

**Domanda:**

Vorrei chiarimenti sulla disciplina giuridica alle acque di sentina. Oggi nessuna imbarcazione da diporto è dotata di una cassa di ritenzione di acque di sentina, così come di cassa per acque nere. Non parliamo poi delle imbarcazioni adibite alla pesca. Stesso discorso. Potete affrontare il tema? Per quanto attiene poi gli impianti portuali, nessun porto, ritengo, sia dotato di impianti per ricevere acque di sentina dalle unità sopraccitate, fermo restando che le stesse dovrebbero essere dotate di appositi impianti per lo smaltimento.

**Risposta a cura di Cristian Rovito (Sottufficiale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera -):**

Il D.Lgs 182/03 è stata emanato per dare attuazione alla Direttiva 59/2000 relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico e persegue l'obiettivo di ridurre gli scarichi in mare, in particolare quelli illeciti, dei rifiuti e dei residui del carico prodotti dalle navi che utilizzano i porti situati nel territorio dello Stato, nonché migliorare la disponibilità e l'utilizzo degli impianti portuali di raccolta per i suddetti rifiuti e residui (Art. 1).

Tanto la norma comunitaria, quanto quella nazionale ampliano la schiera dei destinatari anche alle imbarcazioni da diporto (anche se si fa riferimento ad una categoria di unità da diporto, ovvero le imbarcazioni da diporto appunto) ed ai pescherecci (Art. 3, comma 1). Ma come si applica il D.Lgs alle unità da diporto?

Orbene, è necessario dapprima sottolineare la distinzione ex lege operata dal Codice della nautica da diporto approvato con il D.Lgs 171/05 che individua le sottoelencate categorie:

- 1) Unità da diporto: ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto (che è quella effettuata in acque marittime ed interne a scopi sportivi o ricreativi e senza fini di lucro);
- 2) Natanti da diporto: ogni unità da diporto a remi o con scafo di lunghezza pari o inferiore a dieci metri, misurata secondo le norme armonizzate;
- 3) Imbarcazione da diporto: ogni unità con scafo di lunghezza superiore a dieci metri e fino a ventiquattro metri, misurata secondo le norme armonizzate;
- 4) Nave da diporto: ogni unità con scafo di lunghezza superiore a ventiquattro metri, misurata secondo le norme armonizzate EN/ISO/DIS 8666 per la misurazione dei natanti e delle imbarcazioni.

*Le risposte ai quesiti pubblicati sul nostro sito non hanno alcun valore ufficiale e/o legale e sono redatte per soli fini di dibattito culturale e scientifico, come contributo teorico generale senza pretesa di poter essere considerate esaustive ed ogni riferimento a fatti e realtà specifiche è del tutto casuale.*

Altrettanto importanti sono le definizioni sui rifiuti prodotti dalla nave (sono comprese tutte le unità da diporto, quindi non soltanto le imbarcazioni da diporto . . . e i pescherecci) e residui del carico (individuabili solo per le unità mercantili e talvolta anche per i pescherecci, mentre sono escluse per ovvie ragioni le unità da diporto, essendo destinate a svolgere una navigazione a scopi sportivi e ricreativi, senza fini di lucro.).

Nei “rifiuti prodotti dalla nave” rientrano i rifiuti, comprese le acque reflue (acque nere!!!) e i residui diversi dai residui del carico, ivi comprese le acque di sentina (derivanti dalle normali attività della nave e che si accumulano appunto sul fondo dell'unità), prodotti a bordo di una nave e che rientrano nell'ambito di applicazione degli allegati I, (prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi: morchie, acque di sentina, fanghi, ), IV (prevenzione dell'inquinamento prodotto dai liquami o acque nere), V (prevenzione dell'inquinamento provocato dai rifiuti prodotti dalle navi: rifiuti solidi: alimenti, plastica, vetro, carta, etc) della Convenzione Marpol 73/78.

Ciò premesso, occorre tener sempre presente che è da queste definizioni che bisogna partire benchè debba precisarsi che nei rifiuti associati al carico rientrano i viveri, mentre nei residui del carico, i resti di qualsiasi materiale che costituiscono il carico di bordo comprese le acque di lavaggio (slops) e le acque di zavorra, se venute a contatto con il carico o i suoi residui, come ut supra evidenziato.

La norma generale di cui al D.Lgs 182/03 prevede l'obbligo di conferirli ad appositi impianti portuali di raccolta che ai sensi dell'art. 2 sono costituiti da qualsiasi struttura fissa, galleggiante o mobile all'interno del porto.

Queste due definizioni costituiscono i capisaldi applicativi del decreto in questione e valgono pertanto ad individuare la sottoposizione di questa tipologia di rifiuti ad una disciplina speciale, comunque collegata per quanto non espressamente disciplinato al D.Lgs 152/06.

Non c'è dubbio che all'interno della stessa disciplina prodotta esista una differenziazione di trattamento tra le unità da diporto ed i pescherecci rispetto alle navi mercantili per ovvi e ragionevoli motivi:

- 1) **REGIME TARIFFARIO DIFFERENZIATO;**
- 2) **LE SANZIONI SONO DECISAMENTE MITIGATE (103/500 € CONTRO 3000/30000 € PER I MERCANTILI)**

La giustificazione di siffatta semplificazione dipende essenzialmente dal diverso impatto quantitativo dei rifiuti prodotti: un'imbarcazione da diporto di 20 metri probabilmente produrrà una quantità di rifiuti inferiore a quella prodotta da una super petroliera da 250.000 tonnellate di stazza. Resta sempre ben inteso di esternare le opportune considerazioni del caso attinenti alla tipologia di rifiuto!

Occorre tener presente altresì, che mentre per le vecchie unità da diporto, si potrà ricorrere all'installazione di sistemi di ritenzione/stoccaggio delle acque di sentina e delle acque nere per quanto possibile, e mi pare di poter citare in merito, ad esempio, alcune soluzioni tecniche molto

*Le risposte ai quesiti pubblicati sul nostro sito non hanno alcun valore ufficiale e/o legale e sono redatte per soli fini di dibattito culturale e scientifico, come contributo teorico generale senza pretesa di poter essere considerate esaustive ed ogni riferimento a fatti e realtà specifiche è del tutto casuale.*

ben descritte sulla rivista “Nautica” (“Accorgimenti per non inquinare del 2002” e “Una nuova normativa sugli scarichi delle barche” del 2003, autore Franco Bechini), per le nuove unità è cogente l’obbligo di costruirle già predisposte per la prevenzione degli scarichi dei rifiuti (in senso lato e non soltanto con riferimento alle sole acque di sentina e acque nere).

Tale obbligo nasce con la Direttiva CE 94/25, si sviluppa con la Direttiva 2003/44 per essere poi trasfuso nel vigente Codice per la Nautica da diporto ove la conformità al medesimo costituisce un requisito essenziale ai fini dell’immissione in commercio (art. 7 del D.Lgs 171/05 e marchio CE già introdotto nel 1994 con la citata Direttiva 94/25).

Il Codice prevede precise modalità di prevenzione dello scarico, nonché impianti che permettono di trasferire i rifiuti a terra (allegato II, regola 5.8 del Codice da diporto). Ciò viene attuato costruendo delle unità in grado di evitare lo scarico accidentale fuori bordo di sostanze inquinanti e se fornite di servizi igienici, dotate di serbatoi o dispositivi per evitare gli scarichi in mare anche accidentali. Per quanto concerne le unità con serbatoi permanenti, esse dispongono di una connessione di scarico standard per lo scarico dei rifiuti negli impianti a mezzo manichetta, a cui si aggiunge altresì un sistema di valvole per consentire una chiusura a tenuta stagna.

E’ indubbio che accanto a queste misure costruttive vengano realizzati su tutto il territorio nazionale adeguati sistemi ove le unità possano conferire i propri rifiuti di bordo. Non a caso questo è uno degli obiettivi primari della Direttiva 59/2000 e del D.Lgs 182/03.

Con la legge 31 luglio 2002, n° 179 recante "Disposizioni in materia ambientale", è stato istituito il Reparto ambientale marino (RAM) del Corpo delle Capitanerie di Porto.

Il nuovo Reparto è stato posto dalla legge istitutiva alle dipendenze funzionali del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per "conseguire un più rapido ed efficace supporto alle attività di tutela e di difesa dell'ambiente marino e costiero".

Con la positiva conclusione dell’iter legislativo che ha comportato la nascita del RAM, si è articolato in modo più puntuale ed efficace il rapporto tra il Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera ed il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del mare presso il quale le competenze relative alla tutela del mare e delle coste sono affidate alla Direzione per la protezione della natura

Con specifiche convenzioni tra l'Amministrazione dell'Ambiente ed il Corpo delle Capitanerie di porto, queste ultime hanno potuto svolgere a favore dell'ambiente interventi mirati di vigilanza in mare a fini di tutela ambientale.

Sotto il profilo organizzativo il Reparto è un organismo di supporto di cui il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del mare si avvale per l'esercizio delle funzioni istituzionali tese alla salvaguardia dell'ambiente marino costiero. Il R.A.M., quindi, esegue gli incarichi attribuiti direttamente dal Ministro e collabora con l'Ufficio di Gabinetto e le Direzioni generali sia sotto un profilo tecnico - operativo che giuridico.

*Le risposte ai quesiti pubblicati sul nostro sito non hanno alcun valore ufficiale e/o legale e sono redatte per soli fini di dibattito culturale e scientifico, come contributo teorico generale senza pretesa di poter essere considerate esaustive ed ogni riferimento a fatti e realtà specifiche è del tutto casuale.*

Nel contempo sviluppa la necessaria azione di raccordo tra il dicastero dell'ambiente e il Comando Generale delle Capitanerie di Porto. Per l'assolvimento di tali competenze, esso è articolato in tre Uffici, ciascuno con compiti specifici:

- **Ufficio I:** collabora con la competente Direzione generale per i differenti aspetti tecnici, giuridici e operativi attinenti le aree marine protette e cura il rapporto convenzionale tra il Ministero dell'Ambiente e il Comando Generale.
- **Ufficio II:** ha funzioni di collegamento tra la Centrale Operativa del Comando Generale, gli Uffici Marittimi periferici e la Centrale del Ministero dell'Ambiente per gli inquinamenti che interessano il mare e le coste. Inoltre coadiuva la pertinente Direzione generale in materia di sicurezza portuale.
- **Ufficio III:** ha l'incarico di acquisire ed elaborare i dati collegati all'attività eseguita a tutela dell'ambiente, a fini statistici, di studio e programmazione<sup>1</sup>.

Considerata la complessità della materia ove s'intrecciano norme nazionali, comunitarie ed internazionali attinenti alla nautica da diporto, alla sicurezza della navigazione ed alla tutela ambientale in senso lato, è essenziale se non addirittura inevitabile conoscere appieno le statuizioni delle diverse normative, il loro perimetro applicativo nonché la ratio che le ha prodotte.

Cristian Rovito

*Pubblicato il 3 aprile 2007*

*Le risposte ai quesiti pubblicati sul nostro sito non hanno alcun valore ufficiale e/o legale e sono redatte per soli fini di dibattito culturale e scientifico, come contributo teorico generale senza pretesa di poter essere considerate esaustive ed ogni riferimento a fatti e realtà specifiche è del tutto casuale.*