

# SENATO DELLA REPUBBLICA

8<sup>^</sup> COMMISSIONE LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI  
13<sup>^</sup> COMMISSIONE TERRITORIO, AMBIENTE, BENI AMBIENTALI

**Intervento del Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera (*Ammiraglio ispettore (CP) Vincenzo MELONE*) sul disegno di legge recante disposizioni in materia di rimozione e riciclaggio dei relitti navali e delle navi abbandonate nei porti nazionali.**

*Roma, 10 maggio 2016*

## **1. INTRODUZIONE**

SIG. PRESIDENTI, SENATORI COMPONENTI LE COMMISSIONI, RIVOLGO A TUTTI LORO IL MIO DEFERENTE SALUTO E QUELLO DEGLI UNDICIMILA DONNE ED UOMINI DELLA GUARDIA COSTIERA, CHE, OGNI GIORNO, VIVONO E TESTIMONIANO, SUL MARE E NEI PORTI, L'IMPEGNO DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO AL SERVIZIO DEL PAESE.

RINGRAZIO PER L'OPPORTUNITA' CHE MI SI OFFRE DI RENDERE IL CONTRIBUTO DEL CORPO SUL TEMA OGGETTO DELLA LORO ATTENZIONE, OCCASIONE PER TESTIMONIARE QUANTO SIA RILEVANTE IL TEMA DELLA PRESENZA NEI NOSTRI PORTI, LUNGO LE COSTE, DI *UNITA'* NON PIU' IN GRADO DI NAVIGARE CHE PASSIVAMENTE OCCUPANO SPAZI IMPORTANTI PER L'OPERATIVITA' PORTUALE.

SI TRATTA DI UN TEMA, OGGI, QUANTO MAI ATTUALE, ESPRESSIONE DI UN FENOMENO CHE PUO' COSTITUIRE:

- UN PERICOLO **PER LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE E PER L'AMBIENTE;**

E CERTAMENTE

- UN OGGETTIVO OSTACOLO **ALL'INTEGRALE FRUIZIONE ED ALLO SFRUTTAMENTO DI NUMEROSE AREE PORTUALI, SOTTRATTE ALLA LORO PIENA OPERATIVITA'.**

LA PROPOSTA DI LEGGE IN DISCUSSIONE, INTERVIENE, PERALTRO, IN UN CONTESTO INTERNAZIONALE ED EUROPEO IN CUI IL TEMA DELLA DISCIPLINA DEI RELITTI, LE CRITICITA' AMBIENTALI LEGATE AL LORO SMALTIMENTO, SONO OGGI DI MASSIMA ATTUALITA'. VORREI CITARE, IN PROPOSITO, SOLO DUE PROVVEDIMENTI CHE RECANO FINALITA' AFFINI A QUELLE VERSO CUI MUOVE IL DISEGNO DI LEGGE IN ESAME:

- **LA CONVENZIONE DI NAIROBI DEL 18 MAGGIO 2007 SULLA RIMOZIONE DEI RELITTI**, - IN VIGORE DAL 14 APRILE 2015 -, CHE PUNTA A PROMUOVERE LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE E LA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE MARINO, RISPETTO AI RISCHI DERIVANTI DAI RELITTI;
- **IL REGOLAMENTO EUROPEO SUL RICICLAGGIO ECOSOSTENIBILE DELLE NAVI, N. 1257/2013**, CHE HA DETTATO NUOVE NORME PER LO GESTIONE DEI MATERIALI DERIVANTI DALLA DEMOLIZIONE NAVALE, AL FINE DI RAFFORZARE LA SICUREZZA, LA PROTEZIONE DELLA SALUTE UMANA E LA TUTELA DELL'AMBIENTE MARINO, ANCHE DURANTE L'INTERO CICLO DI VITA DELLA NAVE.

IN TAL SENSO L'INIZIATIVA LEGATA AL DISEGNO DI LEGGE MOSTRA INNEGABILI ELEMENTI DI PREGIO, A PARTIRE PROPRIO NELL'ATTENZIONE E NELLA SENSIBILITA' DEI PARLAMENTARI FIRMATARI PER UNA QUESTIONE DI FONDAMENTALE RILIEVO PER LA NOSTRA PORTUALITA'.

IL FENOMENO DELLA PRESENZA DI RELITTI E NAVI ABBANDONATE INTERESSA OGGI IN MANIERA SIGNIFICATIVA I PORTI ITALIANI.

OFFRO ALLA COMMISSIONE, AL RIGUARDO, UNA SCHEDA SINTETICA CHE RECA UNA SOMMARIA ELENCAZIONE DEI PORTI INTERESSATI E DEI NUMERI CHE CONTRADDISTINGUONO IL FENOMENO.

CITO, IN SINTESI, IL DATO COMPLESSIVO NAZIONALE **749 RELITTI NAVALI** CHE EVIDENZIA UN INCREMENTO NEL NUMERO RISPETTO ALLO STESSO CENSIMENTO RIFERITO ALL'ANNO 2012 CHE PORTO', ALLORA, AD ACCERTARE LA PRESENZA DI **448 RELITTI NAVALI**.

IN PARTICOLARE REGISTRIAMO, OLTRE ALLA PRESENZA DI "RELITTI", IN SENSO STRETTO, *IL FREQUENTE FENOMENO DELL'ABBANDONO DI IMBARCAZIONI DA DIPORTO NON IN CONDIZIONE DI NAVIGARE*, SOVENTE DI PICCOLE DIMENSIONI, CHE DETERMINA DA PARTE DELLE AUTORITA' COMPETENTI UNA DEFATIGANTE ATTIVITA' AMMINISTRATIVA E DI CONTROLLO.

A TALE FENOMENO SI AGGIUNGE, PAER ALTRI PROFILI, QUELLO DELLE NAVI MAGGIORI CHE “DI FATTO”, OGNI ANNO, VENGONO ABBANDONATE DAI PROPRI ARMATORI, COSTRINGENDO, SPESSO, GLI EQUIPAGGI A RIMANERE A BORDO, PRIVI DI ASSISTENZA E DELLO STIPENDIO, PER NON PERDERE DEL TUTTO I PROPRI DIRITTI.

LA PROPOSTA DI LEGGE, MERITORIAMENTE, NASCE, QUINDI, DALLA VOLONTA' DI RISPONDERE AL BISOGNO DI LIBERARE I PORTI E LE ZONE AD ESSI ADIACENTI DAI TANTI RELITTI NAVALI, ABBANDONATI, CHE OLTRE A POTER COSTITUIRE PERICOLO E INTRALCIO PER LA NAVIGAZIONE, **SONO FONTE DI INQUINAMENTO DEL MARE** SIA DI PER SE' CHE, SOVENTE, PER IL PROGRESSIVO, LENTO, RILASCIO DI INQUINANTI.

PER QUESTA RAGIONE, IL DDL, DETTANDO UNA PROCEDURA AMMINISTRATIVA PIU' SNELLA, COSTITUISCE UN ULTERIORE PASSO IN AVANTI **VERSO LA TUTELA DELL'AMBIENTE MARINO-COSTIERO E DEI CONTESTI PORTUALI**, ANCHE CON PARTICOLARE ATTENZIONE NEI CONFRONTI DI COLORO CHE TRAGGONO DALL'USO DEL MARE SOSTENTAMENTO.

## **2. ANALISI DELL'ARTICOLATO DEL DDL**

IL DISEGNO DI LEGGE SI APPLICA AI *RELITTI NAVALI* E ALLE *NAVI ABBANDONATE* NEI PORTI NAZIONALI O NELLE IMMEDIATE VICINANZE DEGLI STESSI, CON LA FINALITA' DI **PREVENIRE O LIMITARE** GLI IMPATTI E GLI EFFETTI NEGATIVI PER L'AMBIENTE (ART.1).

INTRODUCE NELLA LEGISLAZIONE UNA DEFINIZIONE DI RELITTO NAVALE E NAVE ABBANDONATA (ART.2).

IL PROVVEDIMENTO PREVEDE UNA OPPORTUNA ED ORGANICA RICOGNIZIONE SUL TERRITORIO NAZIONALE DELLE DUE "*FIGURE GIURIDICHE*" ED UNA LORO **MAPPATURA A CURA DELLE CAPITANERIE DI PORTO E DELLE AUTORITA' PORTUALI, OVE PRESENTI** (ART.3).

AD UNA SIMILE RILEVANTE NOVITA' PER IL NOSTRO PANORAMA GIURIDICO, SI AGGIUNGE L'IMPORTANTE ELEMENTO, COSTITUITO DALL' "**OSSERVATORIO NAZIONALE**", PRESSO IL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE (ART.4).

COMPLETA L'ARCHITETTURA DEL DISEGNO DI LEGGE, L'ISTITUZIONE DI UN **CONSORZIO PER LA RIMOZIONE ED IL RICICLAGGIO DEI RELITTI NAVALI E DELLE NAVI ABBANDONATE** (ART.5).

IL DISEGNO DI LEGGE INTERVIENE SULLA DISCIPLINA VIGENTE, APPORTANDO MODIFICHE ALL' **ART. 73 C.N.** E CON L'INTRODUZIONE DI UN NUOVO **ART. 73 BIS C.N.** (ARTT. 6 E 7).

I VIGENTI ARTICOLI **72 E 73 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE** E GLI ARTICOLI **89 E 90 DEL RELATIVO REGOLAMENTO**, PREVEDONO LE MODALITA' DI RIMOZIONE DI MATERIALI E DI NAVI / AEROMOBILI SOMMERSI CHE COSTITUISCANO UN PERICOLO PER LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE.

LA FATTISPECIE DI CUI **ALL'ART. 73** E' PERO', ALL'ATTUALITA', CIRCOSCRITTA AI SOLI CASI IN CUI, A **GIUDIZIO DELL'AUTORITA' MARITTIMA**, PUO' DERIVARNE UN PERICOLO O UN INTRALCIO PER LA NAVIGAZIONE<sup>1</sup>.

L'EFFETTO TRASLATIVO DI TALE ACQUISTO - *CHE ALL'ATTUALITA', QUINDI, NON PUO' CERTAMENTE FONDARSI SU UNA PRESUNZIONE DI ABBANDONO DELLA PROPRIETA' DA PARTE DELL'AVENTE DIRITTO* - COSTITUISCE UNA SORTA DI "SANZIONE" PER IL COMPORTAMENTO DELL'INTERESSATO, IL QUALE SI TROVA CON IL BENE IN UN RAPPORTO PARTICOLARE, CHE LO OBBLIGA AD UN *FACERE*, NEI CONFRONTI DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE.

IL DISEGNO DI LEGGE INTERVIENE E APPORTA MODIFICHE **ALLO STESSO ART. 73 C.N.:**

- ESTENDE LA FATTISPECIE ANCHE AI CASI IN CUI PUO' DERIVARNE, COME GIA' ACCENNATO, UN IMPATTO SULL'AMBIENTE MARINO - E' QUESTA LA VERA NOVITA' DEL DDL, **IL RELITTO VIENE CONSIDERATO COME PERICOLOSO NON PIU' SOLTANTO PER LA "SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE", BENSÌ ANCHE PER LA TUTELA DELL'AMBIENTE MARINO E COSTIERO;**

---

<sup>1</sup> La norma prevede che *"...il capo del compartimento ordina al proprietario .... di provvedere a proprie spese alla rimozione del relitto, fissando il termine per l'esecuzione". In caso di inadempimento (o in caso di urgenza), si provvede d'ufficio "...alla rimozione e alla vendita dei relitti per conto dello stato".* Quando, in seguito all'inadempimento dell'ordine, il capo del compartimento provvede d'ufficio, si verifica l'acquisto della proprietà dei relitti da parte dello Stato.

- IN CASO DI INADEMPIMENTO DA PARTE DEL PROPRIETARIO ALLA “RIMOZIONE”, L’AUTORITA’ MARITTIMA DISPONE CHE *L’ISTITUENDO CONSORZIO* RIMUOVA E RICICLI I RELITTI E LE NAVI ABBANDONATE;
- NEI CASI IN CUI VI SIA IL RISCHIO CHE LA NAVE POSSA AFFONDARE, SARA’ IL *CONSORZIO* A PROCEDERE DIRETTAMENTE ALLA RIMOZIONE E AL RICICLAGGIO;
- INFINE, IL DDL PREVEDE CHE, **ALLORQUANDO ALLA RIMOZIONE ABBA PROVEDUTO IL CONSORZIO, LE “COSE” RIMOSSE DIVENGONO DI PROPRIETA’ DEL CONSORZIO STESSO.**

IL DDL, CON LA PREVISIONE DI RIMOZIONE A CURA DELL’ISTITUENDO CONSORZIO, INTERVIENE ANCHE SUL REGOLAMENTO PER L’ESECUZIONE DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE, PREVEDENDO L’ABROGAZIONE DELL’ ART.92, “RIMOZIONE D’UFFICIO”.

### **3. LE FUNZIONI ASSEGNATE AL COMANDANTE DEL PORTO DAL CODICE DELLA NAVIGAZIONE E LE PREVISIONI DEL REGOLAMENTO 1257/2013 (UE)**

RILEVANTI SONO I POTERI AMMINISTRATIVI CHE IL DDL INTENDE ATTRIBUIRE ALL’AUTORITA’ MARITTIMA IN MATERIA; FUNZIONI CHE, IN VIRTU’ DELLA NUOVA PREVISIONE, SI VANNO AD AGGIUNGERE, RAFFORZANDOLE, ALLE TRADIZIONALI COMPETENZE CHE IL CODICE DELLA NAVIGAZIONE LE AFFIDA IN MATERIA DI ***RIMOZIONE DI MATERIALI, NAVI E ANCHE AEROMOBILI, SOMMERSI NEI PORTI, NELLE RADE E NEI CANALI.***

PIU' IN GENERALE, L'AUTORITA' MARITTIMA E', COME NOTO, TITOLARE DELLE FUNZIONI DI **AMMINISTRAZIONE ATTIVA** E DI **REGOLAMENTAZIONE E DI VIGILANZA SULLE ATTIVITA'** CHE SI SVOLGONO **NEI PORTI**, INCLUSE QUINDI QUELLE ATTINENTI ALLE FINALITA' DELLE NOREME DEL DISEGNO DI LEGGE.

IL **COMANDANTE DEL PORTO** SVOLGE, INFATTI, LE SEGUENTI FUNZIONI:

- COMANDO DEI PORTI ED ESERCIZIO DELLE FUNZIONI DI AUTORITA' MARITTIMA', QUALE PRIMO RESPONSABILE DELLA SICUREZZA E DELL'OPERATIVITA' DEGLI SCALI PORTUALI, DELLA NAVIGAZIONE E DEL TRAFFICO MARITTIMO;
- ESERCIZIO DELLE FUNZIONI DI POLIZIA MARITTIMA NEI PORTI, SUL DEMANIO MARITTIMO E SULLE NAVI, E QUELLE DI AUTORITA' PORTUALE NEI SORGITORI OVE LA STESSA NON E' ISTITUITA.

COME HO GIA' ACCENNATO IN PREMESSA, LA PREVISIONE CONTENUTA NEL DISEGNO DI LEGGE E' COMPLEMENTARE, INOLTRE, ALLE DISPOSIZIONI ATTUATIVE CHE STANNO PER ESERE ADOTTATE RELATIVAMENTE AL **REGOLAMENTO (UE) 1257/2013** SULLA DISCIPLINA DELLE ATTIVITA' DI RICICLAGGIO ECOCOMPATIBILE DELLE NAVI.

PER L'ATTUAZIONE DEL CITATO **REGOLAMENTO**, ALL'ATTUALTA' STA OPERANDO UN *TAVOLO INTERMINISTERIALE*, SOTTO LA DIREZIONE DEL **MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**, PER DEFINIRE LE NORME DI DETTAGLIO DISCENDENTI.

#### **4. APPROFONDIMENTI**

ALLO SCOPO DI OFFRIRE ALLA COMMISSIONE VALUTAZIONI ULTERIORI CHE POSSANO RISULTARE UTILI NEL PROSIEGUO DEI LAVORI, RITENGO OPPORTUNO SOFFERMARMI, IN PARTICOLARE, SU ALCUNI ULTERIORI ASPETTI RELATIVI ALLA DISCIPLINA INTRODotta DAL DDL .

- 1) LA PREVISIONE CONTENUTA NELL'ART. 5 DEL DDL, DI ISTITUZIONE DI UN **CONSORZIO PER LA RIMOZIONE ED IL RICICLAGGIO DEI RELITTI NAVALI E DELLE NAVI ABBANDONATE**;
- 2) LA COERENZA DELLA PROCEDURA PREVISTA DALL'ART. 7 DEL DDL, CON **I MODI DI ACQUISTO DELLA PROPRIETA' DELLA NAVE**, PREVISTI DALL'ART.922 DEL CODICE CIVILE E DALLA DISCIPLINA SPECIALE DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE, DETTATA PER LE PARTICOLARITA' CONNESSE AL BENE NAVE.

UN SERVIZIO DI RIMOZIONE DEI RELITTI, COSI' COME INTESO NELLA PROPOSTA DI LEGGE ALLA VOSTRA ATTENZIONE, E' EVIDENTEMENTE CARATTERIZZATO DA PROFILI DI COMPLESSITA' CHE MERITANO UNA PARTICOLARE ATTENZIONE.

MI RIFERISCO, IN PARTICOLARE, AGLI **ADEMPIMENTI AMBIENTALI** LEGATI ALL'ATTIVITA' DI RICICLAGGIO, SIA SOTTO IL PROFILO ORGANIZZATIVO CHE PER GLI ASPETTI CONNESSI ALLA GESTIONE, RECUPERO E RIUTILIZZO DEI MATERIALI PRODOTTI, CHE ASSUMONO GIURIDICAMENTE LA QUALIFICA DI "RIFIUTI".

INFATTI, UN'IMPRESA CHE INTENDE ESERCITARE ATTIVITA' DI DEMOLIZIONE NAVALE, IN FUNZIONE DI UN RICICLAGGIO SICURO DEI MATERIALI

DI BORDO, OLTRE A SODDISFARE I REQUISITI GIÀ PREVISTI DAL CODICE AMBIENTALE, DOVRA', INOLTRE, A BREVE, OTTEMPERARE ANCHE AGLI ULTERIORI "ONERI AMMINISTRATIVI" DISCIPLINATI DAL CIATO REGOLAMENTO 1257/2013/UE.

IL REGOLAMENTO DISCIPLINA LE ATTIVITÀ DI **DEMOLIZIONE** DELLE NAVI ALL'INTERNO DI UN **IMPIANTO DI RICICLAGGIO**.

IN PARTICOLARE, SONO DISCIPLINATI:

- I REQUISITI CHE DEVONO POSSEDERE GLI IMPIANTI PER POTER ESSERE INCLUSI NELL'ELENCO EUROPEO;

- GLI ADEMPIMENTI CUI SONO TENUTE LE NAVI AI FINI DELLA CORRETTA GESTIONE DEI MATERIALI (PERICOLOSI E NON) PRESENTI A BORDO;

- GLI ADEMPIMENTI RIMESSI AGLI STATI MEMBRI, CHE, IN PARTICOLARE, SONO TENUTI A DESIGNARE LE **AUTORITÀ GOVERNATIVE** INCARICATE DELLE FUNZIONI DI:

A) *AMMINISTRAZIONE*, RESPONSABILE DEI COMPITI ATTINENTI ALLE NAVI DI BANDIERA;

B) *AUTORITÀ COMPETENTE*, RESPONSABILE DEGLI IMPIANTI DI RICICLAGGIO DELLE NAVI.

PERTANTO, PER RENDERE "**VANTAGGIOSO**" IN TERMINI ECONOMICI PER GLI OPERATORI DEL SETTORE LA PARTECIPAZIONE AD UN **CONSORZIO**, LA CUI ISTITUZIONE, SECONDO LE PREVISIONI DEL DDL, VIENE RIMESSA AD UN REGIME DI LIBERA ADESIONE, SI DOVREBBERO INDIVIDUARE ADEGUATI STRUMENTI A CARATTERE LEGISLATIVO.

FERME RESTANDO LE PROPOSTE CHE POTRANNO EMERGERE DALL'ITER PARLAMENTARE, A TITOLO DI MERO CONTRIBUTO DI PENSIERO, SI POTREBBERO SVILUPPARE LE SEGUENTI LINEE:

- VERIFICARE IL “FUNZIONAMENTO” DEI CONSORZI OBBLIGATORI GIÀ PREVISTI PER LEGGE (QUALI IL CONSORZIO OLII USATI, IL CONSORZIO BATTERIE USATE E QUELLO DEGLI IMBALLAGGI);
- VERIFICARE LA FATTIBILITÀ E LA SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA DI INCENTIVI PER CHI RECUPERA E RICICLA RELITTI E NAVI ABBANDONATE, IL CUI CALCOLO POTREBBE ESSERE, PER ESEMPIO, COLLEGATO AL TONNELLAGGIO RIMOSSO E RICICLATO.

INOLTRE, SI RILEVA, SUL PIANO DEL TRASFERIMENTO DELLA PROPRIETÀ DEL BENE NAVE IN CAPO AL CONSORZIO, COME L'ART.73-BIS DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE - *COSÌ COME PREVISTO DALL'ART.7 DEL DDL* - DELINEI UNA PROCEDURA AMMINISTRATIVA, DI TIPO SOMMARIO, CON LA QUALE - *PREVIA MERA DIFFIDA DELL'AUTORITÀ MARITTIMA* -, LA PROPRIETÀ, IN PARTICOLARE, DI UNA NAVE IN ESERCIZIO (*QUALE DEVE INTENDERSI LA “NAVE ABBANDONATA”*) VIENE TRASFERITA *D'AUTORITÀ* AD UN TERZO SOGGETTO (QUALE, IN DEFINITIVA, È IL CONSORZIO).

IL PROCEDIMENTO AMMINISTRATIVO SI CONCLUDEREBBE CON UN PROVVEDIMENTO CHE VA AD INCIDERE SULLA **PROPRIETÀ**' DEL BENE-NAVE, ASSUMENDO, IN CONCRETO, LA NATURA GIURIDICA DI “**ATTO ABLATORIO**”.

È OPPORTUNO, PERCIÒ, ANALIZZARE ATTENTAMENTE LA COERENZA DI TALE PREVISIONE CON L'IMPIANTO GENERALE DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE E DEL CODICE CIVILE, SENZA TRASCURARE I PROFILI DI COMPATIBILITÀ DELLA NORMA CON IL REGIME DI TUTELA DELLA PROPRIETÀ PRIVATA, OLTRE CHE DI TUTELA DEI CREDITI

PRIVILEGIATI VANTATI DAI LAVORATORI, E L'INTERAZIONE CON PROCEDIMENTI GIURISDIZIONALI GIA' INTENTATI, STANTE LA POTENZIALE INTERFERENZA CON EVENTUALI MISURE DI SEQUESTRO CONSERVATIVO, GIA' DISPOSTE DALL'AUTORITA' GIUDIZIARIA.

AL RIGUARDO, INFATTI, VA EVIDENZIATO, AD ESEMPIO, COME I **CREDITI DELL'EQUIPAGGIO** DERIVANTI DAL CONTRATTO DI LAVORO (RETRIBUZIONI, INDENNITA', MA ANCHE CREDITI PER RISARCIMENTO DEI DANNI DERIVANTI DALLA VIOLAZIONE DEGLI OBBLIGHI NASCENTI DAL RAPPORTO) COSTITUISCONO **PRIVILEGI SULLA NAVE** AI SENSI DELL'ART.552 C.N..

IL CREDITO PRIVILEGIATO SULLA NAVE CONFERISCE AL CREDITORE:

- UN DIRITTO REALE DI GARANZIA;
- LA POSSIBILITA' DI "**SEGUIRE**" IL BENE CUI SI RIFERISCE.

PERTANTO, L'APPLICAZIONE DELLA NUOVA DISCIPLINA SUL TRASFERIMENTO DELLA PROPRIETA' IN CAPO AL CONSORZIO DI UN RELITTO - SU CUI L'EQUIPAGGIO, AL PARI DI ALTRI CREDITORI PRIVILEGIATI O CHIROGRAFARI POTREBBERO VANTARE DIRITTI -, E' OPPORTUNO TROVI COERENTE APPLICAZIONE, ANCHE RISPETTO AI VIGENTI MECCANISMI DI TUTELA VOLTI A SALVAGUARDARE SITUAZIONI SOGGETTIVE DI TERZI E CHE TROVANO RISCONTRO NELL'ORDINAMENTO GIURIDICO GENERALE O SPECIALE.

INFINE, CONSIDERATA L'ESTENSIONE DELL'APPLICABILITA' DEL NOVELLATO ART.73 C.N. AI CASI IN CUI DAL RELITTO POTREBBE DERIVARNE *UN IMPATTO NEGATIVO PER L'AMBIENTE*, POTREBBE

ESSERE OPPORTUNO APPROFONDIRE LA POSSIBILITA' DI PREVEDERE FORME DI TUTELA ULTERIORE, GARANTITA DA UN PRECETTO SANZIONATORIO ANCHE DI NATURA PENALE CHE PUNISCA ESPRESSAMENTE LA CONDOTTA DI CHI ABBANDONI O NON RIMUOVA UNA NAVE .

## **5. CONCLUSIONI**

IMPREGIUDICATI GLI ESITI DELL'ITER PARLAMENTARE CHE INTERESSERA' IL DDL OGGI IN DISCUSSIONE, IL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO, UNA VOLTA ENTRATE IN VIGORE LE RELATIVE NORME, SI TROVERA' IMPEGNATO NELLA ATTIVITA' DI PUNTUALE RICOGNIZIONE DELLA SITUAZIONE NAZIONALE.

OPERARE LA DESCRITTA MAPPATURA DEI RELITTI E DELLE NAVI ABBANDONATE SARA' IL PRIMO BANCO DI PROVA PER L'EFFICACE APPLICAZIONE DELLA NOVELLA LEGISLATIVA.

A TALE ONERE IL CORPO ASSOLVERA' CON GRANDE DEDIZIONE ED IMPEGNO, METTENDO A FRUTTO ED ORDINANDO IN MANIERA ORGANICA IL GRANDISSIMO PATRIMONIO INFORMATIVO E DI CONOSCENZE CHE LA QUOTIDIANA PRESENZA IN MARE E NEI SORGITORI NAZIONALI HA CONSENTITO DI ACCUMULARE.

INFINE, AUSPICANDO CHE GLI STRUMENTI NORMATIVI IN DISCUSSIONE OGGI POSSANO TROVARE, NELL'ANALISI E NEL DIBATTITO PARLAMENTARE, IL MIGLIORE AFFINAMENTO E LA MIGLIORE FORMULAZIONE IN VISTA DEL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI AMBIZIOSI E MERITORI CHE L'INIZIATIVA SI PREFIGGE, POSSO SIN DA OGGI ASSICURARE CHE LE CAPITANERIE DI

PORTO, STANTE LA LORO ISTITUZIONALE  
DIPENDENZA FUNZIONALE DAI DUE DICASTERI  
MAGGIORMENTE COINVOLTI DAL DDL .... IL  
MINISTERO DELL'AMBIENTE E QUELLO DELLE  
INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI ....  
METTERANNO, COME DI CONSUETO, LE LORO  
PROFESSIONALITA', I LORO SISTEMI DI  
MONITORAGGIO E TUTTO IL LORO PATRIMONIO  
PROFESSIONALE ED UMANO, A COMPLETA  
DISPOSIZIONE PER IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI  
OBIETTIVI DI TUTELA AMBIENTALE CHE IL  
LEGISLATORE INTENDE PERSEGUIRE, UNITAMENTE  
ALLA NON MENO RILEVANTE FINALITA' LEGATA AL  
PIENO UTILIZZO DELLE AREE PORTUALI  
POTENZIALMENTE OPERATIVE.

\*\*\*\*\*

**RELITTI DI UNITA' NAVALI PRESENTI NELLE ACQUE TERRITORIALI  
(PORTI, AREE NELLE IMMEDIATE VICINANZE E RADE)**

<b>DIREZIONE MARITTIMA</b>	<b>NUMERO RELITTI NAVALI</b>
<b>ANCONA</b>	<b>49</b>
<b>BARI</b>	<b>68</b>
<b>CAGLIARI</b>	<b>25</b>
<b>CATANIA</b>	<b>185<sup>2</sup></b>
<b>CIVITAVECCHIA</b>	<b>51</b>
<b>GENOVA</b>	<b>86</b>
<b>LIVORNO</b>	<b>86</b>
<b>NAPOLI</b>	<b>33</b>
<b>OLBIA</b>	<b>31</b>
<b>PALERMO</b>	<b>45</b>
<b>PESCARA</b>	<b>20</b>
<b>RAVENNA</b>	<b>3</b>
<b>REGGIO CALABRIA</b>	<b>35</b>
<b>TRIESTE</b>	<b>5</b>
<b>VENEZIA</b>	<b>27</b>
<b>TOTALE</b>	<b>749<sup>3</sup></b>

<sup>2</sup> Il numero significativo dei relitti navali presenti nella giurisdizione di Catania è legato al fenomeno dei flussi migratori via mare.

<sup>3</sup> **Dato anno 2008: 448**