

# LEXAMBIENTE

RIVISTA TRIMESTRALE  
DI DIRITTO PENALE DELL'AMBIENTE

Con il supporto di



DIPARTIMENTO DI  
GIURISPRUDENZA  
SCHOOL OF LAW

ISSN 2612-2103

Rivista classificata scientifica per il settore IUS 17 da Anvur



## NUMERO 1\2023

- Lo sviluppo sostenibile e la sua evoluzione: da principio privo di cogenza giuridica a modello da realizzare anche per il tramite del diritto di M. DELSIGNORE
- Il diritto penale di fronte alla sostenibilità e ai principi ambientali di P. FIMIANI
- Sottoprodotto ed End of Waste: requisiti e onere probatorio nella casistica giurisprudenziale di R. LOSENGO
- La disciplina penale dei rifiuti, dei sottoprodotti e dell'End of Waste alla luce dell'economia circolare di V. PAONE
- Un caso di inquinamento marino derivante da relitto navale. Note a GUP Tribunale di Ravenna, 10 ottobre 2022, n. 561 di N. BALDELLI
- Osservatori (normativa, dottrina, giurisprudenza)



**UN CASO DI INQUINAMENTO MARINO DERIVANTE DA RELITTO NAVALE.  
NOTE A GUP TRIBUNALE DI RAVENNA, 10 OTTOBRE 2022, N. 561**

**A CASE OF MARINE POLLUTION FROM SHIPWRECKS.  
NOTES ON PRELIMINARY HEARING JUDGE, COURT OF RAVENNA, 10 OCTOBER  
2022, No. 561**

**di Niccolò BALDELLI**

**Abstract.** L'articolo esamina un recente caso di inquinamento marino dovuto allo sversamento di idrocarburi derivanti da un relitto navale sito in area portuale. Lo spandimento, confinato in una limitata superficie d'acqua da due fila di panne di contenimento che ne hanno permesso l'aspirazione, è stato ritenuto dal GUP del Tribunale di Ravenna non sufficiente a integrare la fattispecie delittuosa di inquinamento ambientale, bensì la più mite contravvenzione di inquinamento colposo prevista dall'art. 9 d.lgs. 202/2007. Il contributo si sofferma sull'iter logico giuridico che ha portato il Giudice a escludere il delitto di inquinamento ambientale, nonché sulla natura delle fattispecie di inquinamento doloso e colposo provocato da navi e sulla loro applicabilità in caso di immissioni derivanti da un relitto navale.

**Abstract.** This contribution examines a recent case of marine pollution provoked by the discharge of hydrocarbons from a shipwreck located in a port area. The discharge, confined to a limited area of water by two containment rows that made it possible the suction, was considered by the GUP of the Court of Ravenna as not sufficient to integrate the crime of environmental pollution, but rather constituted the mildest violation of the provision on negligent pollution provided for by art. 9 d.lgs. 202/2007. This article focuses on the logical and legal process that led the Court to exclude the crime of environmental pollution, as well as on the nature of crimes of intentional and negligent pollution caused by ships and their relevance in the event of a spill resulting from a shipwreck.

**Parole chiave:** inquinamento ambientale, inquinamento da navi, relitto navale

**Key words:** environmental pollution, pollution from ship, shipwreck



GUP Tribunale di Ravenna, 10 ottobre 2022, n. 561

**Massima:** *Non integra il delitto di inquinamento ambientale, bensì la meno grave fattispecie contravvenzionale di cui all'art. 9 d.lgs. 202/2007, lo sversamento di idrocarburi derivanti da un relitto navale qualora il danno sia stato limitato da aspirazioni e da panne di contenimento alle sole acque prospicienti la struttura<sup>1</sup>.*

**SOMMARIO:** 1. I fatti sottesi alla pronuncia e la contestazione ex art. 452 bis c.p. – 1.1. La decisione del GUP. – 2. L'insussistenza del delitto di inquinamento ambientale. – 3. Le contravvenzioni previste dagli artt. 8 e 9 del d.lgs. 202/2007. – 3.1. L'incompatibilità con lo sversamento di sostanze vietate derivanti da relitto navale.

### **1. I fatti sottesi alla pronuncia e la contestazione ex art. 452 bis c.p.**

La sentenza qui annotata<sup>2</sup> riguarda la complessa vicenda della nave cargo denominata Berkan B che, dopo essere stata abbandonata in rada dall'equipaggio a causa di problemi finanziari dell'armatore, veniva portata all'interno del Porto di Ravenna dove dal 2009 era restata ferma presso il molo Pialassa Piomboni. Non potendo più navigare – i costi per il ripristino sarebbero stati superiori al valore della stessa – nel 2016 era stata venduta all'asta e acquistata al fine di essere smantellata. La società aggiudicataria aveva infatti richiesto e ottenuto dall'Autorità di Sistema Portuale la concessione demaniale della relativa parte di banchina e dello specchio d'acqua antistante la nave, al fine di consentirne la demolizione *in loco*. All'esito di un primo intervento in tal senso, dopo il quale residuavano lo scafo e poche altre parti, a fine 2017 si verificava un "*cedimento strutturale*", a seguito del quale la Capitaneria di Porto diffidava<sup>3</sup> la società proprietaria, richiedendo di adottare ogni possibile iniziativa volta a prevenire ed evitare il possibile inquinamento delle acque derivante dagli idrocarburi presenti nel relitto. Nel frattempo, la proprietà

---

1 Massima a cura dell'annotatore.

2 GUP Tribunale di Ravenna n. 561 del 10/10/2022, inedita; le motivazioni della sentenza sono pubblicate sull'osservatorio della giurisprudenza di merito del presente numero.

3 La diffida da parte dell'Autorità Marittima avveniva ai sensi degli artt. 11 e 12 della L. 979/1982.



della Berkan B veniva ulteriormente ceduta all'ex preposto del cantiere di demolizione, il quale continuava lo smantellamento per conto proprio, in maniera irregolare, motivo per cui, a inizio 2018, a seguito di un controllo dell'ASL di Ravenna, la nave, o meglio ciò che ne rimaneva, veniva sottoposta a sequestro preventivo impeditivo per la violazione delle disposizioni di cui al d.lgs. 81/2008.

Nel marzo del 2018 l'Autorità Marittima dava notizia dell'intervenuto sequestro preventivo, e del precario stato del relitto, all'Autorità di Sistema Portuale, evidenziando anche il rischio di inquinamento derivante dalla presenza, nelle stive e sullo scafo, di idrocarburi. Sempre la Capitaneria di Porto, poi, nel luglio 2018, incaricava la società concessionaria del servizio antinquinamento del porto di posizionare intorno al relitto una fila di "panne galleggianti"<sup>4</sup>, nell'ottica di prevenire e contenere qualsivoglia sversamento in mare di sostanze inquinanti. La Capitaneria provvedeva inoltre a monitorare periodicamente la struttura rilevando, nell'ottobre 2018, un peggioramento delle condizioni, con l'altissimo rischio di ingresso d'acqua nelle stive a causa di alcune falle; rischio poi concretizzatosi nel febbraio del 2019, quando gli idrocarburi contenuti nel relitto fuoriuscivano dallo stesso. Nonostante ciò, lo spandimento delle sostanze inquinanti veniva arginato dalle panne di contenimento precedentemente posizionate, che permettevano anche l'aspirazione del liquido all'interno dell'area e la conseguente bonifica.

Quasi contemporaneamente all'evento veniva depositata da parte di un'esponente dell'associazione "Italia Nostra" una denuncia con la quale si evidenziava il pericolo di un disastro ambientale, dovuto al fatto che, già da ottobre 2017, lo scafo della nave si era rotto in due parti con l'altissimo rischio di sversamento in acqua degli idrocarburi ivi contenuti e affondamento della stessa. Attraverso l'allegazione di video, inoltre, si rilevava come le operazioni di smantellamento da parte della società che aveva acquistato l'ex Berkan B fossero state completamente errate, e non avessero considerato il bilanciamento della struttura.

Nell'ambito di una serie di avvicendamenti e interlocuzioni avvenuti tra la Capitaneria di Porto e l'Autorità di Sistema Portuale circa le reciproche competenze e le operazioni da intraprendere, nel febbraio 2019 veniva deliberata la messa in sicurezza del relitto, attraverso un intervento di palificazione volto a evitare lo "scivolamento dello stesso verso il canale", mentre nel frattempo veniva data disposizione di effettuare interventi di aspirazione dei liquidi presenti sia

---

<sup>4</sup> Si tratta barriere antinquinamento galleggianti oleoassorbenti per uso marino.



nello scafo, che nelle acque marine ricomprese tra le panne di galleggiamento. Le operazioni procedevano comunque a rilento e, nel marzo 2019, lo scafo affondava definitivamente, poggiandosi sul fondale, dando luogo alla fuoriuscita e sversamento di idrocarburi nell'acqua marina. In tale frangente veniva apposta una seconda fila di panne intorno alla zona, contenendo così entro queste ultime, e quelle precedentemente piazzate, lo sversamento di idrocarburi nelle acque.

Proprio con riferimento agli effetti dello sversamento, nel corso della vicenda venivano effettuati alcuni campionamenti delle acque, prima e dopo l'affondamento della nave. In particolare:

- a) prima dell'affondamento, nel febbraio 2019, venivano prelevati *“due campioni rappresentativi di acqua marina nel canale di Piomboni, al di fuori delle galleggianti/assorbenti”* e *“L'esito delle analisi effettuate sui due campioni di acqua marina non rilevava anomalie”*;
- b) qualche giorno dopo l'affondamento, nel marzo 2019, *“Arpae procedeva al campionamento delle acque circostanti il relitto e l'esito dell'analisi era positivo: l'output cromografico risultava caratteristico per gli idrocarburi”*;
- c) ancora, a giugno 2019, *“l'Autorità marittima rilevava una diffusa contaminazione da idrocarburi pesanti, all'interno dello specchio acqueo circondato dalla panne di galleggiamento, segnalando, come ulteriore indice di aggravamento della situazione, che la contaminazione era estesa anche all'avifauna locale, avendo rilevato la presenza, in particolare, di alcuni gabbiani imbrattati di catrame”*;
- d) nel luglio 2019 venivano effettuati dei campionamenti dal consulente della Procura, unitamente a quelli di parte, i cui esiti confermavano che gli idrocarburi provenienti dal relitto era stati contenuti dal doppio intervento derivante del sistema di panne e aspirazioni;
- e) da novembre 2019, le indagini chimiche confermavano l'assenza di sostanze inquinanti provenienti dal relitto, facendo ritenere *“che tutti gli idrocarburi inquinanti sversati fossero stati recuperati, in quanto non più presenti nell'area interessata e, assai verosimilmente, mai usciti dall'area delle panne”*.

Alla luce dei fatti come sopra ricostruiti, la Procura della Repubblica di Ravenna contestava agli indagati, nelle persone del Presidente e del Segretario generale dell'Autorità di Sistema



Portuale, la fattispecie di inquinamento ambientale *ex art. 452 bis c.p.*, ciò in quanto, in violazione degli artt. 6, comma 4, lett e)<sup>5</sup> e 8, lett. h)<sup>6</sup>, della L. 28 gennaio 1994, n. 84, nonché dell'art. 47 del codice della navigazione<sup>7</sup>, avrebbero provocato una compromissione, significativa e misurabile, delle acque marine prospicienti il relitto della nave Berkan B, e dell'avifauna locale, derivante dallo sversamento nelle stesse di idrocarburi pesanti<sup>8</sup>.

L'imputazione cristallizzava quindi due diversi eventi di danno scaturiti dall'inquinamento: da un lato, quello delle acque marine ricomprese tra il relitto e le file di galleggianti; dall'altro, quello della distruzione dell'avifauna locale, sostanziata nella morte di circa 43 gabbiani nell'arco di due mesi.

In estrema sintesi, tali eventi, sarebbero stati il frutto di due tipi di condotte tenute dagli imputati:

a) attive, nella misura in cui l'Autorità di Sistema Portuale aveva prorogato, per tre volte, dal settembre 2017 al marzo 2018, la concessione demaniale per la demolizione del relitto della Berkan B nonostante, in particolare, le diffide adottate dalla Capitaneria di Porto nei confronti del concessionario rispetto al rischio di cedimento strutturale e conseguente inquinamento;

b) omissive, per aver ritardato ogni utile iniziativa, e in particolare l'aspirazione dei liquidi presenti all'interno dello scafo al fine di evitarne il collasso, nonché per aver ritardato la bonifica del sito e non aver indetto un apposito tavolo tecnico per esaminare un progetto, redatto dal tecnico incaricato all'Autorità Portuale, volto a provvedere all'aspirazione delle sostanze dalla struttura.

---

5 A norma del quale compete all'Autorità di Sistema Portuale la "amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione".

6 La disposizione prevede che è il Presidente dell'Autorità che "amministra le aree e i beni del demanio marittimo compresi nell'ambito della circoscrizione territoriale di cui all'articolo 6, comma 7, sulla base delle disposizioni di legge in materia, esercitando, sentito il comitato portuale, le attribuzioni stabilite negli articoli da 36 a 55 e 68 del codice della navigazione e nelle relative norme di attuazione".

7 L'art. 47 del codice della navigazione disciplina i casi in cui l'amministrazione competente può dichiarare la decadenza della concessione. Tra questi la norma ricomprende la mancata esecuzione delle opere prescritte (lett. a), l'uso non continuato o il cattivo uso della concessione (lett. b), l'abusiva sostituzione di altri nel godimento della concessione (lett. c), ovvero l'inadempienza degli obblighi derivanti dalla concessione, o imposti da norme di leggi o regolamenti (lett. f).

8 Nello specifico, nell'imputazione si parla di "uno spandimento di idrocarburi pesanti (619 metri cubi di miscela oleosa e 60 metri cubi di olio pesante); in particolare, si registrava, nella zona ubicata tra la prima e la seconda fila di panne, una concentrazione di idrocarburi totale pari a 24.400 mg/l, pari a 89 volte ai valori del "Bianco Nord" e, nella zona ubicata tra la prima e la seconda fila di panne, si registrava una concentrazione di idrocarburi pari a 730 µg/L pari a circa 2,7 volte i valori del "Bianco Nord". Concentrazione di idrocarburi che provocava, altresì, la contaminazione dell'avifauna locale, con morte di almeno 43 gabbiani in circa due mesi".



All'udienza preliminare gli indagati optavano per il rito abbreviato condizionato all'escussione dei propri consulenti tecnici. Il Giudice ammetteva le richieste e, all'esito dell'istruttoria, riteneva accertata l'immissione di idrocarburi provenienti dal relitto della Berkan B solo nella zona circoscritta entro la seconda fila di panne galleggianti (nell'ambito di una superficie ricompresa in circa 2.800 mq), con un maggiore concentrazione nelle acque e nei sedimenti contenuti nella prima fila di panne (circa 1.090 mq). I punti di campionamento esterni a tale zona, invece, non avevano presentato alcun riscontro rispetto a componenti idrocarburiche proveniente dallo scafo<sup>9</sup>.

### 1.1 La decisione del GUP

All'esito del giudizio abbreviato il GUP escludeva la sussistenza del reato di inquinamento ambientale *ex art. 452 bis c.p.*, e di quello di cui all'*art. 452 quinquies c.p.*, ritenendo non significativo l'inquinamento causato dagli idrocarburi fuoriusciti dal relitto. Nondimeno, riteneva però integrata la fattispecie contravvenzionale di inquinamento colposo prevista dall'*art. 9 del d.lgs. 202/2007*, reato proprio del capitano, dell'equipaggio, del proprietario ovvero dell'armatore della nave che, come si dirà più specificamente nel prosieguo, sanziona qualsiasi sversamento nelle acque marine delle sostanze inquinanti indicate dal decreto, tra cui gli idrocarburi.

Riqualficata la fattispecie nella predetta contravvenzione, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale veniva quindi condannato per aver commesso il fatto in cooperazione colposa *ex art. 113* con il proprietario della "nave", invero non imputato nel processo. Le condotte attive e omissive riconducibili all'imputato avrebbero infatti apportato un contributo causale "*efficiente alla determinazione del danno*", "*completando colposamente*" la condotta originata dal proprietario del relitto.

---

<sup>9</sup> Nello specifico "*Nessuno degli altri punti ("2", "3", "4", "9"), esterni al perimetro delle panne, ha presentato una impronta digitale avente corrispondenza positiva con la miscela TQ-1 e TQ-2 e, anzi, i sedimenti e le acque non hanno presentato distribuzioni del tracciato cromatografico dissimili da quelle dei "bianchi" (Nord e Sud). Il consulente tecnico del P.M. ha quindi concluso che "le acque e i sedimenti presenti all'esterno della 2^ fila di panne, e lungo il canale Piomboni, di cui i punti "3", "4", "9" sono rappresentativi, non risultano contaminati da idrocarburi provenienti dal relitto Berkan B", per cui doveva ritenersi che "in condizioni standard", le panne galleggianti abbiano creato una barriera e circoscritto l'ambiente contaminato dagli idrocarburi proveniente dal relitto*".



Per completezza espositiva, prima di entrare nel merito delle fattispecie oggetto della sentenza, è importante dare conto dei principali passaggi motivazionali che hanno spinto il Tribunale a tale decisione.

In primo luogo, il Gup ricostruiva la sussistenza di una posizione di garanzia in capo al solo Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, quale soggetto destinatario, in forza delle disposizioni di cui alla L. 979/1982 – in particolare gli artt. 11 e 12 –, della L. 84/1994 – con riferimento agli artt. 6 e 8 – e del citato art. 47 del codice della navigazione, di un “*dovere di intervento, in via ordinaria, nella amministrazione delle concessioni e nel controllo delle attività portuali, diretta a scongiurare i possibili danni provocati da qualsiasi fonte inquinante che insista nella circoscrizione dell'area portuale*”. Posizione di garanzia che si sarebbe concretamente attivata a partire quantomeno dalla prima segnalazione di pericolo di affondamento del relitto e possibile inquinamento delle acque inviata al Presidente dalla Capitaneria di Porto. Sulla scorta della ricostruzione del riparto di competenze in materia, il Tribunale escludeva qualsivoglia responsabilità del Segretario generale dell'autorità di sicurezza portuale, in forza del fatto che la legge non gli riconosceva alcuna specifica competenza né, quindi, alcuna possibilità di autonomo intervento<sup>10</sup>.

In secondo luogo, il Tribunale riteneva che l'evento di sversamento fosse stato determinato da diverse azioni tra loro non coordinate: l'una, attribuibile al proprietario della nave, consistita nell'abbandono del relitto e nella mancata corretta esecuzione dei lavori di demolizione; l'altra riconducibile al solo Presidente dell'Autorità Portuale, sostanziata nell'illegittimo rinnovo della concessione demaniale al proprietario, ovvero nella mancata revoca, nonché nel mancato intervento in termini di aspirazione e messa in sicurezza del relitto che avrebbero sicuramente potuto evitare il danno ambientale.

Da ultimo, esclusa la sussistenza del delitto di inquinamento ambientale, il Gup si soffermava sull'elemento soggettivo che avrebbe sostenuto le condotte poste in essere dall'imputato, escludendo la sussistenza del dolo, anche eventuale, in capo allo stesso. In ragione di

---

<sup>10</sup> Sul punto la motivazione afferma che “*la figura del segretario generale, non annoverata dall'art. 7 Legge 84/1994 fra gli “Organi dell'Autorità di sistema portuale”, è prevista dall'art. 10 della stessa legge, che attribuisce al segretario generale compiti tecnico-operativi, organizzativi ed esecutivi delle decisioni assunte dal Presidente e dal Comitato di Gestione e nessun suo atto di gestione ha contribuito, o poteva contribuire, a una evoluzione, in senso positivo o negativo, della vicenda che ha interessato la Berkan B*”.



ciò procedeva alla riqualificazione del fatto nella contravvenzione di inquinamento colposo *ex art. 9 d.lgs. 202/2007*, ritenendo una cooperazione colposa dell'imputato rispetto alla condotta tenuta dal proprietario della "nave".

## 2. L'insussistenza del delitto di inquinamento ambientale

La sentenza compie una puntuale ricostruzione della fattispecie di inquinamento ambientale prevista dall'art. 452 *bis* c.p.<sup>11</sup> e, soprattutto, dei criteri ermeneutici sanciti dalla Suprema Corte.

Il Giudice parte dal presupposto di fatto che, nel caso di specie, vi era certamente stato un inquinamento delle acque marine causato dallo sversamento di idrocarburi provenienti dal relitto della nave, con conseguente deterioramento della matrice ambientale. Inquinamento riconducibile – anche, e non solo - alla condotta, abusiva, degli imputati, o meglio, del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale. Nonostante ciò, l'evento di danno, come rilevato degli accertamenti tecnici effettuati, era però stato circoscritto all'interno del perimetro delimitato dalle due fila di panne di contenimento che, unitamente all'aspirazione dei liquidi inquinanti, avevano evitato un più grave spandimento delle sostanze nocive. Tale contenimento, attribuito dal Gup non al comportamento degli imputati, ma alla Capitaneria di Porto, aveva quindi limitato l'evento di danno allo specchio d'acqua antistante il relitto.

Alla luce di quanto detto, ciò che viene in rilievo, e su cui il Tribunale si concentra, è la valenza da attribuire al concetto di "significatività" della compromissione o del deterioramento delle matrici ambientali coinvolte, vale a dire acque marine e avifauna.

Come evidenzia lo stesso Giudice, la giurisprudenza di legittimità definisce "significativo" il danno caratterizzato da incisività e rilevanza<sup>12</sup>. L'incidenza dell'offesa, come sottolineato in dottrina, va valutata in base a parametri quali la durata, l'intensità e l'estensione delle conseguenze

---

11 Sul delitto di inquinamento ambientale in generale, tra i più recenti, FIMIANI, *La tutela penale dell'ambiente*, Milano, 2022, p. 125 ss.; RUGA RIVA, *Diritto penale dell'ambiente*, Torino, 2021, p. 254 ss.; GALANTI, *I delitti contro l'ambiente*, Pisa, 2021, p. 67 ss.; RAMACCI, *Diritto penale dell'ambiente*, Piacenza, 2021, p. 550 ss. Inoltre, per una ricognizione delle ultime applicazioni giurisprudenziali, BELL, *L'inquinamento ambientale al vaglio della Cassazione. Quel che è stato detto e quel (tanto) che resta da dire sui confini applicativi dell'art. 452-bis cod. pen.*, in *Lexambiente.it*, n. 1/2022, p. 15 ss., nonché RUGA RIVA, *Il delitto di inquinamento ambientale al vaglio della Cassazione: soluzioni e spunti di riflessione*, in *penalecontemporaneo.it*, 22 novembre 2016.

12 Sul punto il Tribunale cita Cass. Sez. 3, n. 28732 del 27/04/2018, Melillo, Rv. 273566.



dannose<sup>13</sup>. Si parla quindi di danni che devono essere “*seri e non fugaci*”, e che devono coinvolgere “*porzioni non esigue di acqua, di aria o di suolo*”, secondo una valutazione che tenga conto, da un lato, del piano temporale, dall'altro, della gravità dell'offesa<sup>14</sup>.

Alla “significatività” si accompagna poi la “misurabilità” del danno, dimostrando come il legislatore abbia inteso sanzionare solamente eventi dannosi connotati da un alto livello di lesività<sup>15</sup>, qualitativamente e quantitativamente apprezzabili, nell'ottica di restringere il perimetro di tipicità ed escludere le ipotesi meno gravi<sup>16</sup>.

Trattandosi di un inquinamento di acque, il Tribunale si sofferma poi sull'ulteriore problematica relativa alla tecnica normativa utilizzata dal legislatore. La fattispecie di inquinamento ambientale prevede infatti per il solo suolo e sottosuolo che la compromissione o il deterioramento significativi e misurabili debbano riguardare “*porzioni estese o significative*”. Analogo riferimento quantitativo o dimensionale non è invece contemplato per le matrici ambientali di acqua e aria. La sentenza prende atto di come tale specifica possa trovare fondamento nella maggior capacità diffusiva dell'inquinamento nell'aria e nell'acqua, in quanto elementi naturali più difficilmente limitabili, che renderebbe l'evento di danno ordinariamente rilevante. Sul punto, però, in sostanziale aderenza all'interpretazione data dalla Suprema Corte<sup>17</sup>, il Giudice rileva come la formulazione non escluda affatto la necessità di valutare l'intensità e l'estensione del danno anche a porzioni di aria o di acqua, che certamente, qualora esigue, difficilmente potranno dirsi “significative”, e quindi rilevare ai fini della fattispecie, soprattutto quando, come nel caso di specie, “*le circostanze concrete abbiano limitato ab origine le potenzialità espansive dell'emissione*”.

Sulla base del citato ragionamento, il Giudice ha ritenuto che la limitata diffusione del danno dovuta alle panne assorbenti e all'aspirazione, e quindi il contenimento del deterioramento ambientale in una porzione esigua di acqua e con un'intensità limitata, non abbia permesso di superare “*la soglia della significatività*”. Significatività che, in conclusione, veniva esclusa:

---

13 Così RUGA RIVA, *Diritto penale dell'ambiente*, cit., p. 262.

14 In questo senso ancora RUGA RIVA, *Il delitto di inquinamento ambientale al vaglio della Cassazione*, cit., p. 5.

15 Cass. Sez. 3, n. 46170 del 21/09/2016, Simonelli, Rv. 268060.

16 RAMACCI, *Diritto penale dell'ambiente*, cit., p. 554.

17 Cass. Sez. 3, n. 46170 del 21/09/2016, Simonelli, Rv. 268060, secondo cui “*È tuttavia evidente che, in ogni caso, l'estensione e l'intensità del fenomeno produttivo di inquinamento ha comunque una sua incidenza, difficilmente potendosi definire «significativo» quello di minimo rilievo, pur considerandone la più accentuata diffusività nell'aria e nell'acqua rispetto a ciò che avviene sul suolo e nel sottosuolo*”.



- a) per quanto riguarda il deterioramento della matrice ambientale acqua, per il fatto che lo sversamento era stato accertato in un'area di circa 2.800 mq, cioè quella circoscritta dalla seconda fila di panne<sup>18</sup> e, soprattutto, alla circostanza che gli idrocarburi non avessero avuto effettiva capacità di propagazione in virtù dei sistemi di contenimento adottati (panne galleggianti e aspirazione);
- b) con riferimento all'avifauna, sulla scorta dell'esiguo numero di esemplari di gabbiano interessati dall'evento inquinante<sup>19</sup>.

In conclusione, si ritiene che il Tribunale abbia fatto buon uso dei contributi interpretativi forniti dalla giurisprudenza di legittimità e dalla dottrina relativi alla valenza da attribuire al termine “significativo” con riferimento alla compromissione o deterioramento delle matrici ambientali richiesta dagli artt. 452 *bis* e 452 *quinquies* c.p.. La pronuncia ha altresì correttamente valorizzato la *ratio* della specifica norma incriminatrice, volta a sanzionare solamente gli eventi di danno aventi una certa rilevanza, con esclusione delle ipotesi di scarso impatto quantitativo e/o qualitativo.

### 3. Le contravvenzioni previste dagli artt. 8 e 9 del d.lgs. 202/2007

Come già detto, esclusa la sussistenza del delitto di inquinamento ambientale, il Tribunale riqualificava il fatto in contestazione nell'ipotesi contravvenzionale di inquinamento colposo prevista dall'art. 9 del d.lgs. 202/2007<sup>20</sup>. Prima di valutare gli eventuali profili critici rilevabili nel

---

18 La sentenza afferma chiaramente come “*Il complesso degli elementi raccolti, quindi, conduce a una univoca conclusione: l'inquinamento, inteso come sversamento di idrocarburi nei 2.800 mq compresi nell'area delimitata dalla panne, c'è stato, ma non sono stati raccolti elementi per poter sostenere che parte degli idrocarburi sia stata spansa fuori da quel perimetro*”.

19 Sul punto si legge che “*la morte di una sessantina o di un'ottantina di gabbiano (nell'arco di circa sei mesi) non costituisca una significativa compromissione della fauna locale, neppure se considerata quale sentinella di possibili altri effetti sull'avifauna*”.

20 Ai sensi della quale “*Salvo che il fatto costituisca più grave reato, il Comandante di una nave, battente qualsiasi bandiera, nonché i membri dell'equipaggio, il proprietario e l'armatore della nave, nel caso in cui la violazione sia avvenuta con la loro cooperazione, che violano per colpa le disposizioni dell'art. 4, sono puniti con l'ammenda da euro 10.000 ad euro 30.000.*

*Se la violazione di cui al comma 1 causa danni permanenti o, comunque, di particolare gravità, alla qualità delle acque, a specie animali o vegetali o a parti di queste, si applica l'arresto da sei mesi a due anni e l'ammenda da euro 10.000 ad euro 30.000.*

*Il danno si considera di particolare gravità quando l'eliminazione delle sue conseguenze risulta di particolare complessità sotto il profilo tecnico, ovvero particolarmente onerosa o conseguibile solo con provvedimenti eccezionali.*



caso di specie, appare utile fornire un sintetico inquadramento generale della fattispecie, che si caratterizza per la scarsissima, per non dire inesistente, applicazione giurisprudenziale<sup>21</sup>.

La suddetta contravvenzione è contenuta nel d.lgs. 202/2007, attuativo della direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi, che ha integrato e abrogato parzialmente le disposizioni della L. 979/1982. Scopo precipuo della normativa è quello, indicato nell'art. 1, di *“aumentare la sicurezza marittima e di migliorare la protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento provocato dalle navi”*. In tal senso, l'art. 4 impone il divieto per le navi di versare in mare, o causare lo sversamento, delle sostanze inquinanti indicate all'art. 2, comma 1, lett. b), vale a dire di tutte *“le sostanze inserite nell'allegato I (idrocarburi) e nell'allegato II (sostanze liquide nocive trasportate alla rinfusa) alla Convenzione Marpol 73/78, come richiamate nell'elenco di cui all'allegato A alla legge 31 dicembre 1982, n. 979”*.

A presidio di tale divieto, il decreto pone due fattispecie contravvenzionali, una dolosa e l'altra, per l'appunto, colposa, previste rispettivamente agli artt. 8 e 9<sup>22</sup>.

Le disposizioni incriminatrici, costruite in maniera sostanzialmente speculare, differiscono solo in ragione dell'elemento soggettivo che sorregge il fatto tipico<sup>23</sup>.

Si tratta di reati di pericolo astratto in quanto ciò che viene punito è qualsiasi tipo di scarico – inteso dall'art. 2, comma 1, lett. c), come *“ogni immissione in mare comunque proveniente da una nave di cui all'art. 2 della Convenzione Marpol 73/78”* – delle sopracitate sostanze inquinanti richiamate, fuori dalle deroghe previste dall'art. 5 e dalle esclusioni dell'art. 3 del medesimo decreto, senza indicazione di alcuna soglia di rilevanza.

Le fattispecie sono caratterizzate da una clausola di sussidiarietà espressa – *“salvo che il fatto costituisca più grave reato”* – che le colloca a chiusura del sistema penale di tutela delle acque marine dall'inquinamento navale causato da sostanze pericolose.

---

21 Sulle pochissime pronunce, sia di merito che di legittimità, si veda RAMACCI, *La tutela dall'inquinamento delle acque marittime e costiere*, in *Lexambiente.it*, n. 2/2019, p. 10.

22 Per un commento della normativa e delle citate fattispecie, RAMACCI, *La tutela dall'inquinamento delle acque marittime e costiere*, cit., p. 5 ss.; sul punto si veda anche FIMIANI, *La tutela penale*, cit. p. 353; ZUNICA, *Mare e inquinamento marino, Profili Penali*, in *Codice dell'ambiente* (a cura di NESPOR – RAMACCI), Milano, 2022, p. 2105 ss; FUMAGALLI, *Inquinamento causato da navi. Ancora sui rapporti tra la convenzione Marpol e la normativa italiana (nota Trib. Livorno sez. pen. 5 maggio 2009)*, in *Il diritto marittimo*, n. 1/2011, p. 181 ss.

23 Si tratta peraltro di fattispecie idonee a fondare la responsabilità degli enti in quanto richiamate dall'art. 25 *undecies*, comma 5, del d.lgs. 231/2001.



Non v'è dubbio che si tratti di reati propri, in quanto il soggetto attivo richiamato dalle norme è il comandante della nave. Peraltro, rispetto all'originaria previsione di cui all'art. 17 della L. 979/1982, con la novella del 2002 il legislatore, tra i soggetti attivi, ha affiancato al capitano i membri dell'equipaggio, il proprietario e l'armatore della nave, ma solo qualora questi ultimi abbiano concorso (art. 8) o cooperato (art. 9), dolosamente ovvero colposamente, alla violazione del divieto di sversamento di cui all'art. 4. La formula adottata sembrerebbe superflua, laddove specifica ciò che sarebbe ovvio in applicazione degli istituti generali del concorso di persone nel reato e della cooperazione colposa. Sul punto la dottrina ritiene pacificamente come la predetta formulazione, che sembrerebbe selezionare normativamente gli eventuali concorrenti o cooperanti nel reato, certamente non escluda l'eventualità di un concorso dell'*extraneus* secondo l'ordinaria disciplina codicistica<sup>24</sup>.

Entrambe le disposizioni, al secondo comma, prevedono un'aggravante che si configura qualora il danno causato dalla violazione, dolosa o colposa, del divieto di sversamento, abbia causato danni permanenti o di particolari gravità, *“alla qualità delle acque, a specie animali o vegetali o a parti di queste”*. Il comma 3 stabilisce che il danno viene ritenuto di particolare gravità quando l'eliminazione delle sue conseguenze è *“di particolare complessità sotto il profilo tecnico, ovvero particolarmente onerosa o conseguibile solo con provvedimenti eccezionali”*. Occorre però rilevare come, dopo l'inserimento nel codice penale dei delitti previsti dagli artt. 452 *bis* e 452 *quinquies* c.p. ad opera della L. n. 68/2015, l'ipotesi aggravata appaia di difficile applicazione, non essendo agevole individuarne il confine applicativo rispetto ai richiamati delitti. In caso di danno di particolare gravità, il fatto tenderà, con estrema probabilità, a essere attratto nel perimetro applicativo delle citate ipotesi delittuose in quanto, per sua stessa natura, portatore di una compromissione o deterioramento significativo e misurabile delle matrici ambientali richiamate dalle contravvenzioni, non permettendo di intravedere, in tal caso, ulteriori margini applicativi per quest'ultime.

---

24 RAMACCI, *La tutela dall'inquinamento delle acque marittime e costiere*, cit., p. 9.



### 3.1 L'incompatibilità con lo sversamento di sostanze vietate derivanti da relitto navale

Inquadrate la fattispecie nei termini sopraesposti, si ritiene che l'applicazione della contravvenzione di inquinamento colposo alla vicenda oggetto di giudizio presenti alcune criticità.

A ben vedere, infatti, parrebbe non potersi ricondurre alle fattispecie previste dagli artt. 8 e 9 del d.lgs. 202/2007 lo sversamento derivante da quella che non sia più una nave, bensì un relitto, come nel caso di specie<sup>25</sup>.

Elemento tipico della contravvenzione, sia dolosa che colposa, è che l'immissione sia effettuata, o comunque provenga, da una nave, intesa come struttura in grado di navigare e trasportare cose e/o persone.

La definizione di nave rilevante ai fini dell'applicazione dall'art. 4, e quindi degli artt. 8 e 9, è in prima battuta contenuta nell'art. 2, comma 1, lett. d) del decreto: per nave si intende “*un natante di qualsiasi tipo comunque operante nell'ambiente marino e battente qualsiasi bandiera, compresi gli aliscafi, i veicoli a cuscino d'aria, i sommergibili, i galleggianti, le piattaforme fisse e galleggianti*”. Quella appena citata è sostanzialmente la medesima definizione data dalla Direttiva 2005/35/CE, anche se quest'ultima ragiona in termini di “*imbarcazione marittima di qualsiasi tipo e battente qualsiasi bandiera, che operi nell'ambiente marino; sono inclusi gli aliscafi, i veicoli su cuscino d'aria, i sommergibili e i natanti*”.

In ogni caso, a prescindere dalla scelta lessicale – imbarcazione o natante<sup>26</sup> – la definizione di nave sembra certamente non poter prescindere da un'attitudine, anche solo potenziale, alla navigazione, o comunque a operare in mare. A favore di questa interpretazione depongono quantomeno due elementi.

---

<sup>25</sup> Da questo punto di vista, è lo stesso Tribunale, in molteplici punti della motivazione, a rappresentare come il natante fosse sempre stato un relitto, in quanto venduto come tale e, soprattutto, da tempo non più in condizione di navigare. Ciò anche alla luce del fatto che, come emerge dalla ricostruzione dei fatti, la Berkan B era già stata quasi interamente smantellata prima dell'evento inquinante, essendo restati della struttura originaria solo scafo e poche altre parti.

<sup>26</sup> I termini nave e natante paiono utilizzati in maniera equivalente dalla giurisprudenza, così Cass. Civ. Sez. 3, Ord. n. 30978 del 30/11/2018, Rv. 651940-01, secondo cui “*L'istituto della c.d. limitazione di responsabilità previsto dall'art. 275 cod. nav. non può venire in rilievo qualora, a seguito del naufragio del natante, l'armatore, dovendo ottemperare all'ordine dell'autorità amministrativa di provvedere alla rimozione del relitto ed alla bonifica delle acque in cui si è verificato il naufragio, stipuli con un terzo un contratto di appalto per le relative operazioni, atteso che in tal caso il naufragio, sebbene da considerarsi come momento, sia pure terminale, del viaggio, non rappresenta il fatto determinativo dell'insorgenza dell'obbligazione di pagamento del relativo corrispettivo*”. Utilizza la medesima dizione anche Cass. Civ. Sez. 1, n. 1305 del 25/02/1980, Rv. 404817-01.



Il primo è di ordine letterale: entrambe le disposizioni sopracitate fanno per l'appunto riferimento al concetto di "operare" nell'ambiente marino, sottendendo l'esistenza di una struttura in grado di assolvere a una specifica funzione, che sia di trasporto di merci o persone, o altra destinazione, legati al settore marittimo.

Il secondo è di natura logica: laddove il legislatore ha voluto equiparare alla nave ciò che strutturalmente non possiede le medesime caratteristiche lo ha espressamente specificato, ricomprendendolo nella definizione (esempio ne sono "*le piattaforme fisse e galleggianti*" richiamate dall'art. 2).

L'esclusione dei relitti navali dalla definizione di nave è confermata anche dal codice della navigazione. Infatti, secondo l'art. 136, comma 1, "*Per nave s'intende qualsiasi costruzioni destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto, o ad altro scopo*". Anche in questo caso, il legislatore, ai fini dell'applicazione della disciplina di settore, richiama esplicitamente le strutture non strettamente riconducibili al concetto di nave: il comma 3 del medesimo articolo sancisce infatti che "*Le disposizioni che riguardano le navi si applicano, in quanto non sia diversamente disposto, anche ai galleggianti mobili adibiti a qualsiasi servizio attinente alla navigazione o al traffico in acque marittime o interne*".

È chiaro come la medesima *ratio*, relativa a sottolineare il profilo funzionale della struttura che opera in ambiente marino ("*servizio attinente alla navigazione o al traffico in acque marittime o interne*") sussista anche in questo caso.

Ancora, la dottrina in materia ha affermato come il relitto non possa essere considerato una nave in quanto costruzione che ha perso la "*attitudine alla navigazione*" per una "*alterazione irreversibile*" delle proprie componenti<sup>27</sup>.

Da ultimo, la giurisprudenza di legittimità si è espressa incidentalmente sulla questione, individuando il momento in cui la nave cessa di essere tale: ciò avviene allorquando ne vengano meno gli elementi essenziali e la stessa "*non possa essere più considerata quale costruzione atta e destinata al trasporto di cose e persone per acqua*"<sup>28</sup>. In buona sostanza, la nave diviene relitto quando perde irreversibilmente la propria originaria funzione.

---

27 Così D'OVIDIO, PESCATORE, TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2022, p. 266, dove, tra gli altri, si fa riferimento a Cass. Civ. Sez 3, n. 6134 del 1/06/1995 in *Dir. Trasp.*, 1996, p.791, con nota di CONTE, *Definizione di nave e di relitto e pubblicità dei trasferimenti*; Cass. Civ., n. 7020 del 5/04/2005, in *Dir. Mar.*, 2007, p. 1141, con nota di CHIRCO, BALLINI, *Sulla perdita della qualifica giuridica di nave*.



Per completezza si sottolinea come il relitto in corso di demolizione se da un lato, tenuto conto di quanto appena rilevato, non può certamente classificarsi come nave, dall'altro non va comunque considerato un rifiuto in quanto tale (quest'ultima questione è stata invero affrontata dalla sentenza nella propria motivazione)<sup>29</sup>.

In conclusione, le contravvenzioni previste agli artt. 8 e 9 del d.lgs. 202/2007, che sanzionano la violazione del divieto di sversamento da parte di “navi”, non potranno applicarsi ogniqualevolta l'immissione di sostanze vietate derivi da ciò che nave non è più. Si ritiene, pertanto, sulla base delle considerazioni fin qui svolte, che il relitto navale non possa rientrare nel perimetro applicativo delle suddette norme incriminatrici <sup>30</sup>.

---

28 Lo stesso Tribunale cita Cass. Civ., n. 4096 del 31 ottobre 1956; Cass. Civ. Sez. 1, n. 1305 del 25/02/1980, Rv. 404817-01; Cass. Civ. Sez. 3, n. 6134 del 1/06/1995, Rv. 492608-01, secondo cui “*La nave perisce come tale allorché ne vengano meno gli elementi essenziali, quando, cioè, si sia verificata una situazione per cui non possa essere più considerata quale costruzione atta e destinata al trasporto di cose e persone per acqua: condizione che può verificarsi per naufragio derivante da cause esogene (collisione, investimento, tempesta, uragano, azione bellica, ecc.), ovvero endogene (esplosione, cedimento di parti, falle, allagamento), o, comunque, per un'alterazione irreversibile delle componenti della nave, dipendente da qualsiasi altra causa (quale, ad esempio, l'incendio)*”.

29 Sul punto si veda Cass. Sez. 3, n. 34768 del 6/07/2007, Orlandi, Rv. 237224-01, secondo cui “*In tema di gestione dei rifiuti, poiché l'attività di demolizione in sé non costituisce attività di gestione dei rifiuti e non richiede il possesso della relativa autorizzazione, non può qualificarsi come rifiuto il relitto di una nave in fase di demolizione, ma solo quelle parti della stessa (sostanze, prodotti, materie) derivanti dall'attività di demolizione e destinate al recupero, alla raccolta o allo smaltimento. (Nell'enunciare il predetto principio, la Corte ha ulteriormente affermato che il relitto di una nave non è assimilabile ai veicoli fuori uso disciplinati dal D.Lgs. n. 209 del 2003).* In dottrina, sostiene la medesima soluzione CASTRONUOVO, *Relitti o rifiuti? La complessa qualificazione giuridico-penale delle navi abbandonate*, in *Sistema Penale*, n. 6/2020, p. 327 ss., che parla di “*natura mutevole o cangiante della classificazione delle navi (destinate alla demolizione)*”.

30 Non sembra potersi recuperare in questi casi nemmeno la contravvenzione prevista dall'art. 137, comma 13, T.U.A., la quale si riferisce infatti ad una attività di “scarico” in mare – definizione che non coincide affatto con quella, più ampia, prevista dall'art. 2, comma 1, lett. c) del d.lgs. 202/2007 – sempre da parte di “navi”. Sul punto in dottrina si è peraltro ritenuta la fattispecie implicitamente abrogata proprio dalle successive contravvenzioni contenute nel d.lgs. 202/2002, così RAMACCI, *La tutela dall'inquinamento delle acque marittime e costiere*, cit. p. 15, *contra* RUGA RIVA, *Diritto penale dell'ambiente*, cit., p. 107, che risolve l'interferenza tra le disposizioni richiamate nel senso della specialità della norma del T.U.A., la quale “*contiene i requisiti della previa autorizzazione e innocuizzazione*”.