste dall'art. 55”. (che così recita: “la Polizia Giudiziaria deve, anche di propria iniziativa, prendere notizia dei reati, impedire che vengano portati a conseguenze ulteriori, ricercarne gli autori, compiere gli atti necessari per assicurare le fonti di prova e raccogliere quant'altro possa servire per l'applicazione della legge penale. Svolge ogni indagine e attività disposta o delegata dall'Autorità Giudiziaria, Le funzioni di cui ai commi precedenti sono svolte dagli ufficiali e dagli agenti di polizia giudiziaria”)”.

Gli Ufficiali ed Agenti di P.G. indicati dai primi due commi dell'art. 57 c.p.p. hanno una competenza generale in quanto sono legittimati a svolgere funzioni di polizia giudiziaria con riferimento alla ricerca e all'accertamento di “qualsiasi reato”. Numerose leggi e regolamenti attribuiscono a soggetti diversi da quelli per così dire classici o rinomati (Guardia di Finanza, Carabinieri, Polizia di Stato, Polizia Penitenziaria e Corpo forestale dello Stato – le 5 Forze di Polizia in senso stretto) una “competenza limitata”. Si tratta di una categoria molto ampia in cui rientra il personale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera – la cui differenza fondamentale, rispetto alle altre categorie di ufficiali ed agenti di P.G., sta nel fatto che in essa ricadono quei soggetti che, pur avendo quasi sempre una competenza piena quanto alle funzioni che possono svolgere, vedono tuttavia limitata la sfera di svolgimento di tali funzioni all'accertamento di alcune determinate specie di reati e non, invece, di qualunque reato. Ne consegue l'ipotesi in cui è bene parlare di Ufficiali e Agenti di polizia giudiziaria a competenza limitata o settoriale; ovvero, come statuisce lo stesso art. 57, comma 3 del c.p.p., di “persone cui le funzioni di p.g. sono attribuite “nei limiti del servizio cui” dette persone “sono destinate” e secondo le rispettive attribuzioni.

L'inciso “nei limiti del servizio cui sono destinate”, intende alludere ad una competenza settoriale dei singoli soggetti e cioè al fatto che essi possono esercitare funzioni di p.g. solo con riferimento alle determinate specie di reati che la legge o il regolamento consente loro di ricercare e accertare. Per quanto attiene l'inciso “secondo le rispettive attribuzioni” si fa riferimento ai diversi poteri conferiti, rispettivamente agli ufficiali e agli agenti, specie con riguardo alla legittimazione a compiere, da parte dei primi, tutti gli atti di polizia giudiziaria e, da parte dei secondi, solo alcuni di essi.

- **Art. 1235 del Codice della Navigazione;**

“Agli effetti . . . omissis . . . sono ufficiali di polizia giudiziaria:

- 1) i comandanti, gli ufficiali del corpo delle capitanerie di porto, gli ufficiali del corpo equipaggi militari marittimi appartenenti al ruolo servizi portuali, i sottufficiali del corpo equipaggi militari marittimi appartenenti alla categoria servizi portuali, i direttori e i delegati di aeroporto . . . omissis . . . riguardo ai reati previsti dal codice della navigazione,*

nonché riguardo ai reati comuni commessi nel porto o nell'aerodromo, se in tali luoghi mancano uffici di pubblica sicurezza. Negli aerodromi . . . omissis . . . ;

- 2) *omissis . . . sono agenti di polizia giudiziaria, riguardo ai reati previsti dal presente codice, nonché riguardo ai reati comuni commessi nel porto, se in tale luogo mancano gli uffici di pubblica sicurezza, i sottocapi e comuni del corpo equipaggi militari marittimi appartenenti alla categoria servizi portuali. Assumono le funzioni di agenti di polizia giudiziaria i sottocapi e comuni di altre categorie del corpo equipaggi militari marittimi destinati presso le capitanerie di porto e uffici marittimi minori, i funzionari e gli agenti degli aerodromi . . . omissis . . .*

- **Art. 21 della Legge 963/65 sulla disciplina della pesca marittima;**

*“Salvo il disposto . . . omissis . . . la sorveglianza sulla pesca e sul commercio dei prodotti di essa e l'accertamento delle infrazioni alle leggi ed ai regolamenti che li riguardano sono affidati, sotto la direzione dei comandanti delle Capitanerie di Porto, al personale civile e militare dell'amministrazione centrale e periferica della marina mercantile (le cui funzioni in materia di pesca marittima sono state assorbite dal Ministero per le politiche agricole forestali – Direzione generale della pesca e dell'acquacoltura, alle guardie di finanza, ai carabinieri, agli agenti di pubblica sicurezza ed agli agenti giurati di cui all'articolo seguente. Alle persone di cui al precedente comma è riconosciuta, qualora già ad esse non compete, la **qualifica di ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria**, secondo le rispettive attribuzioni, ai fini della vigilanza sulla pesca ai sensi dell'art. 221 del Codice di Procedura penale (ora art. 57, comma 3 del nuovo codice).*

- **Art. 23 della Legge 979/82 relativa alle “disposizioni per la difesa del mare dagli inquinamenti”;**

“La sorveglianza per la prevenzione degli inquinamenti delle acque marine da idrocarburi e dalle altre sostanze nocive all'ambiente marino e l'accertamento delle infrazioni alle norme relative sono affidati, sotto la direzione dei Comandanti di porto, al personale militare del Corpo delle Capitanerie di Porto.”

2.3. Altri riferimenti.

Con l'emanazione della L. 31 luglio 2002, n. 179, il legislatore ha dettato delle nuove disposizioni in materia ambientale. All'art. 2, ha previsto il potenziamento dell'organico del Comando dei Carabinieri per la tutela dell'ambiente, mentre con l'art. 20 ha istituito il Reparto Ambientale Marino (RAM) del Corpo delle Capitanerie di Porto, posto alle dirette dipendenze del Ministro dell'Ambiente e per la tutela del territorio, ora rinominato in **Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare**.

La ratio che ha concretizzato la volontà politico – istituzionale di voler istituire un nuovo organo interno del dicastero discende essenzialmente dalla necessità di conseguire un più rapido ed efficace supporto alle attività di tutela e di difesa dell'ambiente marino e costiero⁶.

Il Reparto Ambientale Marino (RAM) espleta un essenziale ed efficace raccordo tra il Ministro e l'intera struttura periferica della Guardia Costiera: 14 Direzioni Marittime, 53 Capitanerie di Porto, 48 Uffici Circondariali Marittimi, 126 Uffici Locali Marittimi e 38 Delegazioni di spiaggia.

Per quanto attiene la sua organizzazione interna, il Reparto, posto sotto la direzione di un Ufficiale Ammiraglio del Corpo delle Capitanerie di Porto, è strutturato in una segreteria di reparto e 3 uffici:

Ufficio I°: Aree Marine Protette;

Ufficio II°: Inquinamento e sicurezza ambientale nei porti;

Ufficio III°: Statistica ambientale.

3. Ambiente marino e funzioni di Polizia Giudiziaria della Guardia Costiera.

Anche alla luce del nuovo testo unico in materia ambientale, per quanto concerne le norme di rilevante interesse per l'attività delle CC.PP., nel sottoelencato specchio riepilogativo, riassumiamo i principali capisaldi normativi da cui discende la "competenza istituzionale" del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera – in materia ambientale in senso lato ed in senso stretto:

- 1) L'art. **art. 135**, intitolato "**Competenza e giurisdizione**", al **comma 2** dispone: "*Fatto salvo quanto previsto dal decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, ai fini della sorveglianza e dell'accertamento degli illeciti in violazione delle norme in materia di tutela delle acque dall'inquinamento provvede il Comando Carabinieri Tutela Ambiente (C.C.T.A.); può altresì intervenire il Corpo forestale dello Stato e possono concorrere la Guardia di Finanza e la Polizia di Stato. **Il Corpo delle capitanerie di porto, Guardia costiera, provvede alla sorveglianza e all'accertamento delle violazioni di cui alla parte terza del presente decreto quando dalle stesse possano derivare danni o situazioni di pericolo per l'ambiente marino e costiero***".

Questa nuova disposizione vale a rafforzare quella cornice di competenze in cui si amalgamano perfettamente le capacità operative dell'Autorità Marittima Italiana in materia ambientale. Riteniamo venga ora riconosciuta agli uomini ed alle donne delle CC.PP. un ruolo di primo ordine nelle attività di controllo, accertamento, monitoraggio e repressione su tutte le fonti inquinanti provenienti da terra e che sono senz'altro in grado di provocare seri danni all'intero ecosistema marino e costiero.

In forza di quanto sopra richiamato, con riferimento all'attività di iniziativa (la polizia giudiziaria deve, anche di propria iniziativa . . .), il Corpo ha visto il consolidarsi di un ruolo importante in quanto corpo armato appartenente alla Marina Militare con funzioni di polizia giudiziaria, ma nello stesso tempo si è visto riconoscere un allargamento dei propri poteri di controllo sia in termini prevenzionistici (attività di monitoraggio – vessel traffic service, attività preventiva attraverso il port state control per il trasporto delle merci, anche pericolose o tossico – nocive, di passeggeri, etc), sia in termini repressivi.

Viene in effetti attribuita una piena funzione di accertamento su tutte le fonti inquinanti provenienti da terra, idonee ad arrecare nocimento all'ambiente marino e costiero con conseguente ampliamento dei poteri di controllo, specie per quanto interessa l'attività d'iniziativa di polizia giudiziaria, alla quale si affianca una competenza primaria per le condotte illecite costituenti la causa del danno.

- 2) L'art. **art. 195**, intitolato “**Competenze dello Stato**”, al **comma 5** dispone, invece, che “*Fatto salvo quanto previsto dal decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, ai fini della sorveglianza e dell'accertamento degli illeciti in violazione della normativa in materia di rifiuti nonché della repressione dei traffici illeciti e degli smaltimenti illegali dei rifiuti provvedono il Comando Carabinieri Tutela Ambiente (C.C.T.A.) e il Corpo delle Capitanerie di porto; può altresì intervenire il Corpo forestale dello Stato e possono concorrere la Guardia di Finanza e la Polizia di Stato*”.

Anche in questa fase si è dinanzi ad una sorta di “rivoluzione normativa delle competenze” perché in effetti non si è fatto altro che consolidare in via diretta la competenza del Corpo nella repressione delle violazioni afferenti in generale alle norme sui rifiuti, al traffico e al trasporto illegale, in cui rientra appieno quello per mare.

Certamente occorre conoscere adeguatamente le complesse procedure dettate non soltanto dal codice di procedura penale, che hanno un carattere prevalentemente tecnico – operativo, ma anche quelle insite all'interno del nuovo testo unico ambientale, assegnatarie delle varie competenze in materia. Esse s'interessano anche degli aspetti amministrativi, che ricordiamo riconducono all'ambito preventivo/prevenzionistico. Si pensi infatti all'autorizzazione allo scarico in mare di acque industriali da parte di una ferriera, alle modalità di monitoraggio e di effettuazione dei prelievi che potrebbero assumere una rilevanza probatoria in sede penale, etc.

Di grande rilievo sotto il profilo probatorio sarà la legge di recepimento della Direttiva 2005/35/CE⁷, di cui ci siamo occupati tempo fa con un contributo pubblicato su queste pagine, che dovrà tenere in debito conto il nuovo e più ampio ambito spaziale in cui lo Stato italiano potrà (*rectius*: dovrà) esercitare la propria giurisdizione in materia di protezione e preservazione dell'ambiente marino – una volta che saranno formalmente istituite le “zone di protezione ecologica” –. L'art. 2 comma 2 della legge n. 61 del, pubblicata sulla G.U. n. 52 del 3/03/2006, dispone che entro le istituite zone di protezione ecologica “*si applicano, anche nei confronti delle navi battenti bandiera straniera e delle persone di nazionalità straniera, le norme del diritto italiano ...omissis... in materia di prevenzione e repressione di tutti i tipi di inquinamento marino, ivi compresi l'inquinamento da navi e da acque di zavorra, l'inquinamento da immersione di rifiuti*”. In tali aree non avrà più ragione di esistere quella “discriminante” a carico delle sole navi italiane, che ricordiamo ancora, secondo la Legge 979/82 non possono causare lo sversamento di idrocarburi o di miscele di idrocarburi, né entro né al di fuori delle acque territoriali.

In buona sostanza, alla luce del prospettato quadro normativo tuttora in via di delineazione – quadro che non sembra destinato ad essere inciso dal nuovo art. 135 comma 2 del Testo Unico in materia ambientale, inerente l'attività di repressione dei “danni o situazioni di pericolo per l'ambiente marino e costiero” provenienti da terra (e non quindi da navi *n.d.r.*) – il dato più saliente che sembra emergere è non solo l'intento di armonizzare il sistema sanzionatorio degli Stati membri cui mira precipuamente la Direttiva in rassegna, ma vieppiù la previsione della possibilità (*rectius*: potestà) d'intervento oltre i limiti delle acque territoriali da parte dello Stato italiano, e ciò sia in via preventiva che, se del caso, repressiva, cui invece mira la Legge n. 61/2006.

Insomma gli scenari normativi sono ancora in fermento, ma quel che più preme evidenziare è che, in una prospettiva *de iure condendo*, la normativa di tutela dall'inquinamento marino nell'area mediterranea, e il conseguente imprescindibile ruolo della Guardia Costiera, quale organo preposto al rispetto di essa, sono destinati a rappresentare il “fiore all'occhiello” dello Stato Italiano nella materia *de qua*.

Cristian Rovito

Publicato il 29 ottobre 2006

¹ La critica di allora così si espresse: “un corpo nuovo e moderno in uno Stato nuovo e moderno. . . “. Per un più prolisso approfondimento vds “Sentinelle in blu” – Mursia Editore.

² Per approfondimenti sui poteri e le attribuzioni delle Autorità marittime si rinvia a NOBILE, Doveri e poteri d'intervento dell'Autorità Marittima (nota a sent. Cass., Sez. IV pen., 1 febbraio 1996 n. 1169, Piscione), in Dir. Mar. 1997, I, 1026.

³ Per approfondimenti in merito alle funzioni di polizia marittima dell'immigrazione, mi sia consentito un rinvio al mio scritto, cfr Salamone, “Polizia marittima ed antimmigrazione alla luce della recente normativa”, in Diritto & Diritti – Rivista giuridica elettronica pubblicata su Internet all'indirizzo www.Diritto.it, ISSN 1127-8579, 2004.

⁴ Cfr. LEFEBVRE, PESCATORE, TULLIO, Manuale di Diritto della navigazione, Milano, 2000, 69 ss.

⁵ Per maggiori approfondimenti vds: “Rifiuti, acque e rumore: tecnica di controllo ambientale” di Maurizio SANTOLOCI – ed. Laurus Robuffo Vds in merito “Il telerilevamento aereo come strumento operativo di P.G. a tutela dell'ambiente” a cura del dott. Armando FRANZA e del dott. Maurizio SANTOLOCI su www.dirittoambiente.com

⁶ Per maggiori informazioni invitiamo i nostri lettori a visitare il sito www.guardiacostiera.it

⁷ Per un'ampia disamina della direttiva cfr. SALAMONE, La direttiva (CE) n. 2005/c 25e/03 sull'armonizzazione del sistema sanzionatorio previsto al fine di aumentare la sicurezza marittima e migliorare la protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento provocato dalle navi, in Diritto & Diritti – Rivista giuridica on line, 2005 e ancora, ROVITO, Il rafforzamento della cornice penale all'interno della Comunità Europea per la repressione dell'inquinamento provocato dalle navi, in www.dirittoambiente.com.