



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI SASSARI

DIPARTIMENTO DI GIURISPRUDENZA

SCUOLA DI DOTTORATO IN SCIENZE GIURIDICHE

XXXI ciclo

Profili giuridici delle piattaforme marine e delle operazioni *offshore*

Direttore

Chiar.mo Prof. MICHELE M. COMENALE PINTO

Relatore

Chiar.mo Prof. MICHELE M. COMENALE PINTO

Tesi di Dottorato di
dott.ssa Giuseppina ROSATO

Anno Accademico 2017/2018

INDICE

INTRODUZIONE	3
1. LA NATURA GIURIDICA DELLE PIATTAFORME MARINE	
1.1. Le unità <i>offshore</i>	4
1.2. Le piattaforme mobili e la nave	12
1.3. Le piattaforme mobili e i galleggianti	21
1.4. Le piattaforme fisse come beni immobili	32
1.5. Le piattaforme fisse come isole artificiali	42
2. LE OPERAZIONI <i>OFFSHORE</i>	
2.1. Le competenze nel mare territoriale e sulla piattaforma continentale	47
2.2. Rilievi sulle operazioni <i>offshore</i> nella (inadeguata) legislazione internazionale	58
2.3. L'adesione dell'Ue al Protocollo <i>offshore</i> della Convenzione di Barcellona	66
2.4. La Direttiva 2013/30/Ue (c.d. Direttiva <i>offshore</i>)	75
2.5. Protocollo <i>offshore</i> e Direttiva <i>offshore</i> : sistemi a confronto	84
2.6. L'attuazione della Direttiva <i>offshore</i> in Italia: il d. lgs. 18 agosto 2015, n. 145 e l'istituzione del «Comitato per la sicurezza delle operazioni a mare»	90
3. IL <i>DECOMMISSIONING</i> DELLE PIATTAFORME <i>OFFSHORE</i>	
3.1. Il «fine vita» delle piattaforme <i>offshore</i>	99
3.2. Disciplina internazionale di riferimento: l'art. 5 § 5 della Convenzione sulla piattaforma continentale e l'art. 60 § 3 della CNUDM	108
3.3. Le IMO <i>guidelines</i>	116
3.4. <i>Decommissioning by Dumping</i>	121
3.5. Dal Protocollo <i>offshore</i> alle «Linee guida per la dismissione mineraria delle piattaforme marine per la coltivazione degli idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse»	130
BIBLIOGRAFIA	140

INTRODUZIONE

Il presente progetto di studio prende le mosse dalla constatazione che nell'ambito dell'attività di ricerca e sfruttamento del sottosuolo marino, in particolare per ciò che concerne gli idrocarburi liquidi e gassosi, la base normativa, costituita da disposizioni di diritto uniforme, europeo e nazionale non sempre si dimostra sufficientemente armonizzata.

Per meglio delineare il campo d'indagine possono rilevarsi diverse criticità, a partire da quella più evidente che riguarda la natura giuridica delle piattaforme marine, rispetto alle quali, ad esempio, ci si è spesso interrogati, sulla possibilità di ricondurre - o meno - le strutture *offshore* nell'alveo della nozione di "nave", con evidenti ripercussioni quanto alla disciplina applicabile.

Un ulteriore profilo di problematicità riguarda la naturale collocazione delle piattaforme marine, che sono, per l'appunto, posizionate in mare, luogo che a causa della sua diversità rispetto alla terraferma, da sempre impone all'interprete uno sforzo d'indagine ulteriore.

Non da ultimo, ma anzi connesso ai rilevi mossi, sta quello della tutela dell'ambiente marino rispetto alle attività *offshore*.

Le operazioni in mare nel settore degli idrocarburi sono state teatro di importanti incidenti, che in tutte le occasioni hanno provocato gravi ripercussioni, sia per la perdita di vite umane, che in termini di inquinamento e certamente anche economiche.

In quest'ottica, anche alla luce della continua evoluzione tecnologica che interessa il settore *de qua*, e tenendo presente la ancora elevatissima richiesta di idrocarburi, bisognerà volgere lo sguardo all'importante ruolo svolto dalla legislazione internazionale, da quella europea e da quella nazionale, nell'elaborazione di sistemi normativi volti ad ottenere l'introduzione di prescrizioni minime di sicurezza per prevenire gli incidenti e limitarne le conseguenze.

Tra le attività in esame rientra anche la fase operativa finale, relativa al «fine vita» dell'installazione, durante la quale si rende necessario dismettere la struttura.

Nell'ambito di tale contesto diverse sono le problematiche da prendere in considerazione, dalle definizioni elaborate nel diritto internazionale, alla necessità di stabilire, anche in queste operazioni, *standards* minimi di sicurezza.

A tale scopo l'Italia, per il tramite del Ministero dello sviluppo, ha elaborato una bozza di decreto che contiene «Linee guida per la dismissione mineraria delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse», di cui si attende l'imminente adozione.

1. LA NATURA GIURIDICA DELLE PIATTAFORME MARINE

SOMMARIO: 1.1. Le unità *offshore* – 1.2. Le piattaforme mobili e la nave – 1.3. Le piattaforme mobili e i galleggianti – 1.4. Le piattaforme fisse come beni immobili – 1.5. Le piattaforme fisse come isole artificiali

1.1. Le unità *offshore*

L'esplorazione e lo sfruttamento delle risorse marine si realizza mediante l'utilizzo di strumentazioni altamente sofisticate che operano *offshore* ⁽¹⁾ e che assumono caratteristiche assai differenti.

Verso la fine degli anni '60, ⁽²⁾ quando il fenomeno dell'esplorazione *offshore* era ancora agli esordi ⁽³⁾, si è tentato di categorizzare i mezzi di lavoro in base alle loro caratteristiche tecniche distinguendo ⁽⁴⁾ tra:

⁽¹⁾ Nel settore minerario si utilizza la locuzione «*upstream* minerario» per indicare le diverse attività di prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi. Vi è poi una ulteriore distinzione connessa all'ubicazione dei giacimenti minerari: ove questi si trovino sulla terraferma l'«*upstream* minerario» è detto «*onshore*», disciplinato dalla l. 11 gennaio 1957 n. 6 che reca «Ricerca e coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi»; se i giacimenti sono allocati in mare o sulla piattaforma continentale allora l'«*upstream* minerario» è «*offshore*» la cui disciplina si rinviene nella l. 21 luglio 1967 n. 613 circa la «Ricerca e coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi nel mare territoriale e nella piattaforma continentale e modificazioni alla l. 11 gennaio 1957 n. 6, sulla ricerca e coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi». La materia è stata poi oggetto di un ulteriore intervento legislativo realizzato mediante la l. 9 gennaio 1991 n. 9 relativa alle «Norme per l'attuazione del nuovo Piano energetico nazionale: aspetti istituzionali, centrali idroelettriche ed elettrodotti, idrocarburi e geotermia, autoproduzione e disposizioni fiscali» emanata per dare esecuzione al c.d. Piano Energetico Nazionale del 10 agosto 1988, che, a sua volta, scaturiva dalla necessità di introdurre linee d'indirizzo per la programmazione e ristrutturazione delle politiche energetiche nazionali, a seguito della decisione referendaria del 1987 con cui l'Italia si pronunciava a favore della rinuncia all'energia nucleare per l'approvvigionamento energetico del Paese. In ultimo il Ministero dello sviluppo economico ed il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare con il d. m. 10 novembre 2017 hanno adottato la «Strategia Energetica Nazionale» ossia il piano decennale del governo italiano che ha come obiettivi fondamentali quello di rendere il sistema energetico nazionale più sostenibile sotto il profilo ambientale, quello di migliorare la sicurezza dell'approvvigionamento e delle forniture, nonché quello di realizzare la decarbonizzazione del sistema stesso.

⁽²⁾ J. ROCHETTE, *Towards an International Regulation of Offshore Oil Exploitation*, in *IDDRI*, 2012, 3 ss., disponibile online all'indirizzo *web* https://www.iddri.org/sites/default/files/import/publications/wp1512_jr_workshop-offshore.pdf.

⁽³⁾ In argomento cfr. la pubblicazione divulgativa del Ministero dello sviluppo economico, Direzione generale per la sicurezza anche ambientale delle attività minerarie ed energetiche (DGS-UNMIG), intitolata «*Unmig 1957 - 2017 - 60° dell'ufficio nazionale minerario per gli idrocarburi e le georisorse*», Milano, 2017, consultabile *on line* all'indirizzo *web* <http://unmig.mise.gov.it/unmig/info/60/60.asp>. Il volume ripercorre, in occasione dei sessant'anni di attività dell'Ufficio, le tappe della storia mineraria italiana evidenziando come, nel campo delle attività *off-shore*, «Il crescente interesse del diritto internazionale alle attività di ricerca e coltivazione delle risorse nel sottofondo marino e la veloce evoluzione tecnologica del settore offshore consentirono, nel dopoguerra, la corsa all'esplorazione di idrocarburi e di perforazioni in mare. Negli atti parlamentari di allora si legge che l'ENI ebbe «il vanto di essere stato il primo operatore in Europa ad eseguire ricerche del genere. [...] Le perforazioni [...] ebbero inizio il 26 marzo 1959 con il pozzo Gela Mare 21 eseguito con impianto montato sulla piattaforma mobile Scarabeo», ivi 89.

⁽⁴⁾ La tipizzazione che ci si appresta a riportare è stata utilizzata da F. LAZZARO, *Il regime giuridico dei mezzi di ricerca e sfruttamento che operano in mare*, Piacenza, 1968, 21, 22, ove si riporta per esteso uno stralcio della pubblicazione «*Una nuova frontiera: petrolio dal fondo del mare*», SHELL ITALIANA, Genova, 1966, 25 ss.

- unità sommergibili, costituite da uno scafo galleggiante a forma di pontone, su cui si erge un'apposita struttura, la piattaforma. Lo scafo ha bisogno di essere rimorchiato sul luogo di perforazione, successivamente il pontone viene allagato e calato sul fondale marino, lasciando fuori dall'acqua la piattaforma che ospita la sede direzionale delle operazioni tecniche;

- unità autoelevabili: costituite da una piattaforma galleggiante su cui si trovano attrezzature di perforazione, provviste e alloggi dell'equipaggio. Al di sotto di questa si trovano tre o più piloni d'acciaio retrattili (c.d. «gambe»), che si calano fino a toccare il fondale in modo tale da sostenere la struttura sovrastante e, all'occorrenza, di sollevarsi abbastanza da superare eventuali, ma certamente pericolose, onde marine. Queste costruzioni raggiungono la sede delle operazioni mediante rimorchio, nel corso del quale, se del caso, vengono parzialmente smontate;

- unità semisommergibili: formate da uno scafo semigalleggiante sommerso a profondità variabile e connesso ad una piattaforma, che si mantiene fuori dall'acqua grazie ad una struttura posizionata sotto il livello del mare, formata da piloni stabilizzatori che assicurano il galleggiamento della struttura sovrastante. Anche queste ultime, per il loro posizionamento, necessitano di essere rimorchiate;

- unità flottanti: sono (o meglio erano) vere e proprie navi, ricondizionate per un nuovo uso ⁽⁵⁾, quello minerario. Esse sono dotate di una vasta apertura centrale per il passaggio della sonda e ospitano, al centro dello scafo, il «*derrick*», ossia la torre di trivellazione. Alcune di esse, essendo provviste di meccanismi di stabilizzazione laterali, hanno la torre di trivellazione collocata su un lato. Quando c'è bisogno di maggiore stabilità possono essere accorpate più unità dando vita ad una piattaforma con la torre di trivellazione nello spazio intermedio. Date queste caratteristiche il loro trasferimento è sicuramente molto agevole, specie ove siano dotate di sistemi di autopropulsione ⁽⁶⁾.

I mezzi *offshore* appena descritti ⁽⁷⁾, sono oggetto di una costante evoluzione, sia in termini di innovazione tecnologica che di miglioramento degli *standard* di sicurezza, e, seppure contraddistinti

⁽⁵⁾ In alcuni casi, specie negli ultimissimi anni, non solo vengono ricondizionate navi da impiegare a fini minerari, ma, alcune di queste unità, vengono appositamente costruite.

⁽⁶⁾ Queste unità sono meglio note con l'acronimo inglese di «FSU» ossia «*Floating Storage Unit*» unitamente alle «FPSO» cioè «*Floating Production Storage and Offloading Units*», in argomento v. M. MUSI, *Floating Storage Units (FSUs) e Floating Production Storage and Offloading Units (FPSOs): una proposta di qualificazione giuridica*, in *Dir. maritt.*, 2016, 221 ss. Cfr. A. XERRI SALAMONE, *Profili giuridici e programmatici dell'esplorazione marina*, Trieste, 1999, 32 s., nonché E. ORRÙ, *La configurazione giuridica delle piattaforme e degli impianti offshore, alla luce delle nuove esigenze in materia di sicurezza in mare*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, I, coordinato da A. Antonini, Milano, 2007, 342. In argomento v. anche «*Legal, regulatory treatment of floating oil and gas vessels needs clarification*», in *Oil and Gas Journal*, del 3 settembre 2012, disponibile all'indirizzo web <https://www.ogj.com/articles/print/vol-110/issue-9/drilling-production/legal-regulatory-treatment-of-floating.html>.

⁽⁷⁾ Per una più completa analisi tecnica delle costruzioni *offshore* v. G. CLAUSS, E. LEHMANN, C. OSTERGAARD, *Offshore Structures*, Vol. 1, London, 1992, 1 ss., e spec. 25 ss.

da importanti differenze strutturali, sono accomunati da una caratteristica, che risulta essere determinante nell'operazione di qualificazione giuridica delle stesse, si tratta della loro connessione con il suolo, *rectius* con il fondale marino, che a partire dalle unità flottanti fino alle installazioni «fisse» si fa sempre più intenso.

Evidentemente, però, la complessità di queste costruzioni e le importanti differenze morfologiche hanno influenzato, e tutt'ora condizionano, lo studio giuridico delle stesse, d'altro canto l'ordinamento italiano non fornisce alcuna specifica descrizione normativa delle piattaforme marine, imponendo uno sforzo ermeneutico di non facile soluzione.

In particolare, tra le tante problematiche, è emersa, prima fra tutte, quella che investe la necessità di elaborare una classificazione delle apparecchiature in esame ⁸, al fine di individuarne la rispettiva natura giuridica ed intercettare le norme, nazionali ed internazionali, loro applicabili ⁽⁹⁾.

A tal proposito, a quanto consta, la dottrina italiana è stata la prima ad interessarsi delle questioni connesse al regime giuridico dei mezzi di esplorazione *offshore* ⁽¹⁰⁾.

⁽⁸⁾ In argomento v. lo studio di G. M. BOI, *Le piattaforme marine. Studi per una normativa internazionale uniforme*, cit., 21 ss. relativamente al primo progetto di Convenzione internazionale in tema di piattaforme mobili per l'esplorazione petrolifera predisposto nel 1977 dal *Comité Maritime International* che, a partire dal 1976, aveva iniziato uno studio sulle piattaforme. A tal proposito v. anche L. CHABASON, *Offshore oil exploitation a new frontier for international environmental law*, in *IDDRI*, 2011, 5 ss. e spec. 8 s., disponibile *online* all'indirizzo *web* https://www.iddri.org/sites/default/files/import/publications/wp-1111_chabason_offshore.pdf che evidenzia come «In 1977, the *Comité Maritime International* (CMI), an NGO for maritime law unification, proposed a draft convention on offshore mobile craft ("the Rio Draft") which was not approved by the IMO. The CMI, however, has continued to work on the Issue», ivi 8, e M. WHITE, *Offshore craft and structures: a proposed international convention*, in *AMPLJ*, 1999, 21 ss.

⁽⁹⁾ Sul punto v. H. ESMAELI, *The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law*, Dartmouth, 2001, secondo cui «The legal status of offshore oil rigs has become a fundamental issue in international law. The first question is whether any type of oil rig may be considered to be a ship under both international and national law. If oil rigs are classified as ships, a number of international law rules and provisions in relation to ships, such as the law of flag, the arrest of ships, collision, pollution and salvage, would be applicable to oil rigs as wells», ivi 4.

⁽¹⁰⁾ Mentre in Italia l'argomento era già stato affrontato nel 1968 da F. LAZZARO, *Il regime giuridico dei mezzi di ricerca e sfruttamento che operano in mare*, cit. 1 ss., a livello internazionale il primo contributo risale alla metà degli anni '70, si tratta di A. H. A. SOONS, *Artificial Islands and Installations in International Law*, *Law of the Sea Institute. Occasional Paper Series*, University of Rhode Island, 1974, *Occasional Paper* n. 22, rivolto, però, all'analisi delle sole strutture fisse, in relazione ai molteplici aspetti di diritto internazionale che queste sollevano, sia in termini di costruzione che di operatività. Successivamente N. PAPADAKIS, *The International Legal Regimes of Artificial Islands*, Leyden, 1977, 1 ss., si dedicò più approfonditamente allo studio della giurisdizione e della natura giuridica di isole artificiali e installazioni marine. Contemporaneamente, in un altro importante contributo si analizza la questione strettamente connessa alle installazioni mobili nel diritto internazionale, così F. RINGDAL, *Piattaforme mobili per l'esplorazione petrolifera*, in *Dir. maritt.*, 1977, 637 ss. Poco dopo in M. SUMMERSKILL, *Oil Rigs: Law and Insurance*, London, 1979, 1 ss., si è passati all'analisi delle tematiche riguardanti la disciplina assicurativa delle apparecchiature *off-shore*, non senza evidenziare che, in questo contesto, resta di primaria importanza l'analisi della natura giuridica delle installazioni, con l'obiettivo di verificarne l'eventuale assimilazione a beni già compiutamente disciplinati, quali ad esempio la nave, e che sono destinatari di specifiche previsioni normative, tanto a livello nazionale che internazionale. A tale ultimo proposito è bene evidenziare che in questo specifico momento storico tutte le argomentazioni letterarie sono state elaborate sotto la vigenza delle quattro Convenzioni di Ginevra adottate il 29 aprile 1958, poi sostituite dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare, firmata a Montego Bay il 10 dicembre 1982. A metà degli anni '90 iniziarono ad essere indagate le questioni relative all'inquinamento e alla tutela dell'ambiente nel diritto internazionale, con un iniziale interessamento verso alcune delle più importanti questioni di diritto ambientale connesse alle piattaforme marine. A tal proposito v. M. GAVOUNELI, *Pollution from Offshore Installations*, 1995, Boston, 1 ss. Nella letteratura più recente v. V. BECKER-WEINBERG, *Joint Development of Hydrocarbons Deposits in the Law of the Sea*, Berlin-Heidelberg, 2014, 76.

Infatti, già negli anni '60, la letteratura nazionale ha rilevato come nell'ambito delle piattaforme marine «I tipi sono di diversa natura e cioè sommergibili, autoelevabili, galleggianti, semi-sommergibili, ecc.»⁽¹¹⁾, distinguendole dalle c.d. isole artificiali, definite come «apprestamenti, stabilmente fissati al fondo del mare ed adibiti agli scopi più diversi quali depositi di materiale e carburante, officine di riparazione, fari, ricerche offshore, ecc.»⁽¹²⁾.

Successivamente, sempre in relazione alle piattaforme marine, e con l'intento di studiarne i profili giuridici, la dottrina ha affermato che «si possono prendere in considerazione, ai fini di una classificazione tre tipologie principali: le installazioni fissate sul fondo del mare, le installazioni mobili, i mezzi galleggianti. Accanto a questi operano vere e proprie navi adattate, con funzioni generalmente accessorie a quelle tipicamente minerarie»⁽¹³⁾.

In tempi più recenti altri giuristi sembrano essere orientati verso l'accoglimento di una bipartizione delle «piattaforme petrolifere - le quali adempiono alla loro funzione quando sono ferme e collegate al fondo del mare - svolgono tale funzione con modalità alquanto differenziate; sotto questo profilo è infatti possibile distinguere le piattaforme marine in: a) piattaforme fissate al fondo del mare, per lo più permanenti, ma talvolta anche spostabili; e b) piattaforme autoelevanti o del tutto mobili e non fissate al fondo»⁽¹⁴⁾.

Infatti, sullo stesso tenore della precedente argomentazione, si è detto che «si distinguono le piattaforme semisommergibili, strutture mobili composte da pontoni, che si immergono in profondità a seguito del loro allagamento. Diversi dalle precedenti sono i *jack-up*, anch'essi mobili, ma caratterizzati da gambe, che, nella fase di esplorazione e sfruttamento del fondale, sono abbassate ed appoggiano su quest'ultimo oppure penetrano in esso. Entrambi i tipi di *oil rigs* testé esaminati possono spostarsi da un luogo ad un altro solo tramite l'ausilio di rimorchiatori: presentano, al contrario, propulsione propria le *drill ships* (o *drilling ships*), con la struttura di vere e proprie navi. Altre tipologie di piattaforme sono, invece, immobili»⁽¹⁵⁾.

In via di prima approssimazione potremmo assegnare agli *oil rigs* ed alle *drill ships* l'etichetta di piattaforme «mobili», in ragione della loro idoneità ad essere spostate, autonomamente o per mezzo di rimorchiatori, per lasciare nella categoria delle piattaforme «fisse» solo quelle fissate al fondo del mare.

(11) F. LAZZARO, *Il regime giuridico dei mezzi di ricerca e sfruttamento che operano in mare*, cit., 19.

(12) F. LAZZARO, *Il regime giuridico dei mezzi di ricerca e sfruttamento che operano in mare*, cit., 22.

(13) A. XERRI SALAMONE, *Profili giuridici e programmatici dell'esplorazione marina*, cit., 26.

(14) G. M. BOI, *Le piattaforme marine. Studi per una normativa internazionale uniforme*, Genova, 2006, 8.

(15) E. ORRÙ, *La configurazione giuridica delle piattaforme e degli impianti off-shore alla luce delle nuove esigenze in materia di sicurezza in mare*, cit., 336.

In verità questa categorizzazione non trova giustificazione nella pratica mineraria, non foss'altro perché, spesso, molte delle piattaforme che abbiamo ricompreso nel novero di quelle «mobili», vengono assicurate al fondale con sistemi di ancoraggio perché svolgono le loro operazioni nella medesima zona di mare per periodi assai duraturi.

Infatti, nella «Relazione sullo stato e la sicurezza delle attività minerarie in mare nel settore degli idrocarburi»⁽¹⁶⁾ elaborata dal neo istituito «Comitato per la sicurezza delle operazioni a mare»⁽¹⁷⁾, relativa all'anno 2016, alla «Sezione 2» del documento si distinguono gli «impianti fissi» (sezione 2.1.) dagli «impianti mobili» (sezione 2.3.).

Nel primo gruppo, riferito alle costruzioni cc.dd. «fisse»⁽¹⁸⁾, sono stati inseriti: gli impianti fissi con personale (FMI)⁽¹⁹⁾, gli impianti fissi (di norma) senza personale (NUI)⁽²⁰⁾; gli impianti galleggianti destinati alla produzione (FPI)⁽²¹⁾; gli impianti fissi non destinati alla produzione (FNP)⁽²²⁾, le teste pozzo sottomarine (SPS)⁽²³⁾; mentre nel secondo elenco, dedicato alle strutture cc.dd. «mobili», troviamo i *MODUs*, ossia unità mobili di perforazione *offshore*, quali *jack-up drilling units* e *fast move workover rigs*⁽²⁴⁾.

⁽¹⁶⁾ Pubblicata nella pagina *web* del Comitato per la sicurezza delle operazioni a mare all'indirizzo <http://www.mise.gov.it/index.php/it/ministero/organismi/comitato-offshore>. Il nuovo rapporto dovrebbe essere divulgato nel mese di ottobre del 2018.

⁽¹⁷⁾ Il Comitato per la sicurezza delle operazioni a mare, cui si dedicherà più ampio spazio nel prosieguo della trattazione, è stato istituito ai sensi dell'art. 8, d. lgs. 18 agosto 2015 n. 145, che reca l'«Attuazione della direttiva 2013/30/UE sulla sicurezza delle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi e che modifica la direttiva 2004/35/CE» esercita funzioni di regolamentazione, valutazione e accettazione delle relazioni sui grandi rischi; valutazione delle comunicazioni di nuovo progetto e di operazioni di pozzo o combinate e altri documenti di questo tipo ad esso sottoposti; vigilanza sul rispetto da parte degli operatori, anche mediante ispezioni, indagini e misure di esecuzione; consulenza ad altre autorità o organismi, compresa l'autorità preposta al rilascio delle licenze; predisposizione di piani annuali; di elaborazione di relazioni e di cooperazione con le autorità competenti o con i punti di contatto degli Stati membri. Inoltre il predetto Comitato relaziona annualmente al Parlamento ed alla Commissione europea in merito all'attività di regolamentazione e di vigilanza svolta.

⁽¹⁸⁾ In argomento, per evitare di creare fraintendimenti, pare opportuno evidenziare come, per il tramite delle «Note metodologiche in accompagnamento» alla relazione sullo stato e la sicurezza delle attività minerarie in mare nel settore degli idrocarburi per l'anno 2016, pubblicate anch'esse all'indirizzo <http://www.mise.gov.it/index.php/it/ministero/organismi/comitato-offshore>, il Comitato ha inteso specificare che «Nella tabella 2.1 vengono indicate tutte le installazioni fisse fisicamente presenti in mare al 1° gennaio dell'anno 2016» ma «In aggiunta a quanto richiesto dal Regolamento Ue 1112/2014, nella tabella sono state riportate anche le teste pozzo sottomarine...», inoltre «Le FPI (unità galleggianti a supporto della produzione di idrocarburi) sono state ulteriormente etichettate con gli acronimi “FSO” e “FPSO” in parentesi, ad indicare la diversa tipologia», per le quali si rinvia alla nt. 6 e al prosieguo della trattazione.

⁽¹⁹⁾ L'acronimo FMI traduce la sigla inglese «*fixed manned installations*».

⁽²⁰⁾ L'acronimo NUI sta per «*fixed normal unmanned installations*».

⁽²¹⁾ L'acronimo FPI individua le «*floating production installations*».

⁽²²⁾ L'acronimo FNP descrive le «*fixed non production installations*».

⁽²³⁾ L'acronimo SPS raggruppa i «*subsea production systems*».

⁽²⁴⁾ Stando alla menzionata «Relazione sullo stato e la sicurezza delle attività minerarie in mare nel settore degli idrocarburi», elaborata dal Comitato per la sicurezza delle operazioni a mare, nel 2016, in Italia hanno, svolto operazioni di pozzo in mare, per un totale di 16 mesi, solamente 3 impianti mobili di perforazione, la *Key Manhattan* e la *Atwood Beacon*, entrambe *jack-up drilling units*, e la *Supersundowner XIII* appartenente alla tipologia delle *fast move workover rigs*, tutte nel Mare Adriatico.

Nella distinzione appena riportata, le FPI ossia *floating production installations* (unità flottanti di produzione), che in ragione della loro idoneità ad essere spostate, avremmo dovuto ritrovare nell'elenco delle piattaforme mobili, si trovano in quello delle piattaforme fisse ⁽²⁵⁾.

A bene vedere, tanto la letteratura quanto gli ultimi documenti tecnici non sembrano fornire descrizioni omogenee, probabilmente in ragione del fatto che, sebbene l'utilizzo di tali mezzi nell'ambito delle attività di approvvigionamento di fonti energetiche sia ormai altamente diffuso e pressoché imprescindibile, il legislatore nazionale non ha (ancora?) provveduto ad una loro puntuale categorizzazione normativa, provocando importanti dubbi circa la natura giuridica di tali apparecchiature e la relativa disciplina applicabile ⁽²⁶⁾.

Alla luce di tale ultima constatazione si cercherà di colmare la cennata lacuna normativa vagliando la possibilità di collocare le strumentazioni mobili che operano *offshore* in un determinato *genus* normativo.

A tal proposito saranno prese in considerazione due disposizioni: l'art. 136, comma 1, c. nav., per la descrizione del bene «nave» ⁽²⁷⁾ e l'art. 136, comma 3, c. nav., per l'individuazione del «galleggiante» ⁽²⁸⁾.

⁽²⁵⁾ Sebbene la disciplina contenuta nella «Direttiva 2013/30/Ue del Parlamento Europeo e del Consiglio del 12 giugno 2013 sulla sicurezza delle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi e che modifica la direttiva 2004/35/Ce» sarà adeguatamente studiata nel prosieguo della trattazione pare sin d'ora opportuno riportare alcune interessanti previsioni, e precisamente il considerando n. 32, secondo cui «Nella misura in cui gli impianti di perforazione mobili in mare sono in transito e devono essere considerate navi, esse sono soggette alle convenzioni marittime internazionali, in particolare SOLAS, MARPOL o le norme equivalenti della versione applicabile del codice dell'Organizzazione marittima internazionale per la costruzione e l'equipaggiamento delle piattaforme di perforazione mobili in mare (codice «MODU»). Quando transitano in mare, tali piattaforme di perforazione mobili in mare sono anche soggette al diritto dell'Unione in materia di controllo dello Stato di approdo e il rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera. La presente direttiva riguarda tali impianti quando sono stazionati in mare per attività di perforazione, produzione o altre attività connesse alle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi», e la definizione contenuta nell'art. 2, lett. 19) che descrive un «impianto» come «una struttura stazionaria, fissa o mobile, o una combinazione di strutture permanentemente interconnesse tramite ponti o altre strutture, utilizzata per attività in mare nel settore degli idrocarburi o connesse a tali operazioni. Gli impianti comprendono le piattaforme di perforazione mobili in mare solo quando sono stazionate in mare aperto per attività di perforazione, produzione o altre attività connesse alle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi».

⁽²⁶⁾ Basti pensare che lo stesso Ministero dello sviluppo economico non utilizza una diversificazione netta, ma parla di «Piattaforme marine e strutture assimilabili», cfr. la pagina *internet* della «Direzione generale per la sicurezza anche ambientale delle attività minerarie ed energetiche - Ufficio nazionale minerario per gli idrocarburi e le georisorse (DGS-UNMIG)» all'indirizzo *web* <http://unmig.mise.gov.it/unmig/strutturemarine/elenco.asp>.

⁽²⁷⁾ Pare opportuno puntualizzare che il concetto di nave enucleabile ai sensi della disciplina interna risulta assai distante da quello che il medesimo bene assume nell'ambito del diritto internazionale pubblico, in cui «il termine nave è un'espressione sintetica rappresentativa di un complesso di diritti e doveri soggettivi dello Stato di cui la nave stessa abbia la nazionalità», in tal senso G. CONETTI, *Sulla definizione di nave nel diritto internazionale pubblico*, in *Trasporti*, 2000, 78 ss., e, da ultimo, sulla condizione giuridica delle navi private nel diritto internazionale v. E. ZAMUNER, *Le navi private nel diritto internazionale*, Padova, 2012, 1 ss. e M. L. DE GONZALO, *Il regime giuridico della nave nel diritto interno, internazionale e comunitario*, in *Dir. maritt.*, 2013, 45 ss.

⁽²⁸⁾ Si rileva sin d'ora che la distinzione tra nave e galleggiante, certamente rilevante ai fini di questo studio, e che si andrà ad approfondire nel prosieguo del presente lavoro, è per il legislatore nazionale ininfluenza dal punto di vista della disciplina applicabile. Infatti l'art. 136, comma 3, c. nav. estende ai galleggianti l'applicabilità delle norme previste per le navi, chiarendo che sono destinatari della cennata operazione estensiva, ove non sia diversamente previsto, solo i galleggianti mobili adibiti a qualsiasi servizio attinente alla navigazione o al traffico in ambiente acquoso.

Per la prima disposizione, considerato come ai fini della configurazione del concetto di nave, rilevi la destinazione al trasporto, inteso come navigazione in ambiente acquoso, l'interprete dovrà tentare di comprendere, quando, e se, sia possibile affermare la destinazione alla navigazione delle piattaforme marine, motivo per cui ben se ne potrebbe sostenere la riconduzione nell'ambito della nozione di nave di cui all'art. 136, comma 1, c. nav.

Ove tale primo tentativo dovesse andare fallito, o dovesse risultare poco convincente, si potrebbe provare a verificare l'assimilabilità delle piattaforme marine nel concetto di galleggiante, sempre che si riesca ad affermare che dette strutture, benché non destinate alla navigazione, siano adibite a servizi attinenti alla navigazione o ai traffici.

Le piattaforme «fisse», invece, verranno studiate in relazione ai beni immobili e alle c.d. isole artificiali, così da poter verificare se, eventualmente, le descrizioni normative già presenti nell'ordinamento nazionale e internazionale siano idonee ad ospitare le caratteristiche proprie di queste piattaforme marine.

In questo senso bisognerà analizzare prima l'art. 812, comma 1, per capire se le piattaforme marine possano rientrare nel novero di quelle «altre costruzioni», che, anche se unite al suolo a scopo solo transitorio, risultando incorporate ad esso, e, in ragione di ciò, qualificate come beni immobili dalla menzionata disposizione.

Ove tale interpretazione non fosse possibile, si passerà al comma successivo con l'obiettivo di indagare la possibile riconduzione delle piattaforme marine nell'alveo degli edifici galleggianti, che, quando per la loro utilizzazione sono saldamente e permanentemente assicurati alla riva o all'alveo, sono reputati immobili ai sensi dell'art. 812, comma 2, c. c.

In caso di esito negativo non resterà che contraddire l'etichetta con cui abbiamo chiamato queste strutture «piattaforme fisse» per introdurle nell'ambito dei beni mobili individuati, per esclusione, nell'ultimo comma dell'art. 812 c. c.

Resta inteso che l'operazione così descritta sarà influenzata dalla complessità delle strutture in questione, dall'evoluzione tecnologica delle stesse ⁽²⁹⁾ e dall'assenza di specifiche definizioni normative.

⁽²⁹⁾ Una panoramica completa e dettagliata che rende conto dell'evoluzione tecnologica delle strutture *off-shore* può essere visionata all'indirizzo *web* http://petrowiki.org/History_of_offshore_drilling_units. La pagina *web* appena citata è inserita nel sito *internet* denominato «*PetroWiki*», elaborato dalla *Society of Petroleum Engineers* (SPE), avente sede in Texas e che riunisce imprenditori, ingegneri, scienziati e professionisti dell'industria petrolifera e del gas di tutto il mondo. Il sito in parola è stato creato come estensione *online* del *Petroleum Engineering Handbook* edito nel 2007, composto da 7 volumi (*General Engineering, Drilling Engineering, Facilities and Construction Engineering, Production Operations Engineering, Reservoir Engineering and Petrophysics, Emerging and Peripheral Technologies, Indexes and Standards*) e curato dal Prof. *Larry W. Lake*, docente presso l'Università del Texas ad Austin.

Infatti l'intera trattazione si basa su una distinzione non codificata: quella tra piattaforme «fisse» e piattaforme «mobili» e sulla quale, come sopra evidenziato, proprio in ragione dell'assenza di criteri normativi, dottrina e documentazione tecnica non trovano accordo.

1.2. Le piattaforme mobili e la nave

Come poc'anzi anticipato, alla luce delle peculiarità che contraddistinguono i mezzi *offshore* l'indagine con cui si tenta di ricondurre le piattaforme marine nell'alveo di nozioni tipizzate dal legislatore nazionale, deve necessariamente prendere le mosse dallo studio del concetto giuridico di nave ⁽³⁰⁾.

Nell'ordinamento nazionale la norma dedicata alla descrizione del bene nave è l'art. 136, comma 1, c. nav., ai sensi del quale «Per nave si intende qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto, o ad altro scopo».

Una prima lettura del precetto codicistico induce a ritenere che, ai fini della definizione giuridica di nave, unico tratto qualificante sia la sua destinazione al trasporto in ambiente acqueo ⁽³¹⁾.

⁽³⁰⁾ La descrizione normativa del bene nave non è certo argomento moderno, essa affonda inevitabilmente le sue radici in epoche antiche. Infatti, già Ulpiano sosteneva che «*Navem accipere debemus, sive marinam, sive fluviatilem, sive in aliquo stagno naviget, sive schedia sit*», così in D. 14.1.1.6. Sulla scorta del frammento appena riportato si è sostenuto che «... nel concetto giuridico dei romani, nave reputavasi qualsiasi costruzione mossa dalle vele o dai remi, destinata al trasporto delle persone o delle cose, sia che fosse destinata a solcare le acque marittime, sia quelle dei fiumi o dei laghi, indipendentemente dalla grandezza, comprendendo nel vocabolo “nave” anche la *schedia*, cioè la zattera. Così, per il diritto romano, non poteva sussistere la questione che oggi si dibatte tra gli scrittori di diritto marittimo moderno, volendo alcuni dare un concetto piuttosto restrittivo al vocabolo “nave”, altri più lato», in questi termini si esprime G. VACCARO RUSSO, *Nave (Codice di commercio e leggi speciali)*, in *Dig. it.*, XV, Torino, 1910, 1356. Questo ultimo Autore scrive nel periodo storico precedente alla codificazione nazionale del 1942, e, dopo aver ricostruito la nozione di nave nel diritto romano, spiega come all'inizio del '900 «Il silenzio sul significato della parola “nave” che il legislatore italiano, a somiglianza dei legislatori degli altri Stati, volle serbare è stato lamentato testé financo nei lavori preparatori del futuro codice per la marina mercantile. E invero manca nelle nostre norme giuridiche la fissazione di concetti generali e precisi, un criterio direttivo e discretivo circa la definizione della nave. Il concetto del legislatore italiano, sebbene non espresso, perché preferì non definire la parola “nave”, ma che si desume da un complesso di articoli del codice per la marina mercantile, è perfettamente uguale alla definizione datane dal diritto romano da Ulpiano nella L. 1, § 6, *Dig. de exerc. act: navem accipere debemus, sive marinam, sive fluviatilem, sive in aliquo stagno naviget, sive schedia sit*. Nessun dubbio, adunque, come già abbiamo visto, che per il diritto romano alcuna controversia potesse sussistere sul significato del vocabolo “nave”; così oggi qualsiasi dissenso fra gli scrittori sa di bizantinismo, poiché una fugace indagine storica messa in raffronto alle norme giuridiche del nostro diritto positivo ci dà la completa giustificazione che nel vocabolo “nave” non solo debban comprendersi quelle inferiori alle cinquanta tonnellate; ma altresì quelle destinate ai fiumi e ai laghi», cfr. G. VACCARO RUSSO, *Nave*, cit. 1360. La dottrina successiva relativamente alla definizione romanistica della nave ha ritenuto «... che in tale lata accezione davvero prendesse forma il concetto giuridico romano, nella sua classica espressione, è da dubitare seriamente. Le sicure interpolazioni e il confronto con altri passi più genuini inducono a credere che il diritto romano fosse alieno da simili generalizzazioni, nelle quali pare piuttosto estrinsecarsi la tendenza bizantina alle equiparazioni indiscriminate. Del pensiero classico non ci rimane, dunque, che la definizione ulpiana: “*navis etenim ad hoc paratur ut naviget*” (1.12, § 1, D., de usuf., 7, 1), la quale, una volta spogliata dall'apparente contenuto tautologico, ha pur fornito base sufficiente alla dottrina italiana per costruire la moderna teoria della nave», in questo senso G. RIGHETTI, *Nave*, in *Nss. dig. it.*, XI, Torino, 1965, 80; ID. *Nave*, in *Dig. disc. priv., sez. comm.*, X, Torino, 1994, 156. Sullo stesso argomento cfr. lo studio di A. METRO, *La nave e le res mobiles*, in *Studi in memoria di Elio Fanara*, a cura di U. La Torre, G. Moschella, F. Pellegrino, M. P. Rizzo, G. Vermiglio, I, Milano, 2006, 315 ss., e ivi spec. 316, 317, 318.

⁽³¹⁾ Lo stesso criterio è stato utilizzato dalla giurisprudenza per distinguere la nave dal relitto, cfr. Cass. 1° giugno 1995, n. 6134, in *Giust. civ.*, 1996, I, 157 ss., con nota di M. GRIGOLI, *Sui tratti discretivi fra nave e relitto di nave*, ivi 159 ss. e in *Dir. traspt.*, 1996, 791 ss., con nota di V. CONTE, *Definizione di nave e di relitto e pubblicità dei trasferimenti*, ivi 795 ss. Nella sentenza in parola si legge che «La nave, infatti, 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» con ulteriori puntualizzazioni in tema di galleggiamento, per cui si

L'argomentazione che utilizza il concetto di trasporto ai fini della individuazione della nave è avvalorata dalla giurisprudenza che ha escluso la rilevanza di ulteriori criteri identificativi ⁽³²⁾ quali, ad esempio, il galleggiamento, la morfologia della costruzione, l'attitudine alla navigazione o la dotazione di strumenti di autonoma propulsione ⁽³³⁾.

Ne deriva che, per il legislatore italiano, non possono rientrare nel *genus* del bene nave i mezzi in costruzione, i relitti e le costruzioni che, pur avendo attitudine alla navigazione, non sono destinati al trasporto ⁽³⁴⁾.

Per tale ragione il momento successivo di questa analisi dovrà occuparsi della nozione giuridica di trasporto, quale attività cui la nave è normativamente preposta, e che la individua come bene della navigazione quale destinatario della disciplina speciale contenuta nel codice della navigazione.

Al fine di recuperare una interpretazione il più possibile aderente al pensiero del legislatore, considerato che autorevoli dottrine si sono per lungo tempo interrogate sull'estensione del concetto di trasporto come elemento caratterizzante il bene nave ⁽³⁵⁾, pare opportuno riportare in questa

afferma che «Ai fini della qualificazione della fattispecie come nave è necessario accertare la sussistenza dell'attitudine al trasporto e non già del semplice galleggiamento».

⁽³²⁾ Quanto alle ricadute applicative sembra interessante evidenziare quale sia la nozione di nave utilizzata nella giurisprudenza penale, a tal proposito v. Cass. pen. 18 gennaio 2006-22 febbraio 2006, n. 6747, in *Cass. pen.*, 2007, 1746 ss., e in *Dir. maritt.*, 2008, 88 ss., con nota di L. SALAMONE, *Il naufragio colposo tra diritto penale e codice della navigazione*, ivi 93 ss., in cui «Per la sussistenza del delitto di naufragio è sufficiente che il natante non sia più in grado di galleggiare regolarmente, non essendo richiesto anche il suo inabissamento e, di conseguenza, la sua perdita. Ai fini della sussistenza del delitto di naufragio o di pericolo di naufragio, deve considerarsi "nave" l'imbarcazione atta al trasporto di più persone, qualunque sia la sua stazza o la sua portata, qualunque sia il mezzo di propulsione utilizzato (a vela o a motore), qualunque sia la sua funzione per diporto per trasporto, per la pesca». In altre pronunce la giurisprudenza ha ritenuto che «In ordine al concetto normativo di naufragio (...) il naufragio si verifica quando il natante non è più in grado di navigare; e che non è invece necessario che la nave sia affondata», così Cass. pen. 27 febbraio 2009-30 marzo 2009, n. 13893, in *Cass. pen.*, 2010, 1800 ss., e in *Dir. pen. processo*, 2009, 701 ss.

⁽³³⁾ In argomento la giurisprudenza, ha ritenuto che «Un natante stabilmente ancorato presso la riva, ad essa collegato con un pontile ed adibito a discoteca ha natura di bene mobile e può essere qualificato come nave e non semplice galleggiante, in quanto capace di muoversi autonomamente sulle acque senza essere rimorchiato, essendo dotato a questo scopo di un proprio apparato motore e di un equipaggio imbarcato proprio allo scopo di consentirgli un'autonoma manovra», in questi termini Cons. St. 16 ottobre 2001, n. 5465, in *Dir. trasp.*, 2002, 911 ss., con nota di F. CHERITZZA, *Nozione di nave e di galleggiante: il requisito della natura mobiliare della costruzione*, ivi 913 ss. *Contra* v. Cons. St. 21 settembre 2006, n. 5547, in *Dir. maritt.*, 2008, con nota di C. ANGELONE, *Opere edilizie su «nave ormeggiata» in uno specchio acqueo: coesistenza di norme e di poteri di intervento*, ivi 153, nonché in *Dir. trasp.*, 2007, 817 ss., con nota di G. REALE, *La disciplina urbanistica nell'ambito del demanio marittimo e del mare territoriale - Attitudine alla navigazione, destinazione al trasporto e fattispecie nave*, ivi 821 ss., ove si afferma che, nel caso di specie «... la nave è stabilmente ancorata al suolo e non è in condizioni di navigare, essa quindi, ben può essere trattata come un bene immobile tenuto conto che l'iscrizione di una nave nei pubblici registri, a nome di una persona fisica o giuridica non ha natura costitutiva, ma meramente dichiarativa...».

⁽³⁴⁾ Vero è che il requisito della destinazione al trasporto, quale criterio caratterizzante il bene nave, non sempre viene utilizzato in senso univoco dalla giurisprudenza. In tal senso cfr. sentenze citate nella precedente nota.

⁽³⁵⁾ *Ex multis* v. G. PESCATORE, *Nave (in generale)*, in *Enc. Forense*, V, Milano, 1958, 4 ss.; G. RIGHETTI, *Nave*, cit., 78 ss.; ID., *Nave*, in *Dig. disc. priv., sez. comm.*, cit., 154 ss.; D. GAETA, *Nave*, in *Enc. dir.*, XXVII, Milano, 1977, 601 ss.; G. MICHELE, *La nave nella giurisprudenza*, Milano, 1986; U. LEANZA, *Nave*, in *Enc. giur. Treccani*, XX, Roma, 1990, 1 ss.; G. VERMIGLIO, *La nave e l'aeromobile*, in *Il cinquantenario del codice della navigazione (Convegno di Cagliari, 28-30 marzo 1992)*, Cagliari, 1993, 114 ss.; G. CONETTI, *Nave ed aeromobile nel diritto internazionale privato*, in *Dig. disc. priv., sez. comm.*, X, Torino, 1994, 186 ss.; M. MARCO ANGELONI, A. SENESE, *Il concetto di nave da guerra nel diritto interno e internazionale*, in *Dir. trasp.*, 1998, 483 ss.; M. GRIMALDI, *Sull'applicabilità della nozione di nave da guerra alle unità navali della Guardia di*

sede le parole del Ministro Guardasigilli Grandi pronunciate nella Relazione ministeriale di accompagnamento al Codice della navigazione, ove Egli, spiegando le ragioni sottese all'utilizzo della nozione di trasporto di cui all'art. 136 c. nav., afferma di aver «... impostato tale definizione facendo leva sul concetto di trasporto inteso non nel significato ristretto di trasferimento di persone o di cose da un luogo ad un altro, bensì in un significato più ampio, quale è usato dalla dottrina, di spostamento in un determinato spazio di un qualsiasi corpo per qualsiasi fine. In tal modo trasporto su acqua coincide con navigazione e la nave si può definire come mezzo di trasporto per acqua a qualsiasi scopo. Ho menzionato gli scopi principali, oltre quello del trasferimento di cose o persone (trasporto in senso stretto), in via di esempio (rimorchio, pesca, diporto) ed ho aggiunto poi l'indicazione generale "o ad altro scopo". Così non si può dubitare che è nave anche quella adibita a spedizioni esplorative o talassografiche o alla posa dei cavi» ⁽³⁶⁾.

Dal tenore letterale del passo appena considerato consegue che, ai sensi dell'art. 136, comma 1, c. nav., è nave qualsiasi costruzione che, a prescindere dalle sue caratteristiche fisiche, naviga, ossia si muove in ambiente acqueo, a qualsiasi scopo.

Tenendo a mente l'impostazione del legislatore del codice della navigazione appare assai evidente come, questa nozione di trasporto, si allontani sensibilmente da quella che si rinviene nell'art. 1678 c.c. secondo cui «Col contratto di trasporto il vettore si obbliga, verso corrispettivo, a trasferire persone o cose da un luogo a un altro».

In tale differente accezione il codice civile si riferisce al «contratto» di trasporto, in cui assume rilievo il fatto del trasferimento di persone o cose da un luogo ad un altro, diversamente, nell'art. 136, comma 1, c. nav., anche e soprattutto alla luce di quanto affermato nella Relazione ministeriale

Finanza, in *Dir. maritt.*, 2007, 832 ss.; C. SEVERONI, *Nave*, in *Dizionari del diritto privato. Diritto della navigazione*, a cura di M. Deiana, Milano, 2010, 253 ss. Per approfondire la questione relativa alla nozione di nave nella storia dei codici nazionali cfr. M. D'AMELIO, *La definizione di nave nel progetto del Codice Marittimo*, in *Mon. trib.*, 1932, 641 ss., e poi nel coevo codice della marina mercantile v. G. INGIANNI, *Nave (Codice della marina mercantile)*, in *Dig. it.*, XV, t. 2, Torino, 1904-1911, 1418 e ivi spec. 1426 ss.

⁽³⁶⁾ Cfr. r.d. 30 marzo 1942 n. 327 recante «Approvazione del testo definitivo del Codice della navigazione» in G.U. del 18 aprile 1942, n. 93, par. n. 89. Nella relazione il riferimento alla «dottrina» è certamente indirizzato al Prof. A. Sciolaja, che ha ispirato la codificazione del 1942 teorizzando una nozione di trasporto in senso lato e atecnico, quale spostamento sull'acqua, così che la movimentazione realizzata in uno spazio peculiare, identificabile nell'ambiente acqueo, finisce per coincidere con il concetto di navigazione. Di conseguenza, secondo questo illustre Autore, il concetto di navigazione sarebbe idoneo a ricomprendere tanto il trasporto tecnico che quello commerciale. Nella prima definizione rientrerebbe il trasferimento di persone o cose da un luogo ad un altro, e, nella seconda, il trasporto commerciale, nonché «ogni movimento per acqua o per aria di un mezzo galleggiante o volante adibito a svolgere, con le persone e le cose necessarie all'uopo, una qualsiasi attività», così testualmente A. SCIALOJA, in *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943, 51 ss. Relativamente al concetto di trasporto, così inteso, e alle ripercussioni giuridiche di questa impostazione v. M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti. Infrastrutture ed accesso al mercato*, Milano, 2011, 3 ss. La manualistica contemporanea evidenzia che il trasporto cui si riferisce l'art. 136 c. nav. si identifica con il movimento per acqua, a prescindere dallo scopo, e che questo differisce sia dalla mera attitudine al galleggiamento che dalla mobilità realizzata eventualmente anche mediante mezzi di propulsione propria, v. A. LEFEBVRE D'OIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2016, 243 ss., e S. ZUNARELLI, M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Padova, 2016, 49 ss.

sopra riportata, lo stesso termine «trasporto» viene utilizzato per indicare il mero spostamento del veicolo in un certo ambiente, che nello specifico è quello acqueo.

L'esposta incongruenza è stata attentamente criticata da autorevole dottrina tanto che, nel disegno di legge predisposto nel 1986 per emanare un nuovo codice della navigazione si propose di definire «la nave in base al criterio dell'attitudine autonoma alla navigazione ed alle caratteristiche anche dimensionali, tenute presenti le peculiarità determinate dal progresso tecnico in relazione soprattutto a particolari categorie di esse», per poi collegare il regime delle navi, dei galleggianti e delle piattaforme marine, alle loro caratteristiche tecniche e di impiego ⁽³⁷⁾.

D'altro canto, la nozione di trasporto sembra essere rilevante anche per lo studio dell'altro veicolo cui è destinata la legislazione speciale contenuta nel codice della navigazione: l'aeromobile ⁽³⁸⁾.

Infatti, prima della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione ⁽³⁹⁾ l'art. 743 c. nav. prevedeva che «Per aeromobile si intende ogni macchina atta al trasporto per aria di persone o cose da un luogo ad un altro», rispetto al quale il Ministro Grandi spiegava di aver fatto riferimento al trasporto inteso «nell'accezione tecnica di questo termine», ossia quella che importa il trasferimento di persone o cose da un luogo ad un altro e non la mera attitudine a «navigare nello spazio aereo» ⁽⁴⁰⁾.

⁽³⁷⁾ Il riferimento è alla proposta elaborata dalla commissione presieduta dal Prof. G. Pescatore, che però non entrò mai in vigore. Nel disegno di legge si era inteso criticare l'originaria impostazione del codice del 1942 perché «Il concetto di trasporto, così concepito, presenta l'inconveniente di differenziarsi artificialmente dal concetto di trasporto in senso giuridico». In questo senso si proponeva di fare chiarezza utilizzando l'attitudine alla navigazione quale criterio mediante il quale individuare la nozione di nave. Per la lettura della relazione e dello schema di disegno di legge recante delega al governo per emanare un nuovo codice della navigazione v. *Dir. maritt.*, 1986, 1101 ss., nonché *Foro it.*, 1986, V, 352 ss. e spec. l'art. 6, n. 14 dello schema. Contrario all'impostazione codicistica che ripropone la tesi dello Scialoja anche G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, pt. I, t. 2, Milano, 1987, 923, secondo cui «pur imponendo l'equivalenza della navigazione al trasporto in senso tecnico-economico, si manteneva stranamente aliena dallo scendere a tutte le conseguenze del caso: si rifiutava, cioè, di includere nella nozione, pur così lata, di trasporto, alcune specie di spostamento di persone e cose sull'acqua, in considerazione del loro fine particolare o della limitatezza dello spostamento usuale e negava, di conseguenza, ai veicoli che la esercitavano, la qualità di nave. Non accettava, in ultima analisi, di adottare la piena ed illimitata nozione di navigazione quale mero equivalente di trasporto in senso materiale (non tecnico-giuridico)».

⁽³⁸⁾ In argomento cfr. U. LA TORRE, *Gli UAV*, in *Sicurezza, navigazione e trasporto*, a cura di R. Tranquilli-Leali, E. G. Rosafio, Milano, 2008, 93.

⁽³⁹⁾ La riforma in parola è stata realizzata con due interventi successivi, prima il d. lgs. 9 maggio 2005 n. 96 recante la «Revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione, a norma dell'articolo 2 della legge 9 novembre 2004, n. 265», cui fece seguito il d. lgs. 15 marzo 2006 n. 151 contenente le «Disposizioni correttive ed integrative al d. lgs. 9 maggio 2005 n. 96, recante la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione». Sulla riforma della parte aeronautica del codice della navigazione v. *ex multis* G. MASTRANDREA, L. TULLIO, *La revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 2005, 12 ss.; ID., *Il compimento della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 2006, 699 ss.; S. BOTTACCHI, *La riforma della parte aeronautica del codice della navigazione: le principali novità in materia di navigazione aerea*, in *Dir. comm. int.*, 2006, 219 ss.; E. TURCO BULGHERINI, *La riforma del codice della navigazione - parte aerea*, in *Nuove leggi civili*, 2006, 1341 ss.; ID., *La riforma del codice della navigazione parte aerea*, in *Riv. dir. prat. av. civ.*, 2006, 21 ss.; M. GRIGOLI, *Profili normativi della navigazione aerea*, Bari, 2006.

⁽⁴⁰⁾ Cfr. r.d. 30 marzo 1942 n. 327 recante «Approvazione del testo definitivo del Codice della navigazione», cit. par. n. 468.

Ne deriva che, per l'art. 136, comma 1, c. nav., dedicato alla nave, elemento qualificante il mezzo è la destinazione dello stesso allo spostamento in ambiente acquoso, mentre nell'originaria formulazione dell'art. 743 c. nav., l'aeromobile si caratterizzava per l'attitudine alla realizzazione del trasporto tecnico.

Dal confronto tra l'art. 136, comma 1, c. nav. e la prima stesura dell'art. 743 c. nav. emerge una impostazione normativa assai differente, ove, il legislatore del 1942, per la nave ha utilizzato il termine trasporto in senso atecnico, quale attitudine alla navigazione, così come teorizzato dallo Scialoja, richiedendo che il bene nave fosse destinato a tale attività, mentre nella descrizione dell'aeromobile, lo stesso legislatore, ha optato per un significato tecnico di trasporto, inteso quale trasferimento da un luogo ad un altro, in linea con il tenore letterale dell'art. 1678 c.c., evidenziando, mediante la richiesta attitudine dell'aeromobile al trasferimento per aria, una caratterizzazione meramente tecnica del veicolo, senza enfatizzare la destinazione finalistica del veicolo al trasporto.

Le cennate differenze non sono certo di poco conto, *in primis* perché l'attitudine del veicolo al trasporto sembra essere un requisito tecnico del bene, che, in quanto tale, precede la destinazione del bene al trasporto, non foss'altro perché un veicolo potrà essere destinato al trasporto laddove sia già tecnicamente idoneo allo svolgimento di tale attività.

Così in dottrina si è inteso affermare che «L'attitudine a navigare o a trasportare nel senso lato [...] rappresenta però un momento anteriore a quello della destinazione, infatti per determinare se la qualità di mezzo nautico possa essere riconosciuta alla costruzione è necessario il momento successivo, cioè quello della destinazione vera e propria» ⁽⁴¹⁾.

In secondo luogo si rileva che, proprio su tali elementi semantici, si inserisce la riforma della parte aeronautica del codice della navigazione che, tra l'altro, riscrive l'art. 743 c. nav. ai sensi del quale «Per aeromobile si intende ogni macchina destinata al trasporto per aria di persone o cose», che, in questo modo, recupera la destinazione al trasporto dell'aeromobile, in luogo della mera attitudine dello stesso.

Detto questo, e tentando di tirare le somme del ragionamento intrapreso, possiamo concludere che, da un lato la riforma del codice della navigazione elaborata nel 1986 dalla Commissione presieduta dal Prof. G. Pescatore, che proponeva di descrivere la nave in relazione al criterio dell'attitudine autonoma alla navigazione, non ha avuto esito positivo e lasciando inalterata l'originaria nozione di trasporto dell'art. 136 c. nav., riferito alla capacità del veicolo di muoversi in acqua;

⁽⁴¹⁾ A. XERRI SALAMONE, *Profili giuridici e programmatici dell'esplorazione marina*, cit., 28 e 29, che, sulla destinazione del bene evidenzia come, la stessa, «deve essere posta in essere dalla volontà dell'uomo volta a creare una situazione di fatto, pertanto la destinazione può risultare, per esempio, implicitamente dalla domanda di iscrizione nelle matricole o nei registri», ivi 29. Sullo stesso argomento v. D. GAETA, *Nave*, cit., 603.

dall'altro, la modifica legislativa che invece ha proficuamente interessato la parte aeronautica del codice ⁽⁴²⁾, ha sostituito, per l'aeromobile, l'attitudine al trasporto con la destinazione del bene al trasporto, mantenendo di tale ultimo predicato l'accezione tecnica rinvenibile nell'art. 1678 c.c. ⁽⁴³⁾.

Due veicoli, la nave e l'aeromobile, ad oggi qualificati entrambi dalla destinazione al trasporto, ma, per il primo, si tratta di trasporto atecnico che coincide con la navigazione in ambiente acquoso, mentre per il secondo il trasporto è inteso tecnicamente, e si concreta nel trasferimento di persone o cose da un luogo ad un altro.

Sulla questione la moderna dottrina ⁽⁴⁴⁾ ha tentato di fare chiarezza evidenziando che «la legge, agli articoli 136 e 743 c. nav., statuisce quali sono i veicoli nave ed aeromobile - capaci di realizzare il trasporto: diversamente qualsiasi cosa, anche una zattera o un semplice aquilone, in grado, rispettivamente, di dislocarsi in acqua o di sostentarsi in aria, e quindi di spostarsi, potrebbero ricadere all'interno della definizione di nave o aeromobile».

Questa preliminare riflessione può essere utilizzata, ai nostri fini, per comprendere se la descrizione codicistica fornita dall'art. 136, comma 1, c. nav., possa essere interpretata fino al punto di ricomprendere le piattaforme marine ⁽⁴⁵⁾.

In effetti sembra possa darsi risposta affermativa a tale argomentazione solo ove si condivida la ricostruzione che del trasporto ci fornisce la Relazione ministeriale di accompagnamento all'art. 136 c. nav. al par. 89, per la quale, intendendo il trasporto come mero spostamento sull'acqua, si giunge ad identificare la nave come qualsiasi costruzione navigante, a qualsiasi scopo e con qualsiasi fisionomia strutturale, tale per cui anche una piattaforma che si trovi dislocata in mare, se dotata di attitudine alla navigazione, potrebbe rientrare nella descrizione del bene nave, posto che ne resterebbero escluse tutte quelle strutture saldamente fissate al fondo marino, per le quali il requisito della navigazione, in qualsiasi modo la si voglia intendere, è evidentemente assente.

Al contrario, aderendo all'accezione tecnica di trasporto, quale attività che realizza il trasferimento di persone o cose da un luogo ad un altro, l'operazione con cui si tenta di far rientrare nella nozione di nave le piattaforme marine risulterebbe assai problematica, e non solo avuto riguardo

⁽⁴²⁾ Cfr. art. 743 c. nav. come riformato all'esito dei due interventi normativi che lo hanno interessato «Per aeromobile si intende ogni macchina destinata al trasporto per aria di persone o cose».

⁽⁴³⁾ In argomento cfr. U. LA TORRE, *Gli UAV*, cit., 93 ss., e ivi spec. 97, 98, 99.

⁽⁴⁴⁾ U. LA TORRE, *Gli UAV*, cit. 100 e 103. Per una lettura del problema nella dottrina americana v. C. KENDE, *Une nouvelle définition de la notion de navire en droit américain*, in *Dr. mar. fr.*, 2015, 995 ss.; e in quella francese S. MIRIBEL, *L'évolution de navire en droit français*, in *Dr. mar. fr.*, 2015, 1000 ss.

⁽⁴⁵⁾ In argomento la giustizia amministrativa ha osservato che «sulla base di quanto disposto dall'articolo 136 del codice della navigazione deve escludersi che le piattaforme marine, in quanto opere e manufatti destinati alla perforazione, alla trivellazione e ad altre attività connesse all'estrazione di idrocarburi, siano classificabili come navi», così testualmente Tar Emilia Romagna-Bologna 30 gennaio 2002, n. 183, in *Foro amm. Tar*, 2002, 98 e 99 (s. m.). Il testo della pronuncia è consultabile nel sito *web* <https://www.giustizia-amministrativa.it>.

alle installazioni saldamente ancorate al fondale marino, ma anche rispetto ai mezzi galleggianti e semoventi.

Infatti, anche questi ultimi non sono beni destinati al trasporto, inteso in senso tecnico, essendo piuttosto preordinati allo svolgimento di operazioni assai differenti, quali l'esplorazione dei fondali marini o la trasformazione dei materiali estratti.

Delle attività effettivamente poste in essere da questi impianti si occupa la l. 21 luglio 1967 n. 613 circa la «Ricerca e coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi nel mare territoriale e nella piattaforma continentale e modificazioni alla l. 11 gennaio 1957 n. 6, sulla ricerca e coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi» ⁽⁴⁶⁾.

Il provvedimento in esame disciplina «Le attività dirette alla prospezione, alla ricerca ed alla coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi nel sottofondo marino adiacente al territorio della penisola e delle isole italiane, dalla costa a bassa marea fino al limite esterno della piattaforma continentale italiana» ⁽⁴⁷⁾, distinguendo tra «1) prospezione consistente in rilievi superficiali estesa a tutto il sottofondo del mare territoriale e della piattaforma continentale italiana e volta ad accertarne le caratteristiche geo-minerarie; 2) prospezione analoga alla precedente ma in zona delimitata, consentita con carattere di non esclusività; 3) ricerca esclusiva in zona avente configurazione ed estensione obbligata, consistente in tutte le operazioni volte al rinvenimento di giacimenti, ivi comprese le perforazioni meccaniche; 4) coltivazione esclusiva in area compresa nell'ambito del permesso di ricerca e volta allo sfruttamento del giacimento rinvenuto» ⁽⁴⁸⁾.

A ben vedere si tratta di attività mineraria, che non poco si differenzia dal concetto di trasporto, inteso quale navigazione e utilizzato per individuare la consistenza giuridica del bene nave ai sensi dell'art. 136, comma 1, c. nav.

A tal proposito, e in special modo riferendosi alle piattaforme galleggianti, la letteratura italiana, già sul finire degli anni '60, aveva efficacemente individuato il problema sostenendo che «Evidentemente siamo dinanzi ad una nuova realtà ed occorre guardare il problema con criteri nuovi perché, malgrado la elasticità del concetto di nave, non si può dilatare lo stesso fino a farvi rientrare fenomeni completamente diversi dalla navigazione» ⁽⁴⁹⁾.

⁽⁴⁶⁾ Sulla l. 613/1967 cfr. nt. 1.

⁽⁴⁷⁾ Cfr. art. 2, comma 1, l. 613/1967.

⁽⁴⁸⁾ Cfr. art. 3, comma 1, l. 613/1967. Il successivo art. 5, comma 1, specifica che la prospezione consiste in «rilievi geografici, geologici e geofisici, eseguiti con qualunque metodo e mezzo, escluse le perforazioni meccaniche di ogni specie, intesi ad accertare la natura del sottofondo marino [...] ai fini della ricerca degli idrocarburi liquidi e gassosi».

⁽⁴⁹⁾ F. LAZZARO, *Il regime giuridico dei mezzi di ricerca e sfruttamento che operano in mare*, cit., 24.

Questa constatazione ha indotto la successiva dottrina ad evidenziare come il confronto tra le piattaforme marine ed i beni della navigazione marittima risulti assai arduo, proprio perché le prime «non presentano i requisiti richiesti dalla norma dell'art. 136 onde consentire un'operazione estensiva» ⁽⁵⁰⁾.

Queste tesi letterarie, scritte a distanza di trenta anni l'una dall'altra, dimostrano la grande difficoltà con cui si tenta di descrivere giuridicamente le piattaforme marine, utilizzando i criteri legali predisposti per beni già codificati dal diritto speciale, attività, questa, che non pare abbia trovato soluzione univoca.

Detto questo, e considerando che in questa prima fase di studio l'obiettivo è quello di verificare se, in mancanza di una specifica definizione dedicata alle piattaforme marine, queste possano essere destinatarie delle norme riservate ai beni della navigazione marittima, primo fra tutti la nave, in seguito ad un'operazione di interpretazione estensiva dell'art. 136, comma 1, c. nav., pare indispensabile fare riferimento alle parole della letteratura che ispirò la codificazione del 1942.

L'attenta dottrina del tempo si era già preoccupata di chiarire che l'ampia descrizione legislativa del bene nave «non consente ulteriori interpretazioni estensive» ⁽⁵¹⁾ in ragione del fatto che «più in là non si potrebbe andare senza uscire dal campo della realtà, come questa è generalmente vista ed apprezzata, e senza dare un significato affatto artificiale e convenzionale al termine navigazione, ed il nome di nave a galleggianti che, per la loro forma o per la loro destinazione, nessuno pensa di chiamare navi» ⁽⁵²⁾.

Per questo motivo, e date le considerazioni svolte, ossia rammentando ancora una volta che per il codice della navigazione si intende per nave qualsiasi costruzione navigante, a qualsiasi scopo e con qualsiasi fisionomia strutturale, potrebbe ammettersi la possibilità di ricomprendere in essa alcune delle costruzioni galleggianti utilizzate per le attività *offshore*.

In primo luogo tale conclusione appare certamente più condivisibile rispetto alle unità flottanti, essendo, queste, navi ricondizionate per un nuovo uso, ma certamente idonee a muoversi in ambiente acqueo. Eppure, anche in relazione ad esse, il ragionamento ove tali costruzioni siano di fatto destinate a rimanere fisse in una certa zona di mare, per un tempo considerevole, e, perciò, assicurate al fondale marino mediante specifici sistemi di ancoraggio. Resterebbe certo l'idoneità al galleggiamento, non sarebbe da discutere la mobilità della costruzione, ma quanto alla destinazione emergerebbero seri dubbi. In effetti pare arduo dire che nella prospettata ipotesi, queste unità, dopo

⁽⁵⁰⁾ A. XERRI SALAMONE, *Profili giuridici e programmatici dell'esplorazione marina*, cit., 47.

⁽⁵¹⁾ F. LAZZARO, *Il regime giuridico dei mezzi di ricerca e sfruttamento che operano in mare*, cit., 18.

⁽⁵²⁾ A. SCIALOJA, in *Corso di diritto della navigazione*, cit., 52.

anni di immobilizzazione, possano ancora essere qualificate come navi, soltanto perché astrattamente idonee a muoversi nell'ambiente acqueo, non foss'altro perché l'attività cui esse sono destinate non attiene al fenomeno navigatorio, che al più è stato solo propedeutico a quello minerario, come poc'anzi individuato ai sensi della l. 613/1967.

In secondo luogo, e sempre tenendo a mente il richiamo alla realtà per «come questa è generalmente vista ed apprezzata» mossa dallo Scialoja in relazione all'interpretazione dell'art. 136, comma 1, c. nav., pare assai più difficile affermare una possibile riconduzione delle unità sommergibili, semisommegibili e autoelevabili, nell'alveo della descrizione normativa del bene nave, senza giungere ad una interpretazione talmente estensiva da risultare irrealistica.

In questo caso, a differenza delle menzionate unità flottanti, anche la struttura delle costruzioni si allontana sensibilmente dalla morfologia usuale della nave, e, sebbene tale elemento non sia determinata – perché come ripetutamente evidenziato per il legislatore speciale è nave qualsiasi costruzione – è ancora da considerare quale sia la destinazione degli impianti sommergibili, semisommegibili e autoelevabili che operano in mare, che si tenta di ricondurre nella nozione di nave.

Infatti, sebbene esse siano sovente rimorchiate e poi installate nella zona di mare individuata per svolgere l'attività di sfruttamento cui sono preordinate, motivo per cui non pare questionabile la loro idoneità al galleggiamento, resta il fatto che esse non sono destinate ad effettuare alcun trasporto, in qualsiasi modo lo si voglia intendere. Vengono sì rimorchiate, dunque sono idonee a realizzare uno spostamento acqueo, ma null'altro le accomuna alle navi, se non l'ambiente in cui esse operano.

Di conseguenza, la necessità di individuare un regime giuridico per queste costruzioni, che di fatto con la nave condividono l'ambiente di lavoro, l'attitudine alla navigazione (seppure, in alcuni casi, solo mediante rimorchio) e al galleggiamento, ha indotto gli studiosi a valutare la possibilità di far rientrare le piattaforme marine, o almeno quelle mobili, nelle maglie della definizione giuridica di galleggiante, di cui all'art. 136, comma 3, c. nav. ⁽⁵³⁾.

⁽⁵³⁾ Il tema merita un ulteriore approfondimento che si tenterà di elaborare nel prossimo paragrafo.

1.3. Le piattaforme mobili e i galleggianti

In un primo momento si è tentato di verificare se la descrizione codicistica del bene nave sia idonea a ricomprendere in sé le piattaforme marine mobili, ossia quelle che, benché dotate di sistemi di ancoraggio, possono, e spesso devono, spostarsi o essere rimorchiate nelle zone di mare in cui sono destinate ad operare.

Il secondo passaggio dello studio che indaga la possibilità di applicare le norme del codice della navigazione alle costruzioni *offshore* non può prescindere dall'analisi di un altro bene della navigazione il «galleggiante», cui è dedicato l'ultimo comma dell'art. 136 c. nav., ai sensi del quale «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 maritime o interne».

Anche in questo caso sembra imprescindibile muovere dalla lettura della relazione ministeriale, secondo cui «risultano adeguatamente definiti anche i galleggianti, i quali si distinguono dalle navi perché non trasportano e sono caratterizzati dalla destinazione a servizi vari che si possono dividere in due gruppi: servizi attinenti alla navigazione in genere (per es. lavori e manutenzione dei porti: draghe e simili) e servizi attinenti al traffico (movimento e custodia delle merci: chiatte, pontoni elevatori ecc.). La delimitazione che il codice fa dei galleggianti è quindi assai lata, tale da risultare comprensiva di tutte le specie di costruzioni galleggianti considerate dal diritto della navigazione»⁽⁵⁴⁾.

È evidente che la norma, disciplinando il «galleggiante» alla luce delle attività ad esso connesse, ben si presta ad essere utilizzata onde verificare se le piattaforme marine possano eventualmente rientrare in questa ulteriore categoria di beni.

In primis perché alcune piattaforme, come alcuni galleggianti, possono qualificarsi come «mobili», e, in secondo luogo, perché tanto le piattaforme mobili, quanto i galleggianti mobili, espletano la loro attività in mare, quello che resta da chiarire è se delle piattaforme si possa dire che queste, come i galleggianti attenzionati dalla disciplina speciale, sono adibite a servizi attinenti alla navigazione o al traffico.

In sostanza l'elemento che potrebbe differenziare le piattaforme marine dai galleggianti di cui all'art. 136, ult. comma, c. nav., è, a bene vedere, l'attività rispettivamente svolta, perché è proprio in relazione a questa che il legislatore ha inteso descrivere i galleggianti cui estendere la disciplina prevista per le navi.

⁽⁵⁴⁾ Cfr. r. d. 30 marzo 1942 n. 327, cit. par. 89.

Di qui l'importanza di analizzare il precetto in esame al fine di verificare se, alle costruzioni utilizzate per le attività *offshore*, si applicano le norme del diritto della navigazione in quanto assimilabili alla categoria dei «galleggianti» ⁽⁵⁵⁾ tenendo a mente le attività cui le une e gli altri sono preordinati.

La comparazione appena prospettata impone all'interprete un'analisi preliminare del dato normativo, motivo per cui sembra opportuno evidenziare sin d'ora la *ratio* sottesa alla disposizione che ci si accinge a studiare.

A tal proposito, attenta dottrina ha sostenuto che, nell'art. 136, ult. comma, c. nav., il legislatore abbia inteso descrivere una categoria deteriore della nave ⁽⁵⁶⁾ con un preciso obiettivo, quello di delimitare il campo di applicazione del diritto speciale, nel senso che «L'individuazione di un concetto di nave in senso lato, comprendente gli stessi galleggianti, ci può davvero spiegare meglio perché nel nostro sistema legislativo, avvertendosi la necessità di una definizione, si intuiva che definire la nave significava fissare l'ambito di applicazione dello stesso diritto della navigazione» ⁽⁵⁷⁾.

Di conseguenza non pare errato affermare che, la norma in esame, nell'intento di definire i margini del diritto della navigazione, e in particolare di quello marittimo, prima, descrive il bene principale, la nave, e poi impone l'applicazione della stessa disciplina ad altri beni, diversi da questa, ma che, a parere del legislatore, meritano di ricevere lo stesso trattamento normativo: i galleggianti.

A ben vedere, l'art. 136 c. nav. contiene in sé un'operazione estensiva imposta dal legislatore.

Per questo motivo si ritiene di procedere ad una interpretazione assai cauta del precetto, onde evitare il rischio di ampliare eccessivamente i confini delle definizioni normative.

Una prima riflessione può muovere dall'esame degli elementi che qualificano i beni in esame e, per tale via, si giunge a constatare che l'operazione estensiva sottesa alla norma, quella con cui il

⁽⁵⁵⁾ La medesima questione è stata analiticamente affrontata da G. PIERANTOZZI, *La natura giuridica e il regime amministrativo delle piattaforme di perforazione*, in *Trasporti*, 1985, 133, e ivi spec. 139. L'Autore, nell'intento di analizzare la condizione giuridica di una piattaforma galleggiante di perforazione, ha evidenziato come seppur questa si differenzi dai «galleggianti mobili adibiti ai servizi portuali e del traffico, per i quali lo spostamento da un luogo ad un altro è un fatto possibile, ma meramente accidentale e saltuario, l'attitudine a navigare e il fatto di navigare sono elementi che qualificano la struttura in questione come tale, dovendo essa spostarsi in acqua con la sua dotazione di mezzi e con il suo carico di persone e di cose per poter operare nelle diverse zone delle quali è richiesta la sua presenza. Queste caratteristiche, che potrebbero addirittura indurre a qualificare la piattaforma in questione come nave, sono sicuramente sufficienti a qualificarla come galleggiante mobile».

⁽⁵⁶⁾ Per la dottrina che ha definito quella dei galleggianti una «deteriore categoria» rispetto alle navi v. G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, cit., 918 e ss.

⁽⁵⁷⁾ G. RIGHETTI, *Nave*, cit., 84. La riflessione di questo Autore trova conferma nella relazione ministeriale ove il Guardasigilli Grandi afferma che «la definizione di nave e di aeromobile si trova nel gruppo delle norme amministrative, mentre ha una portata generalissima, vale cioè per tutta la materia regolata dal codice, dal momento che a tale definizione deve farsi capo per stabilire i limiti di applicabilità del diritto della navigazione e quindi del codice», cfr. r. d. 30 marzo 1942 n. 327, cit., par. 13.

legislatore intende disciplinare alcune tipologie di galleggianti alla stregua delle navi, si giustifica alla luce della idoneità delle costruzioni al galleggiamento, della mobilità delle strutture, e della destinazione prevalente a servizi in qualche modo riferibili alla navigazione o ai traffici ⁽⁵⁸⁾.

I primi due requisiti non destano particolari problemi, essendo pressoché scontato che un bene, per essere destinatario di norme predisposte per le navi, debba essere il più possibile ad esse somiglianti, di qui la necessità di prevedere l'idoneità al galleggiamento e alla mobilità.

Qualche perplessità si rinviene nella parte finale della disposizione, ove manca il riferimento al trasporto, considerato che il legislatore ha inteso descrivere il galleggiante, cui si possano estendere le norme riguardanti le navi, come quel bene, mobile e idoneo al galleggiamento, che sia adibito a «qualsiasi servizio attinente alla navigazione o al traffico in acque marittime o interne».

La dottrina ha analizzato questa assenza spiegando che «Il galleggiante destinato a navigare è appunto la nave... Tuttavia accanto alle navi (galleggianti che navigano) vi sono altri galleggianti regolati dal diritto della navigazione, benché non navighino, e cioè non siano adibiti al trasporto» ⁽⁵⁹⁾.

A tal proposito, posto che la tesi appena richiamata appare certamente condivisibile, non si comprende per quale motivo il legislatore abbia optato per una formulazione che, in effetti, rischia di risultare fuorviante.

Se, come affermato nella relazione ministeriale, il trasporto della nave ai sensi dell'art. 136, comma 1, c. nav. deve essere inteso nel senso di navigazione, come spostamento in ambiente acqueo, allora sarebbe stato più opportuno mantenere la medesima impostazione, descrivendo il galleggiante, cui estendere le norme riguardanti le navi, quale bene destinato allo svolgimento di «qualsiasi servizio attinente al *trasporto* o al traffico in acque marittime o interne» piuttosto che «a qualsiasi servizio attinente alla navigazione o al traffico in acque marittime o interne», come invece si legge nella parte finale dell'art. 136, ult. comma, c. nav.

A sommosso parere di chi scrive la scelta del legislatore crea incertezza e distoglie l'interprete da quello che in realtà è il vero tratto distintivo dei galleggianti mobili, cui la norma in esame vuole estendere la disciplina speciale dettata per le navi, ossia il fatto di svolgere le loro operazioni in ambiente acqueo, il medesimo spazio fisico in cui operano le navi.

⁽⁵⁸⁾ Sulla funzione della norma in esame, cfr. S. FERRARINI, *Il regime delle costruzioni galleggianti operanti in mare diverse dalle navi*, in *Riv. dir. comm.*, 1979, 56, che efficacemente fotografa l'intenzione del legislatore asserendo che «Scopo della disposizione è di estendere la normativa, dettata per le navi, a quelle costruzioni galleggianti che, per essere destinate ad attività diverse dal trasporto (sia pure inteso nell'ampio significato assunto dal primo comma dell'art. 136), sarebbero rimaste escluse dall'ambito del diritto speciale», ivi 57.

⁽⁵⁹⁾ A. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, cit., 52.

In questo senso i galleggianti, benché non siano navi, perché non destinati al trasporto, ricevono il medesimo trattamento normativo, in ragione della loro (diversa) destinazione finalistica, e dell'ambiente in cui operano, ossia per il fatto di svolgere, in ambiente acqueo, attività ancillari al fenomeno navigatorio.

Infatti, dando per acclarato che il galleggiante di cui all'art. 136, comma 3, c. nav., cui si può estendere la disciplina speciale, è solo quello che possiede il requisito della galleggiabilità e della mobilità, gli elementi che giustificano l'applicazione estensiva sono la destinazione prevalentemente del bene ad operazioni che attengono alla navigazione e l'ambiente acqueo in cui esse si svolgono.

In questo senso si è detto che «mentre le navi sono direttamente destinate alla navigazione, i galleggianti sono mezzi ausiliari, che, pur avendo attitudine a navigare, solo indirettamente si possono considerare destinati alla navigazione, come ad esempio draghe, pirodraghe, chiatte per lo scarico delle merci, pontoni a bigo»⁽⁶⁰⁾.

Su questo tema pare interessante affrontare l'analisi di un'altra disposizione, l'art. 62 rubricato «Distinzioni di navi e galleggianti» e contenuto nel d.P.R. 28 giugno 1949 n. 631 recante «Approvazione del regolamento per la navigazione interna» che, sebbene riferito alla navigazione interna, offre importanti spunti di studio, laddove afferma che «Agli effetti dell'ultimo comma dell'art. 136 del Codice, in mancanza di elementi dai quali risulti la destinazione prevalente a servizi attinenti alla navigazione e al traffico in acque interne, si considerano galleggianti le costruzioni che non siano dotate di mezzi di propulsione propria».

Il tenore letterale della norma, che, è bene rammentarlo, si occupa della regolamentazione dei galleggianti che operano su laghi, fiumi, canali ed altre acque interne, induce il lettore ad una interessante riflessione.

Il codice della navigazione descrive i galleggianti come beni preordinati ad effettuare prevalentemente servizi attinenti alla navigazione o ai traffici, mentre per il regolamento sono galleggianti anche quei veicoli che, benché inidonei ad essere ricompresi in quelli descritti dalla norma codicistica, perché non destinati in maniera prevalente a quelle attività, sono privi di propulsione autonoma.

⁽⁶⁰⁾ A. XERRI SALAMONE, *Profili giuridici e programmatici dell'esplorazione marina*, cit., 31, che aggiunge «No rientrano pertanto nell'ambito di tale definizione i galleggianti, pontili galleggianti fissi, né d'altro canto i mulini, i bagni, i bacini di carenaggio e gli altri edifici galleggianti quando sono saldamente assicurati alla riva o all'alveo o siano destinati ad esserlo in modo permanente per la loro utilizzazione. In tal caso sono ritenuti immobili ai sensi dell'art. 812 cod. civ.», ivi 32 e 33. Su tale ultimo rilievo v. paragrafo successivo

Per la prima disposizione l'elemento qualificante del galleggiante è il dato teleologico, ossia lo svolgimento di operazioni che attengano in misura prevalente alla navigazione o ai traffici, diversamente, nella seconda l'elemento qualificante, individuato come alternativo a quello previsto dal codice, è la mancanza di autonoma propulsione in capo galleggiante.

Infatti, se in generale l'operazione estensiva sottesa all'art. 136, comma 3, c. nav. non può avere luogo per il galleggiante relativamente al quale non sia possibile riscontrare la destinazione prevalente a servizi di navigazione o ai traffici, nella navigazione interna l'art. 62 reg. nav. int. recupera, quale criterio suppletivo della destinazione prevalente, quello della mancanza di autonoma propulsione.

In definitiva, leggendo le due norme in combinato disposto, deriva che, nella navigazione interna debbono essere trattate come navi tutte le costruzioni galleggianti mobili che svolgano prevalentemente servizi attinenti alla navigazione e quelle che, benché non siano impiegate per tali operazioni o non le svolgano in maniera «prevalente», «non siano dotate di propulsione autonoma».

Tenendo a mento tale ultimo rilievo, e volgendo lo sguardo alle attività cui sono destinate le piattaforme marine, in particolare quelle costruzioni non dotate di autonoma propulsione, ma che necessitano di essere appositamente rimorchiate, ben si potrebbe sostenere la loro riconducibilità al concetto di galleggiante, nonostante la navigazione che queste effettuano risulti meramente propedeutica al raggiungimento della sede in cui esse si dedicheranno allo sfruttamento del fondale marino.

Resta il fatto che, al di là di pericolose e atecniche petizioni di principio, da un lato l'art. 62, reg. nav. int. disciplina la materia della navigazione interna, e dunque assai difficilmente se ne potrebbe sostenere un'applicazione analogica nella navigazione marittima e rispetto alle piattaforme marine, dall'altro non sembra possa rinvenirsi nella legislazione nazionale una norma che riesca a sostenere una simile impostazione.

Infatti la prima letteratura di settore, analizzando le piattaforme galleggianti, le ha descritte come «cantieri di lavoro» dislocati in mare che «potranno essere pure dei galleggianti secondo l'etimo, ma questa loro necessaria attitudine a non andare a fondo non deve portare a dare al termine "galleggiante" un significato tecnico-giuridico»⁽⁶¹⁾.

Altra dottrina, proprio studiando il regime delle costruzioni che operano in mare, ha utilizzato il requisito della mobilità, connesso a quello della destinazione del bene, per escludere le piattaforme marine dal novero dei beni disciplinati dal diritto della navigazione.

⁽⁶¹⁾ F. LAZZARO, *Il regime giuridico dei mezzi di ricerca e sfruttamento che operano in mare*, cit., 25 ss.

Si è infatti affermato che «Il galleggiante è ritenuto mobile in relazione alla sua destinazione prevalente. In altri termini, è mobile il galleggiante che è destinato normalmente, per il suo impiego, a spostarsi sulle acque, Pertanto cessa di essere galleggiante mobile quel galleggiante che viene destinato a rimanere - in maniera permanente o comunque per un periodo di tempo molto rilevante - fisso sullo specchio d'acqua dove è dislocato per lo svolgimento dell'attività cui è adibito. Si può quindi concludere che nel diritto italiano, la regolamentazione giuridica delle navi e dei galleggianti mobili non può essere estesa alle piattaforme *off-shore* di estrazione o produzione di petrolio o di gas o di altri prodotti del fondo marino, le quali siano destinate a restare permanentemente, o per un tempo molto rilevante, fisse in un determinato specchio acqueo (qualunque sia il sistema di collegamento con il fondo marino) per lo svolgimento dell'attività loro assegnata» ⁽⁶²⁾.

Di diverso avviso chi, affrontando il caso dell'acquisto di una piattaforma ⁽⁶³⁾, ha inteso sostenere la natura di galleggiante mobile della costruzione, nonostante la stessa avesse bisogno di «un particolare sistema di ancoraggio» ⁽⁶⁴⁾ per espletare le attività di perforazione del fondale marino.

La cennata soluzione pone in evidenza che «l'attitudine a navigare e il fatto di navigare sono elementi che qualificano la struttura in questione come tale, dovendosi spostare in acqua con la sua dotazione di mezzi e con il suo carico di persone e di cose per poter operare nelle diverse zone nelle quali è richiesta la sua presenza» ⁽⁶⁵⁾.

Così, alla luce di tali rilievi la medesima dottrina ha concluso che «Queste caratteristiche, che potrebbero addirittura indurre a qualificare la piattaforma in questione come nave, sono sicuramente sufficienti a qualificarla come galleggiante mobile» ⁽⁶⁶⁾.

Successivamente, sempre tenendo a mente la tematica della «destinazione al trasporto» intesa come navigazione, si è evidenziato che per i galleggianti «la navigazione costituisce soltanto il mezzo per spostarsi e quindi la loro destinazione alla navigazione è strumentale rispetto alla destinazione finale che è quella di svolgere un servizio attinente alla navigazione. Ciò premesso, occorre rilevare

⁽⁶²⁾ S. FERRARINI, *Il regime delle costruzioni galleggianti operanti in mare diverse dalle navi*, cit., 59.

⁽⁶³⁾ G. PIERANTOZZI, *La natura giuridica e il regime amministrativo delle piattaforme di perforazione*, cit., 133 ss., in cui il fatto storico che fa da sfondo all'analisi espletata dall'Autore in relazione alla natura giuridica di tali costruzioni, riguarda l'operazione commerciale con cui la SAIPEM s.p.a, volendo acquistare la piattaforma di perforazione TEXAS STAR di bandiera statunitense, chiedeva l'autorizzazione al Ministero del Commercio con l'estero e al Ministero della Marina Mercantile, per poi poter iscrivere la costruzione nel registro delle navi minori e dei galleggianti del compartimento marittimo di Genova. In questo studio l'Autore conclude senza lasciare spazio a diverse argomentazioni, ove Egli afferma che «non si offrono motivi validi ad escludere l'applicabilità della disciplina generale delineata dall'art. 136 u. co. cod. nav., che, facendo salve le disposizioni particolari, tuttavia per quanto riguarda le unità in esame non presenta nemmeno tutti gli elementi differenziali che la mancanza di autopropulsione, la particolare struttura e la specifica destinazione potrebbero giustificare, o li presenta notevolmente attenuati», ivi 143.

⁽⁶⁴⁾ G. PIERANTOZZI, *La natura giuridica e il regime amministrativo delle piattaforme di perforazione*, cit., 139.

⁽⁶⁵⁾ G. PIERANTOZZI, *La natura giuridica e il regime amministrativo delle piattaforme di perforazione*, cit., 139.

⁽⁶⁶⁾ G. PIERANTOZZI, *La natura giuridica e il regime amministrativo delle piattaforme di perforazione*, cit., 139.

come, in linea di principio, nessun particolare problema presentino le navi le chiatte e galleggianti che svolgono servizi vari, allorché operano con la specifica finalità della ricerca in mare, rimanendo essi inseriti nella comune disciplina. Diverso è il caso degli apprestamenti di perforazione e di produzione (*drilling rigs*), fissi e mobili che possono avere una struttura fisica molto diversa, ma nei quali si riscontrano elementi comuni»⁽⁶⁷⁾.

Da ultimo la dottrina più recente, valorizzando la nozione di trasporto inteso quale navigazione, ha ritenuto che «stante la distinzione tra piattaforme mobili e piattaforme fisse, è solo in riferimento alle prime che si potrebbe affermare la loro assimilabilità alla categoria dei galleggianti; ciò perché solo le piattaforme mobili, oltre a galleggiare, quando sono in movimento per recarsi al posto di perforazione (rimorchiate o meno) pongono in essere un'attività diretta allo spostamento d'acqua»⁽⁶⁸⁾.

Alla luce delle tesi letterarie prospettate pare opportuno riportare il testo di una norma, che, sebbene specificamente dedicata alla responsabilità del comandante di piattaforme semoventi, fornisce importanti spunti di riflessione relativamente alla questione che involge la natura giuridica delle piattaforme marine.

Si tratta dell'art. 9, comma 1, d.P.R. 24 maggio 1979, n. 886 recante «Integrazione ed adeguamento delle norme di polizia delle miniere e delle cave, contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 9 aprile 1959 n. 128, al fine di regolare le attività di prospezione, di ricerca e di coltivazione degli idrocarburi nel mare territoriale e nella piattaforma continentale», che così recita «Le piattaforme semoventi, durante la navigazione, sono assimilate alle navi e come tali sono sottoposte alle disposizioni del codice della navigazione e del relativo regolamento nonché alle altre leggi e regolamenti vigenti in materia di navigazione marittima».

La disposizione appena citata si riferisce ad una specifica categoria di piattaforme, quelle semoventi, e ne dispone l'assimilazione alle navi⁽⁶⁹⁾ relativamente ad una precisa situazione, la navigazione.

⁽⁶⁷⁾ A. XERRI SALAMONE, *Profili giuridici e programmatici dell'esplorazione marina*, cit., 32 e 33.

⁽⁶⁸⁾ G. M. BOI, *Le piattaforme marine. Studi per una normativa internazionale uniforme*, cit., 65.

⁽⁶⁹⁾ È interessante notare come il legislatore proceda all'equiparazione tra piattaforme semoventi in navigazione e navi, nulla dicendo rispetto ai galleggianti, cui pure la dottrina ha tentato di affiancare le piattaforme. Una simile scelta legislativa induce a ritenere che, l'attività volta a ricondurre le piattaforme nell'alveo della categoria dei galleggianti, sia, in effetti, priva di fondamento, perché, laddove una assimilazione possa essere operata, questa deve essere fatta rispetto al bene nave, che nella sua descrizione codicistica contiene tutti gli elementi per poter ospitare le caratteristiche proprie delle piattaforme, quanto meno di quelle semoventi, mentre risulta inutile il ricorso all'ultimo comma dell'art. 136, comma 3, c. nav. ove i galleggianti mobili cui si applicano le norme riguardanti le navi sono solo quelli che svolgono prevalentemente attività ancillari alla navigazione, e che certamente non sono quelle cui sono destinate le piattaforme marine. Cfr. G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., 960 ss., che insiste sulla assimilazione delle piattaforme auto-propulsive sommergibili, semisommergibili o autoelevabili, nell'alveo della nozione di nave.

Ne consegue che, dette costruzioni saranno destinatarie della legislazione speciale perché la norma appena esaminata le equipara alle navi, sebbene relativamente alla sola fase contingente della di navigazione.

Potrebbe allora sostenersi che, sebbene le descrizioni di nave e galleggiante, contenute nell'art. 136 c. nav., commi 1 e 3, non riescano, salvo forzature, a contenere l'anatomia giuridica di beni come le piattaforme marine, a tali fini può subentrare l'art. 9, comma 1, d.P.R. 24 maggio 1979, n. 886 in cui, quando si dice che le piattaforme (marine) semoventi, durante la navigazione, sono assimilate alle navi, implicitamente deve leggersi che per tutte le altre – ossia quelle saldamente fissate al fondale marino, ma anche per le strutture semoventi destinate a rimanere ferme (*rectius* non in navigazione) – non è possibile ipotizzare una loro assimilazione alle navi, e dunque, queste ultime, ossia quelle che non possono essere equiparate alle navi ai sensi del decreto in esame, dovranno essere autonomamente normate o, al più, accostate alla categoria dei beni immobili ⁽⁷⁰⁾ o ancora alle c.d. isole artificiali, intesi quali «apprestamenti stabilmente fissati al fondo del mare ed adibiti agli scopi più diversi quali depositi di materiale e carburante, officine di riparazione, fari, ricerche off-shore, ecc.» ⁽⁷¹⁾.

La dottrina, in realtà, sempre al fine di studiare i rapporti tra piattaforme marine e beni della navigazione, quali nave e galleggiante, ha sovente utilizzato un'altra disciplina, ossia la l. 21 luglio 1967 n. 613 circa la «Ricerca e coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi nel mare territoriale e nella piattaforma continentale e modificazioni alla l. 11 gennaio 1957 n. 6, sulla ricerca e coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi» che individua le attività cui sono preordinati gli impianti che operano *offshore*, ossia la prospezione, la ricerca e la coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi nel sottofondo marino ⁽⁷²⁾.

In tale contesto si è giustamente sostenuto che «i galleggianti sono, per definizione, destinati ad un servizio attinente alla navigazione o al traffico, mentre le piattaforme mobili, sono, per definizione, destinate alla perforazione; pertanto, in mancanza del requisito essenziale, si dovrebbe poter concludere che esse sono costruzioni galleggianti destinate allo specifico scopo previsto dalla L. 21 luglio 1967 n. 613, che è quello della ricerca e coltivazione di idrocarburi e, avendo come destinazione finale quella della perforazione e non della navigazione, o meglio, essendo la loro funzione prevalente di carattere minerario e non nautico, non possono concettualmente essere ricondotte né alla categoria giuridica delle navi, né in quella dei galleggianti» ⁽⁷³⁾.

⁽⁷⁰⁾ La possibile equiparazione delle piattaforme marine ai beni immobili sarà oggetto del prossimo paragrafo.

⁽⁷¹⁾ F. LAZZARO, *Il regime giuridico dei mezzi di ricerca e sfruttamento che operano in mare*, cit., 19, ss.

⁽⁷²⁾ Cfr. artt. 2, comma, 1 e 3, comma, 1, l. 613/1967.

⁽⁷³⁾ A. XERRI SALAMONE, *Profili giuridici e programmatici dell'esplorazione marina*, cit., 47 e 48.

Infatti, se i galleggianti cui si rivolge l'art. 136, ult. comma, c. nav., sono solo quelli «mobili adibiti a qualsiasi servizio attinente alla navigazione o al traffico in acque marittime o interne», non pare realistico affermare che le piattaforme marine siano adibite a tali operazioni.

A prescindere dalla divisibilità di tale impostazione è bene rilevare che anche la letteratura contraria a tale argomentazione ammette come, durante la fase di rimorchio delle piattaforme «esse si trovano in una situazione assai simile a quella delle navi e sono esposte ai rischi della navigazione delle navi: nella predetta circostanza la somiglianza di fattispecie consentirà l'estensione analogica delle norme concernenti le navi»⁽⁷⁴⁾.

Altri autori hanno analizzato una specifica norma della medesima legge, l'art. 49, per la quale «Gli impianti di ricerca e di coltivazione nella piattaforma continentale italiana sono soggetti alle leggi dello Stato. Le attribuzioni spettanti agli organi statali nelle rispettive materie sono esercitate dagli organi che hanno competenze sul litorale più vicino all'impianto. Gli atti ed i fatti compiuti a bordo di detti impianti sono regolati ai sensi degli articoli 4 e 5 del Codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, fino al momento in cui gli impianti stessi sono in navigazione»⁽⁷⁵⁾.

La disposizione, utilizzata in letteratura anche per distinguere gli impianti fissi da quelli mobili⁽⁷⁶⁾, ha indotto a considerare «le piattaforme *off-shore* destinate alla ricerca e alla coltivazione di giacimenti petroliferi come navi a tutti gli effetti, sia pure collocandole nella categoria, prevista dall'ultimo comma dell'art. 136 cod. nav., dei galleggianti mobili destinati ad un servizio della navigazione (in senso lato) e comunque al trasporto per mare di attrezzature e persone»⁽⁷⁷⁾.

⁽⁷⁴⁾ D. GAETA, *Nave*, cit., 608.

⁽⁷⁵⁾ Sulla l. 613/1967 cfr. nt. 1. In questa sede si riportano le due disposizioni del codice della navigazione menzionate nell'art. 49 del provvedimento in esame, e, segnatamente l'art. 4 c. nav., in tema di «Navi e aeromobili italiani in località non soggette alla sovranità di alcuno Stato» per il quale «Le navi italiane in alto mare e gli aeromobili italiani in luogo o spazio non soggetto alla sovranità di alcuno Stato sono considerati come territorio italiano», e l'art. 5 c. nav. rubricato «Legge regolatrice degli atti compiuti a bordo di navi e di aeromobili in navigazione» secondo cui «Gli atti ed i fatti compiuti a bordo di una nave o di un aeromobile nel corso della navigazione in luogo o spazio soggetto alla sovranità di uno Stato estero sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile in tutti i casi nei quali, secondo le disposizioni sull'applicazione delle leggi in generale, dovrebbe applicarsi la legge del luogo dove l'atto è compiuto o il fatto è avvenuto. La disposizione del comma precedente si applica agli atti ed ai fatti compiuti a bordo di una nave o di un aeromobile di nazionalità estera nel corso della navigazione in luogo o spazio soggetto alla sovranità dello Stato italiano, sotto condizione di reciprocità da parte dello stato al quale la nave o l'aeromobile appartiene».

⁽⁷⁶⁾ S. FERRARINI, *Il regime delle costruzioni galleggianti operanti in mare diverse dalle navi*, cit., 59, secondo cui «La distinzione tra costruzioni galleggianti mobili e costruzioni galleggianti fisse [...] trova nell'ordinamento italiano conferma nell'art. 49 della L. 21 luglio 1967, n. 613 per la ricerca e coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi nel mare territoriale e nella piattaforma continentale».

⁽⁷⁷⁾ S. FERRARINI, *Il regime delle costruzioni galleggianti operanti in mare diverse dalle navi*, cit., 60.

Dello stesso avviso la dottrina più recente secondo cui «stante la distinzione tra piattaforme mobili e piattaforme fisse, è solo in riferimento alle prime che si potrebbe affermare la loro assimilabilità alla categoria dei galleggianti; ciò perché solo le piattaforme mobili, oltre a galleggiare, quando sono in movimento per recarsi al posto di perforazione (rimorchiate o meno) pongono in essere un'attività diretta allo spostamento d'acqua»⁽⁷⁸⁾, motivo per cui non può considerarsi galleggiante mobile la struttura destinata a rimanere fissa, perennemente o per lunghi periodi⁽⁷⁹⁾.

A questo punto della trattazione è d'uopo tentare di tirare le somme delle argomentazioni prospettate.

A ben vedere tanto quando si è tentato di ricondurre le piattaforme nella descrizione del bene nave, tanto quando la stessa operazione è stata svolta nei confronti del galleggiante, l'elemento dirimente del ragionamento è sempre stato quello rivolto all'individuazione dell'attività cui i diversi beni sono destinati.

La nave, ai sensi dell'art. 136, comma 1, c. nav., è destinata al trasporto, inteso come spostamento della costruzione in ambiente acqueo, il galleggiante mobile, per l'art. 136, ult. comma, c. nav., riceve lo stesso trattamento normativo della nave ove sia abito a qualsiasi servizio attinente alla navigazione o al traffico.

In entrambi i casi la destinazione teleologica del bene ne individua la disciplina.

Se così stanno le cose, allora, in primo luogo, è bene chiarire che il fine ultimo, la destinazione delle piattaforme, non è la navigazione, che risulta, al più, propedeutica all'attività mineraria cui esse sono effettivamente preposte, motivo per cui non pare si possa serenamente affermare che le piattaforme, mediante una interpretazione estensiva della nozione di nave, possono essere ricondotte nell'ambito delle descrizioni normative di tali beni.

In secondo luogo, l'indagine con cui si è tentato di valutare l'assimilazione delle piattaforme nella definizione di galleggiante *ex art.* 136, comma 3, c. nav., si impone per il sol fatto che, se le piattaforme non sono destinate alla navigazione, resta da verificare se queste siano o meno adibite ai servizi inerenti alla navigazione o al traffico.

Anche in questo caso deve darsi risposta negativa, non foss'altro perché prospezione, ricerca e coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi nel sottofondo marino, non sembrano inerire né alla navigazione né al traffico.

⁽⁷⁸⁾ G. M. BOI, *Le piattaforme marine. Studi per una normativa internazionale uniforme*, cit., 65.

⁽⁷⁹⁾ G. M. BOI, *Le piattaforme marine. Studi per una normativa internazionale uniforme*, cit., 67.

Ciò posto non può essere ignorata la circostanza per cui gli impianti *offshore*, per una porzione più o meno ampia della loro vita, «navigano» per essere posizionati nella zona di mare ove sono destinati ad espletare la loro (diversa) attività, quella mineraria.

Pare allora che per poter giungere ad una conclusione si potrebbe tentare un'altra via, abbandonando l'estenuante e spesso infruttuosa operazione con cui, al fine di intercettare una disciplina applicabile alle piattaforme marine, si è ostinatamente tentato di farle rientrare in definizioni normative che, per ragioni tanto storiche quanto tecniche, non sono idonee allo scopo.

L'idea è quella di allontanarsi dalle disposizioni del codice della navigazione, per avvicinarsi a quelle già considerate del d.P.R. n. 886/1979 e della l. 613/1967, in quanto specificamente dedicate alle attività minerarie.

In effetti ai sensi dell'art. 9, comma 1, d.P.R. n. 886/1979 «Le piattaforme semoventi, durante la navigazione, sono assimilate alle navi e come tali sono sottoposte alle disposizioni del codice della navigazione e del relativo regolamento nonché alle altre leggi e regolamenti vigenti in materia di navigazione marittima» e per l'art. 49, l. 613 /1967 secondo cui «Gli impianti di ricerca e di coltivazione nella piattaforma continentale italiana sono soggetti alle leggi dello Stato. Le attribuzioni spettanti agli organi statali nelle rispettive materie sono esercitate dagli organi che hanno competenze sul litorale più vicino all'impianto. Gli atti ed i fatti compiuti a bordo di detti impianti sono regolati ai sensi degli articoli 4 e 5 del Codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, fino al momento in cui gli impianti stessi sono in navigazione».

Le due disposizioni dimostrano la razionalità con cui l'ordinamento intende disciplinare allo stesso modo situazioni identiche, ossia la navigazione delle piattaforme e la navigazione delle navi, prevedendo che «le piattaforme semoventi, durante la navigazione, sono assimilate alle navi» e che «Gli atti ed i fatti compiuti a bordo di detti impianti sono regolati ai sensi degli articoli 4 e 5 del Codice della navigazione [...] fino al momento in cui gli impianti stessi sono in navigazione».

Le norme ci dicono ancora come, solo a questi fini, è possibile un'assimilazione tra piattaforme dedicate allo svolgimento dell'attività mineraria *offshore* e beni della navigazione marittima.

In definitiva si potrebbe affermare che le piattaforme marine mobili non sono navi, né galleggianti, ma di questi beni condividono la disciplina, sebbene limitatamente alla fase della navigazione.

Questa conclusione sconta un unico, ma enorme, svantaggio. Non ci spiega cosa succede quando le piattaforme marine, una volta raggiunta, navigando, la zona di mare in cui devono operare vengono poi, di fatto, immobilizzate per lunghi periodi. Torna allora in auge il non sopito ragionamento secondo cui le costruzioni mobili, astrattamente idonee alla navigazione, potrebbero essere assimilate alle navi, o ai galleggianti.

1.4. Le piattaforme fisse come beni immobili

Nei precedenti paragrafi abbiamo tentato di far emergere la difficoltà che l'interprete incontra nel tentativo di configurare le piattaforme marine come navi o galleggianti, data l'assenza di una descrizione normativa specifica dedicata all'individuazione di queste strutture.

Si è visto come le diverse tesi dottrinarie, sebbene non in senso unanime, e con differenti argomentazioni, hanno mostrato una certa apertura verso tale operazione, tutte, però, concordi nell'escludere alcune tipologie di piattaforme dalle maglie dell'interpretazione estensiva condotta nei confronti dell'art. 136 c. nav.

Infatti, queste costruzioni, quelle definite più o meno tecnicamente «fisse», si caratterizzano per avere una maggiore connessione con il fondale marino, in ragione dei sistemi di ancoraggio con i quali vengono assicurati, spesso per lungo tempo, al fondale marino. Questa loro peculiarità ha indotto gli studiosi a vagliare la possibilità di accomunare tali mezzi ai beni immobili ai sensi dell'art. 812 c. c.

Tanto per comprendere la dimensione del problema, e le relative ricadute applicative, si evidenzia come nella «Relazione sullo stato e la sicurezza delle attività minerarie in mare nel settore degli idrocarburi» elaborata dal «Comitato per la sicurezza delle operazioni a mare», recentemente insediato presso la Direzione generale per la sicurezza anche ambientale delle attività minerarie ed energetiche - Ufficio nazionale minerario per gli idrocarburi e le georisorse (DGS-UNMIG) del Ministero dello sviluppo economico, e relativa all'anno 2016 ⁽⁸⁰⁾, sono stati inventariati ben 138 impianti fissi ⁽⁸¹⁾ e soltanto 3 installazioni mobili.

Inoltre, molte di queste installazioni, qualificate come fisse dai documenti tecnici citati, si trovano entro il limite del mare territoriale italiano ⁽⁸²⁾, motivo per cui una loro assimilazione nel

⁽⁸⁰⁾ Cfr. nt. 17 e gli approfondimenti dedicati al c.d. Comitato *offshore* nel capitolo secondo di questo scritto.

⁽⁸¹⁾ Gli impianti fissi vengono poi distinti rispetto all'attività in corso: 120 piattaforme di produzione; 10 piattaforme di supporto alla produzione, 8 piattaforme non operative.

⁽⁸²⁾ La regola consuetudinaria con cui gli Stati costieri affermano la propria sovranità su un certo tratto di mare prospiciente le coste del territorio è stata trasfusa, all'esito della terza conferenza delle Nazioni Unite sul diritto del mare, nella convenzione di Montego Bay del 10 dicembre 1982 sul diritto del mare, recepita in Italia con la l. 2 dicembre 1994 n. 689 di «Ratifica ed esecuzione della convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, con allegati e atto finale, fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, nonché dell'accordo di applicazione della parte XI della convenzione stessa, con allegati, fatto a New York il 29 luglio 1994». Sulla positivizzazione della regola in parola v. B. CONFORTI, *Mare territoriale*, in *Enc. dir.*, XXV, Milano, 1975, 651 ss.; T. SCOVAZZI, *Acque Territoriali*, in *Enc. giur. it.*, I, Roma, 1988, 1 ss.; ID., *Mare nel diritto internazionale pubblico*, in *Dig. disc. pubbl.*, IX, Torino, 1994, 306 ss.; F. FLORIO, *Mare*, in *Enc. giur. Treccani*, XIX, Roma, 1990, 1 ss.; A. DEL VECCHIO, *Mare*, in *Enc. dir.*, *Aggiorn.*, II, Milano, 1998, 509 ss.; G. CATALDI, *Mare*, in *Dizionario di diritto pubblico*, a cura di S. Cassese, IV, Milano, 2006, 3587 ss. Per l'Italia la disciplina del mare territoriale è contenuta nell'art. 2 c. nav., modificato dalla l. 14 agosto 1974 n. 359, che reca «Modificazioni all'articolo 2 del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942 n. 327», con la quale è stato ampliato il limite esterno del mare territoriale italiano, da sei a dodici miglia marine. Successivamente il d.P.R. 26 aprile 1977 n. 816 rubricato «Norme regolamentari relative all'applicazione della legge 8 dicembre 1961 n. 1658, con la quale è stata

novero dei beni immobili, reca con sé importanti conseguenze anche di ordine economico-fiscale⁽⁸³⁾, nonostante, ad oggi, sembra possa escludersi la possibilità di rilasciare nuovi titoli concessori riferiti alle zone di mare poste entro le 12 miglia⁽⁸⁴⁾.

Per questo motivo le costruzioni *offshore* sono state attenzionate dalla magistratura tributaria, in ragione della intenzione, da parte di alcuni Comuni italiani, di sottoporre ad imposta comunale unica (ICI)⁽⁸⁵⁾ le piattaforme marine situate al largo delle coste nazionali.

Sulla questione⁽⁸⁶⁾, e per quello che qui rileva, ossia la natura giuridica delle strutture in esame, la Corte di cassazione ha affermato un importante, seppur forse frettoloso, principio di

autorizzata l'adesione alla convenzione sul mare territoriale e la zona contigua, adottata a Ginevra il 29 aprile 1958, ed è stata data esecuzione alla medesima», fissava le linee di base italiane per la misurazione del nostro mare territoriale. Su tale ultimo punto si vedano F. LAURIA, *Il regime giuridico delle baie e dei golfi*, Napoli, 1970; T. SCOVAZZI (a cura di), *La linea di base del mare territoriale*, Milano, 1986; A. GIOIA, *Titoli storici e linee di base del mare territoriale*, Padova, 1990.

⁽⁸³⁾ Stando ai dati ministeriali pubblicati nella pagina *web* della «Direzione generale per la sicurezza anche ambientale delle attività minerarie ed energetiche - Ufficio nazionale minerario per gli idrocarburi e le georisorse (DGS-UNMIG)» all'indirizzo *web* <http://unmig.mise.gov.it/unmig/strutturemarine/limite.asp?on=true> le piattaforme marine installate entro le 12 miglia dalla costa e dalle aree protette sono 94.

⁽⁸⁴⁾ Infatti, l'art. 6, comma 17, del d. lgs. 3 aprile 2006 n. 152 «Norme in materia ambientale» (c.d. codice dell'ambiente) dispone che sono vietate le attività di ricerca, di prospezione, nonché di coltivazione di idrocarburi liquidi e gassosi in mare di cui agli artt. 4, 6 e 9 della l. 9 gennaio 1991 n. 9 nelle zone di mare poste entro le 12 miglia, fatti salvi i procedimenti concessori, di cui ai suddetti articoli, in corso alla data di entrata in vigore del d. lgs. 29 giugno 2010 n. 128, nonché l'efficacia dei titoli abilitativi già rilasciati alla medesima data. Il d. l. 12 settembre 2014 n. 133 (art. 38), convertito con mod. con l. 11 novembre 2014 n. 164 recante «Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive», emendato dall'art. 1, comma 544, della l. 23 dicembre 2014 n. 190 (legge di stabilità 2015), ha introdotto un sistema di semplificazione della disciplina per il conferimento dei titoli minerari con specifico riguardo al rilascio di quelli abilitativi per la ricerca e la produzione di idrocarburi in mare con la istituzione del «titolo concessorio unico», rispetto ai precedenti permessi di ricerca e di coltivazione (l. 9 gennaio 1991 n. 9), che viene rilasciato in base alla presentazione di un programma generale di lavori articolato in più fasi: quella della ricerca a cui segue, in caso positivo, la fase della coltivazione e quella del ripristino finale. Le modalità di conferimento del titolo concessorio unico e le modalità di esercizio delle attività vengono fissate con discipline tipo dal MISE (Ministero dello sviluppo economico) ed il rilascio del titolo è subordinato alla presentazione di idonee fidejussioni bancarie o assicurative proporzionate al valore delle opere di recupero ambientale, in aderenza a quanto previsto dalla direttiva 2013/30/UE sulla sicurezza in mare nel settore degli idrocarburi, recepita con d. lgs. 18 agosto 2015 n. 145. Tale recente normativa riguarda le attività relative alla piattaforma continentale, nella considerazione che nel mare territoriale non possono svolgersi nuove operazioni di sfruttamento in base al citato art. 6, comma 17, del codice dell'ambiente che, per quanto di rilievo in questo contesto, afferma «Ai fini di tutela dell'ambiente e dell'ecosistema, all'interno del perimetro delle aree marine e costiere a qualsiasi titolo protette per scopi di tutela ambientale, in virtù di leggi nazionali, regionali o in attuazione di atti e convenzioni dell'Unione europea e internazionali sono vietate le attività di ricerca, di prospezione nonché di coltivazione di idrocarburi liquidi e gassosi in mare, di cui agli articoli 4, 6 e 9 della legge 9 gennaio 1991, n. 9. Il divieto è altresì stabilito nelle zone di mare poste entro dodici miglia dalle linee di costa lungo l'intero perimetro costiero nazionale e dal perimetro esterno delle suddette aree marine e costiere protette. I titoli abilitativi già rilasciati sono fatti salvi per la durata di vita utile del giacimento, nel rispetto degli standard di sicurezza e di salvaguardia ambientale. Sono sempre assicurate le attività di manutenzione finalizzate all'adeguamento tecnologico necessario alla sicurezza degli impianti e alla tutela dell'ambiente, nonché le operazioni finali di ripristino ambientale».

⁽⁸⁵⁾ Il d. lgs. 30 dicembre 1992 n. 504 in materia di «Riordino della finanza degli enti territoriali, a norma dell'articolo 4 della l. 23 ottobre 1992 n. 421» istituiva l'imposta comunale sugli immobili (ICI). Sugli aspetti più specialistici che riguardano l'imposta in questione v. M. BASILAVECCHIA, *Imposta comunale sugli immobili*, in *Enc. dir., Aggiorn.*, III, Milano, 1999, 669 ss. e E. MARELLO, *Imposta comunale sugli immobili*, in *Dig. disc. priv., sez. comm., Aggiorn.*, 2003, Torino, 441 ss.

⁽⁸⁶⁾ La vicenda, che da subito appare estremamente interessante tanto per i risvolti tecnico giuridici, che per le ricadute di ordine economico, trae origine da un avviso di accertamento notificato nel 1999 dal Comune di Pineto (Te)

diritto, ossia che «Le piattaforme petrolifere sono soggette ad ICI e sono classificabili nella cat. D/7, stante la riconducibilità delle stesse al concetto di immobile ai fini civili e fiscali, alla loro suscettibilità di accatastamento ed a produrre un reddito proprio in quanto la redditività deve essere riferita allo svolgimento di attività imprenditoriale-industriale e non alla diretta produzione di un reddito da parte della struttura»⁽⁸⁷⁾.

Ebbene, se la massima appare assai incisiva, altrettanto non può dirsi delle argomentazioni a sostegno, né del procedimento logico giuridico seguito in sentenza.

Infatti la Corte, nell'intento di analizzare la natura giuridica delle piattaforme marine, ha stabilito «la riconducibilità delle stesse al concetto di immobile ai fini civili e fiscali», ma senza fornire alcuna giustificazione in tal senso, anzi, utilizzando a tale fine unicamente l'intendimento della consulenza tecnica d'ufficio, espletata nell'ambito del giudizio tributario di merito, che descriveva le piattaforme oggetto dell'imposizione fiscale da parte del Comune costiero⁽⁸⁸⁾ quali «impianti stabilmente infissi» al fondale marino.

Per verificare la solidità di tale statuizione occorre, in via preliminare, tornare sulla descrizione che l'ordinamento fornisce dei beni immobili.

A tal proposito rileva l'art. 812 c. c. che reca la «Distinzione dei beni»⁽⁸⁹⁾, e che individua, al primo comma, i beni immobili, ossia «il suolo, le sorgenti e i corsi d'acqua, gli alberi, gli edifici e le

alla ENI s.p.a., con cui venivano sottoposte ad ICI – per gli anni dal 1993 al 1998 – quattro piattaforme petrolifere per l'estrazione di idrocarburi di proprietà della detta società, in quanto posizionate nel tratto di mare territoriale prospiciente il Comune in parola.

⁽⁸⁷⁾ Cass. 24 febbraio 2016, n. 3618 in *Riv. giur. edil.*, 2016, I, 340 ss., con nota di C. PENNAROLA, *Le piattaforme petrolifere: loro accatastabilità ed assoggettamento ad ICI*, ivi 344, nonché in *Riv. dir. nav.*, 2016, 734, con nota di G. ROSATO, *L'imposizione fiscale dei comuni costieri sulle piattaforme petrolifere per l'estrazione di idrocarburi: una questione (ancora) irrisolta*, ivi 747, cui si rimanda per l'approfondimento delle tematiche che in questa sede non potranno essere trattate, quali, ad esempio, la natura giuridica del mare territoriale e la pretesa accatastabilità delle piattaforme allocate in mare. Sulla stessa sentenza M. DEL VAGLIO, *Le piattaforme petrolifere sono soggette ad ICI IMU*, in *Corriere tributario*, 2017, II, 146 ss. Inoltre, pare opportuno segnalare la sentenza che ha preceduto quella in parola, e con cui, nell'ambito del medesimo giudizio, la Corte di cassazione ha rinviato i fatti causa alla Commissione tributaria di L'Aquila, ossia Cass. 27 giugno 2005, n. 13794, in *Giust. civ. mass.*, 2005, 641, e in *Dir. trasp.*, 2006, 547 ss., con nota di M. CARRETTA, *Potestà amministrativa concorrente dello Stato e degli Enti locali sul mare territoriale e piattaforme marine per l'estrazione di idrocarburi*, ivi 550, nonché in *Guida dir.*, 2005, 31 ss., con commento di M. FINOCCHIARO, *Se non è richiesta l'iscrizione in catasto cade anche l'obbligo del versamento*, ivi 35 ss. Per un confronto con altre installazioni industriali v. A. TERLIZZI, *I parchi eolici sono accatastabili come opifici D-1*, in *D&G online*, 2012, 211 ss.

⁽⁸⁸⁾ L'art. 4, comma 1, d. lgs. 30 dicembre 1992 n. 504, istitutivo dell'ICI, individua nel Comune il soggetto attivo per la riscossione dell'imposta, relativamente agli immobili che insistono sul suo territorio. A tal proposito la Corte afferma che «Deve ritenersi esistente anche una potestà degli enti locali nell'ambito del mare territoriale, fino ad una distanza di 12 miglia marine, paragonabile a quella esercitata sul proprio territorio, con estensione della sovranità dello Stato e, per esso, dei relativi Comuni, sul mare territoriale, pur con i limiti derivanti dalle convenzioni internazionali». In argomento cfr. G. ROSATO, *L'imposizione fiscale dei comuni costieri sulle piattaforme petrolifere per l'estrazione di idrocarburi: una questione (ancora) irrisolta*, cit., 774 s.

⁽⁸⁹⁾ Cfr. In tal senso A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 2016, 245, e v. il lavoro di A. METRO, *La nave e le res mobiles*, cit., 315, che studia il rapporto tra nave e beni mobili iscritti in pubblici registri di cui all'art. 815 c.c. nelle fonti romane, nonché quello di R. RICHICHI, *L'inquadramento della nave nelle categorie delle «res» in diritto romano*, in *Rivista di Diritto Romano*, I, 2001, 1 ss.

altre costruzioni, anche se unite al suolo a scopo transitorio, e in genere tutto ciò che naturalmente o artificialmente è incorporato al suolo».

La locuzione «incorporato al suolo» è stata interpretata da parte della dottrina in maniera strettamente letterale, inizialmente intendendo che, per il legislatore, il bene è immobile ove si riscontri una effettiva «congiunzione materiale» ⁽⁹⁰⁾ di questo con il suolo, e, successivamente che, è immobile il bene che forma «un corpo unico con il suolo» ⁽⁹¹⁾.

Di conseguenza, sebbene pare si possa serenamente affermare che le piattaforme marine, ove assicurate al fondale marino, possano rientrare nel novero di quelle «altre costruzioni» unite al suolo a scopo transitorio, cui si riferisce la norma in esame, la dottrina, evidenziando che, spesso, dette strutture sono solo appoggiate al fondale marino, ha negato la possibilità di far rientrare tali installazioni nel novero dei beni immobili, come descritti ai sensi dell'art. 812, comma 1, c. c. ⁽⁹²⁾, anche ove l'ancoraggio sia stato assicurato mediante viti o bulloni ⁽⁹³⁾.

Diversamente, per altri autori, l'incorporazione al suolo non assume carattere così stringente ⁽⁹⁴⁾, e, in ragione di tale più blando intendimento, ben potrebbe dirsi che «i mezzi petroliferi in oggetto, quando assicurati, con sistemi diversi, al fondale marino, costituirebbero beni immobili ex art. 812, primo comma, c. c.» ⁽⁹⁵⁾.

Nello stesso senso si è fatto rilevare che «Requisito essenziale perché si abbia la qualità di immobili in questi beni è che le costruzioni siano unite al suolo, cosicché le installazioni fisse, in quanto costruzioni organicamente fissate, possono venire repute immobili» ⁽⁹⁶⁾.

In linea con tali ultime tesi i giudici tributari, che hanno affrontato la questione della natura giuridica di quattro installazioni allocate nel mare frontistante un Comune italiano per verificarne la possibile sottoposizione ad ICI, hanno valorizzato il requisito della inamovibilità delle strutture, affermando la natura di bene immobile installazioni perché «“saldamente infisse nel sottosuolo marino” e come tali devono essere classificate come immobili, essendo saldamente ancorate al suolo (art. 812 c.c.)».

⁽⁹⁰⁾ B. BIONDI, *Cosa mobile ed immobile (diritto civile)*, in *Nss. dig. it.*, IV, Torino, 1027.

⁽⁹¹⁾ A. TORRENTE, P. SCHLESINGER, *Manuale di diritto privato*, XXII ed., Milano, 2017, 120.

⁽⁹²⁾ In questo senso v. E. ORRÙ, *La configurazione giuridica delle piattaforme e degli impianti offshore, alla luce delle nuove esigenze in materia di sicurezza in mare*, cit., 337.

⁽⁹³⁾ Circa l'impiego di mezzi atti ad assicurare la permanenza dei beni al suolo cfr. F. DE MARTINO, *Dei beni in generale*, in *Commentario al codice civile*, a cura di A. Scialoja, G. Branca, Libro III, *Della Proprietà*, artt. 810-956, IV ed., Bologna-Roma, 1976, 17 s., C. M. BIANCA, *Diritto civile*, VI, Milano, 1999, 56.

⁽⁹⁴⁾ G. CORSALINI, *Mobili e immobili (cose)*, in *Dig. disc. priv., sez. civ.*, XI, Torino, 1994, 382 ss.; O. T. SCOZZAFAVA, *Dei beni*, in *Il Codice Civile. Commentario*, diretto da P. Schlesinger, Artt. 810-822, Milano, 1999, 44 ss.

⁽⁹⁵⁾ E. ORRÙ, *La configurazione giuridica delle piattaforme e degli impianti offshore, alla luce delle nuove esigenze in materia di sicurezza in mare*, cit. 337.

⁽⁹⁶⁾ A. XERRI, *Profili giuridici e programmatici dell'esplorazione marina*, cit., 38.

A prescindere dalla condivisibilità di tale asserzione, che comunque, nella menzionata sentenza non è sorretta da alcuna ricostruzione tecnico-giuridica, è emersa un'altra questione, sollevata in seguito all'entrata in vigore dell'imposta municipale unica (IMU) ⁽⁹⁷⁾, per la quale l'art. 1, comma 21, l. 28 dicembre 2015 n. 208 (legge di stabilità 2016) esclude dal calcolo dell'imposta la rendita catastale di macchinari, congegni, attrezzature ed altri impianti, funzionali allo specifico processo produttivo (i c.d. imbullonati) ⁽⁹⁸⁾.

In ragione di ciò, i Comuni italiani, interrogandosi sulla riconducibilità delle piattaforme marine nell'alveo dei c.d. imbullonati, hanno evidenziato una potenziale, ed importante, diminuzione del gettito fiscale derivante dalla possibilità ⁽⁹⁹⁾, riconosciuta con la sentenza sopra menzionata, di sottoporre ad IMU le piattaforme marine allocate dinanzi alle loro coste ⁽¹⁰⁰⁾.

A tal proposito il Ministero delle finanze ha affermato che «Le piattaforme petrolifere situate nel mare territoriale presentano le caratteristiche di un immobile a destinazione speciale e particolare che le farebbero rientrare, quali impianti, in una delle categorie catastali dei gruppi D ed E per le quali, a partire dal 2016, sono stati dettati nuovi criteri per la determinazione della rendita di cui

⁽⁹⁷⁾ L'imposta municipale unica (IMU), che, prevista quale provvedimento attuativo del federalismo fiscale agli artt. 7, 8 e 9 d. lgs. 14 marzo 2011 n. 23 che reca «Disposizioni in materia di federalismo Fiscale Municipale», doveva entrare in vigore dal 2014 e avrebbe interessato gli immobili diversi dall'abitazione principale. Successivamente il d. l. 6 dicembre 2011 n. 201 – poi convertito e modificato dalla l. 22 dicembre 2011 n. 214 relativa a «Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici» – ha anticipato l'introduzione della tassa, in via sperimentale, al 2012, con l'applicazione a regime dal 2015.

⁽⁹⁸⁾ Questi nuovi criteri, in virtù dell'art. 1, comma 675, l. 27 dicembre 2013 n. 147 (legge di stabilità 2014), servono anche per la determinazione del tributo relativo ai servizi indivisibili (TASI), dispone la norma che «La base imponibile è quella prevista per l'applicazione dell'imposta municipale propria (IMU) di cui all'articolo 13 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011 n. 214».

⁽⁹⁹⁾ Sulla concreta possibilità di sottoporre ad imposizione fiscale le piattaforme marine cfr. G. ROSATO, *L'imposizione fiscale dei comuni costieri sulle piattaforme petrolifere per l'estrazione di idrocarburi: una questione (ancora) irrisolta*, cit., 760 ed ivi spec. 776, 777, 778 sulla capacità dei Comuni di riscuotere la stessa imposta.

⁽¹⁰⁰⁾ Subito dopo la pubblicazione della pronuncia Cass. 24 febbraio 2016, n. 3618 cit., precisamente l'11 marzo 2016, l'IFEL – Istituto per la finanza e l'economia locale creato nel 2006 dall'Associazione nazionale dei Comuni italiani (ANCI) per assistere i Comuni in materia di finanza ed economia locale – ha diramato una nota di commento circa «L'imponibilità ICI delle piattaforme petrolifere, alla luce della sentenza della Corte di Cassazione n. 3618 del 24 febbraio 2016» in cui si evidenzia che quanto alle imposte ICI-IMU «I principi di diritto enunciati dalla Corte di Cassazione autorizzano i Comuni che finora non abbiano provveduto ad accertare le piattaforme petrolifere a condurre tale attività con riferimento sia all'ICI che all'IMU-TASI [...]» e quanto alla questione dei c.d. imbullonati precisa «A decorrere dal 2016 le piattaforme petrolifere avranno una valorizzazione totalmente diversa, dovendosi escludere dalla rendita tutti gli impianti funzionali al processo produttivo, così come previsto dall'art. 1, comma 21, della legge n. 208 del 2015. [...] La sentenza qui oggetto di commento, nel chiarire l'inequivoca imponibilità delle piattaforme petrolifere, porta a ricomprendere anche questa fattispecie tra i casi di applicazione del ristoro derivante dalla nuova disciplina degli "imbullonati". Il testo integrale della nota di commento è consultabile nel sito *web* <http://www.fondazioneifel.it/documenti-e-pubblicazioni/item/5648-nota-di-commentoifel-imponibilita-piattaforme-petrolifere-sentenza-della-corte-di-cassazione-n-3618-del-24febbraio-2016#modal>.

al citato comma 21 dell'art. 1 della legge di stabilità 2016, che esclude dalla stima diretta macchinari, congegni, attrezzature ed altri impianti, funzionali allo specifico processo produttivo»⁽¹⁰¹⁾.

Inoltre è stata presentata una proposta di legge con cui si vorrebbe modificare la l. 28 dicembre 2015 n. 208, e precisamente il comma 21 dell'art. 1, per escludere le piattaforme petrolifere dal novero dei c.d. imbullonati; nonché l'art. 2, comma 1, lett. a), d. lgs. 30 dicembre 1992 n. 504, per ricomprendere espressamente le piattaforme petrolifere nell'alveo dei fabbricati sottoposti ad ICI, prevedendo espressamente che le stesse siano inventariate dall'Istituto idrografico della Marina e classificabili nella categoria catastale «D/7»⁽¹⁰²⁾.

In verità, pur prescindendo dalla questione strettamente fiscale, pare che la giurisprudenza non abbia, almeno in questo caso, fornito idonee argomentazioni alla tesi che riconosce natura di beni immobili alle piattaforme marine ancorate al fondale marino⁽¹⁰³⁾.

Proprio per questo motivo sembra doveroso indugiare ancora sull'art. 812 c. c., per comprendere se, e quali, ulteriori spunti possano essere tratti.

Il secondo comma della norma è dedicato alla descrizione di situazioni particolari, infatti l'*incipit* del precetto è assai eloquente «Sono reputati immobili», quasi a voler evidenziare che i beni successivamente elencati, sebbene non siano per loro natura immobili – e dunque il loro rapporto fisico con il suolo non può essere utilizzato come elemento qualificante della loro natura giuridica

⁽¹⁰¹⁾ Il testo della risoluzione ministeriale è consultabile all'indirizzo *web* <http://www.finanze.it/export/sites/finanze/it/content/Documents/Varie/1-06-16-Assomineraria-Piattaforme-petrolifere-Imbullonati-vers-non-accatastabilitaDefinitiva-SITO.pdf>.

⁽¹⁰²⁾ Nella proposta di legge C. 3924, presentata il 23 giugno 2016 che reca «Modifiche alla legge 28 dicembre 2015 n. 208, e al decreto legislativo 30 dicembre 1992 n. 504, in materia di iscrizione nel catasto delle piattaforme petrolifere installate nel mare territoriale e di assoggettamento delle stesse alle imposte locali sugli immobili» si fa espresso riferimento alla sentenza Cass. 24 febbraio 2016, n. 3608, cit. Il testo della proposta è disponibile all'indirizzo *web* http://documenti.camera.it/_dati/leg17/lavori/stampati/pdf/17PDL0042940.pdf. L'11 luglio 2016 il disegno di legge c. 3924 è stato assegnato alla 6ª Commissione permanente (Finanze) in sede referente.

⁽¹⁰³⁾ A tal proposito si riporta la posizione della Direzione generale per la sicurezza anche ambientale delle attività minerarie ed energetiche - Ufficio nazionale minerario per gli idrocarburi e le georisorse (DGS-UNMIG), che nel «Rapporto annuale 2018. Attività dell'anno 2017», pubblicato all'indirizzo *web* <http://unmig.mise.gov.it/unmig/stat/stat.asp>, così espone «Recentemente la giurisprudenza è intervenuta in materia di imposizione dell'imposta municipale propria (IMU) alle piattaforme offshore assumendo posizioni precedentemente non considerate e disciplinate dal legislatore. Tale situazione ha determinato, di fatto, un vuoto normativo, in quanto ha stabilito un'imponibilità ai manufatti in mare in assenza di norme nell'attuale ordinamento giuridico che definiscano sia le competenze ed i criteri per la relativa determinazione, sia le competenze e i criteri per la creazione di un catasto del mare. La situazione si è ulteriormente complicata con la Legge n. 205/2017, che, intervenendo in materia, ha disciplinato in maniera parziale un'unica tipologia di infrastruttura, senza considerare tutti gli altri manufatti che sono collocati o possono essere collocati nel mare territoriale, determinando in questo modo una situazione di imparzialità del quadro giuridico. La DGS-UNMIG, d'intesa con il Dipartimento delle Finanze ha costituito un gruppo di lavoro, di cui fanno parte le Pubbliche Amministrazioni competenti e i soggetti interessati, per intervenire sul piano normativo e sanare il vuoto che di fatto è stato creato dalla giurisprudenza. Il principale obiettivo è quello di formulare una proposta di regolazione organica e sistematica di carattere generale dell'imposizione ai fini imposte locali delle attività offshore, che: fornisca criteri oggettivi e certi per la definizione delle competenze degli enti territoriali rispetto al mare territoriale; non determini disparità di trattamento tra attività produttive localizzate *offshore*, ovvero localizzate *onshore*», ivi 65 s.

– sono equiparati dal legislatore ai beni immobili, cosicché saranno destinatari dello stesso trattamento legislativo predisposti per quelli di cui al primo comma dell’art. 812 c. c.

Si ricomprendono in tale ulteriore categoria «i mulini, i bagni e gli altri edifici galleggianti quando sono saldamente assicurati alla riva o all’alveo e sono destinati ad esserlo in modo permanente per la loro utilizzazione».

Alcuni Autori hanno dunque utilizzato il requisito della sistemazione permanente della struttura ai fini della sua utilizzazione, per inserire i beni cui si riferisce l’art. 812, comma 2, c. c. nel novero dei beni immobili, così come la stessa disposizione impone⁽¹⁰⁴⁾.

Ne deriva che, ad esempio, boe di segnalazione, fari galleggianti, pontili galleggianti fissi, mulini, ed altri edifici galleggianti sono in effetti beni non immobili, ma che il legislatore considera tali «quando sono saldamente assicurati alla riva o all’alveo e sono destinati ad esserlo in modo permanente per la loro utilizzazione»⁽¹⁰⁵⁾.

In questo senso si è pensato di escludere dal tale assimilazione i galleggianti assicurati alla riva o all’alveo solo con un’ancora⁽¹⁰⁶⁾.

Per altra via si è evidenziato che «contro la predetta qualificazione potrebbe ostare la considerazione che l’art. 812, secondo comma, c. c. si riferisce espressamente alla riva o all’alveo quali luoghi ai quali gli edifici galleggianti devono essere saldamente assicurati. In verità, questa obiezione può essere facilmente superata in via interpretativa, considerando che la *ratio* della norma stessa contrasterebbe con l’esclusione dal suo ambito di applicazione di galleggianti assicurati al fondale marino»⁽¹⁰⁷⁾.

Per tutte queste ragioni si potrebbe prospettare la riconduzione delle piattaforme marine nell’alveo dei beni immobili ai sensi dell’art. 812, comma 2, c. c., considerato che «la maggior parte delle piattaforme e degli impianti petroliferi in esame devono essere saldamente assicurati al fondale marino»⁽¹⁰⁸⁾.

Eppure lo stazionamento di queste strutture, seppur in alcuni casi assai duraturo, non si può dire sia definitivo.

⁽¹⁰⁴⁾ B. BIONDI, *Cosa mobile ed immobile (diritto civile)*, cit., 1028; M. D’AMELIO, *Dei beni in generale*, in *Codice civile: commentario*, diretto da M. D’Amelio, Libro della proprietà, a cura di A. Azara et al., Firenze, 1942, 21.

⁽¹⁰⁵⁾ Cfr. A. LEFEBVRE D’OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 2016, 245, e cfr. A. XERRI SALAMONE, *Profili giuridici e programmatici dell’esplorazione marina*, cit., 31 e 32. In giurisprudenza v. Cass. 15 novembre 1994, n. 9589, in *Dir. maritt.*, 1996, con nota di G. BERLINGIERI, *Tra la nave e il galleggiante ci sta di mezzo il fisco*, ivi 1008.

⁽¹⁰⁶⁾ F. DE MARTINO, *Dei beni in generale*, cit., 19.

⁽¹⁰⁷⁾ E. ORRÙ, *La configurazione giuridica delle piattaforme e degli impianti offshore, alla luce delle nuove esigenze in materia di sicurezza in mare*, cit., 338, nt. 7.

⁽¹⁰⁸⁾ E. ORRÙ, *La configurazione giuridica delle piattaforme e degli impianti offshore, alla luce delle nuove esigenze in materia di sicurezza in mare*, cit., 338.

Detto questo, e considerato che l'immobilizzazione del bene passa per la corretta interpretazione del criterio della «permanenza», anche in questo caso, come si è tentato di fare nei paragrafi precedenti per l'art. 136 c. nav., è d'uopo analizzare la relazione di accompagnamento all'art. 812, comma 2, c. c. secondo cui «il testo esige, agli effetti della immobilizzazione, che il galleggiante sia destinato “in modo permanente”, e non soltanto transitorio, a rimanere saldamente attaccato alla riva o all'alveo» ⁽¹⁰⁹⁾.

In ragione di ciò, le piattaforme marine, non potrebbero essere qualificate come beni immobili ai sensi dell'art. 812, comma 2, c. c. «rimanendo in locazione in un medesimo punto per un periodo transitorio, seppur di lunga durata» ⁽¹¹⁰⁾.

Di diverso avviso la giurisprudenza, che recentemente ha affrontato il problema della natura giuridica di una struttura galleggiante di servizio denominata «Alba Marina», situata nel tratto di mare frontistante il Comune di Termoli. A tal proposito i giudici della suprema Corte hanno ritenuto «... indiscutibile la natura immobiliare del serbatoio di stoccaggio che, privato degli organi di trasmissione, è fissato al sottosuolo marino mediante sei linee di ancoraggio catenarie collegate ad altrettanti pali infissi al suolo medesimo» e specificato che l'edificio in questione era una «nave senza motore caratterizzata dalla irreversibile sottrazione alla destinazione sua propria di navigazione e, al contempo, dalla definitiva sua assegnazione – mediante infissione al fondale marino – alla funzione di serbatoio di stoccaggio del prodotto estratto» ⁽¹¹¹⁾.

Evidentemente per ogni tesi ne esiste una che espone argomentazioni contrarie e neppure pare essere di aiuto la formula di chiusura dell'art. 812 c. c. che individua, per esclusione, i beni mobili, prevedendo come tali «tutti gli altri beni», ossia quelli che non rientrano nella descrizione di beni immobili contenuta nel primo comma, e neppure possono essere reputati immobili ai sensi del secondo comma della stessa disposizione.

Ne deriva che, ben si potrebbe prospettare la natura mobiliare delle piattaforme marine in ragione della impossibilità di riscontrare nella morfologia e nel funzionamento di queste, i criteri di cui ai commi primo e secondo dell'art. 812 c. c., che, ove individuati, ci avrebbero consentito di ricomprendere le dette strutture nella differente categoria dei beni immobili.

In effetti, si è visto come la difficoltà di ricondurre le piattaforme marine nell'alveo dei beni immobili passa due ordini di problemi: in relazione al il primo comma, secondo cui sono beni immobili «le altre costruzioni, anche se unite al suolo a scopo transitorio, e in genere tutto ciò che

⁽¹⁰⁹⁾ Cfr. *Relazione alla Maestà del Re Imperatore del Ministro Guardasigilli Grandi, presentata nell'udienza del 16 marzo 1942 per l'approvazione del testo del codice civile*, punto 338.

⁽¹¹⁰⁾ E. ORRÙ, *La configurazione giuridica delle piattaforme e degli impianti offshore, alla luce delle nuove esigenze in materia di sicurezza in mare*, cit., 338.

⁽¹¹¹⁾ Cass. 30 settembre 2016, n. 19509, in *Banca dati De iure*.

naturalmente o artificialmente è incorporato al suolo», la dottrina non ha concordemente interpretato il criterio della permanenza delle strutture, e, stessa cosa, per il secondo comma, ove sono immobili «gli altri edifici galleggianti quando sono saldamente assicurati alla riva o all'alveo e sono destinati ad esserlo in modo permanente per la loro utilizzazione», per il quale si è avuto da ridire sul criterio della sistemazione permanente delle costruzioni.

Per cui, premesso il fallimento di tale operazione, ben si potrebbe recuperare l'ultimo comma dell'art. 812 c. c. per dire che le piattaforme marine, non potendo rientrare nelle qualificazioni elaborate per i beni immobili, sono da ricondurre nell'alveo dei beni mobili.

Purtroppo, però, la riconduzione *sic et simpliciter* delle piattaforme marine nel novero dei beni mobili rischia di essere irrealista alla luce della pratica mineraria, che, per alcune strutture, impone uno stazionamento di ampissima durata, ma che evidentemente non basta ad affermare l'assimilazione di queste nell'ambito dei beni immobili ai sensi dell'art. 812, commi 1 e 2, c. c.

Forse per questo motivo si è detto che «Appartenenti a categoria autonoma sono state considerate le piattaforme *offshore* di estrazione o produzione di petrolio, di gas o di altri prodotti del fondo marino, ove siano destinate a restare, permanentemente o per un tempo rilevante, fisse in un determinato ambito acqueo» ⁽¹¹²⁾.

In verità, come è stato fatto nei paragrafi precedenti, vorremmo tentare di condurre il ragionamento mediante l'analisi di una norma specificamente dedicata alla materia che qui occupa, ossia il r.d. 29 luglio 1927 n. 1443 recante «Norme di carattere legislativo per disciplinare la ricerca e la coltivazione delle miniere nel Regno» (c.d. legge mineraria).

L'art. 23 del provvedimento citato così dispone «Sono pertinenze della miniera gli edifici, gli impianti fissi interni o esterni, i pozzi, le gallerie, nonché i macchinari, gli apparecchi e utensili destinati alla coltivazione della miniera, le opere e gli impianti destinati all'arricchimento del minerale. Sono considerati come mobili i materiali estratti, le provviste, gli arredi».

A bene vedere questa disposizione potrebbe essere utile per determinare quale sia la natura giuridica delle piattaforme marine.

Il precetto, infatti, appare strutturato in due momenti: nel primo si elencano i beni che sono «pertinenze della miniera» ⁽¹¹³⁾, nell'ambito dei quali ben potrebbero essere individuate le piattaforme come pertinenze del giacimento; il secondo è, invece, dedicato ai beni mobili, come a specificare che quelli precedentemente elencati sono da considerarsi immobili.

⁽¹¹²⁾ È questa la tesi di A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 245. La tesi in parola, sebbene accattivante, sembra essere poco convincente, non foss'altro perché non specifica, ove effettivamente ne esista una, quale sia la «categoria autonoma» cui ricondurre le piattaforme marine.

⁽¹¹³⁾ V. per tutti G. ABBATE, *Miniera*, in *Enc. dir.*, XXVI, Milano, 1976, 398 ss.

Da tali rilievi potrebbe concludersi che le piattaforme saldamente infisse al fondo del mare sono beni immobili, in quanto beni di pertinenza della miniera, ai sensi dell'art. 23, r.d. 29 luglio 1927 n. 1443.

1.5. Le piattaforme fisse come isole artificiali

Considerato che «*Historically, oil rigs, all types of artificial islands, offshore installations for economic purposes and structures for all other purposes have been considered, or treated, as one category. The LOSC legally treats artificial islands, oil rigs, and offshore installations for the purpose of the exploration and exploitation of all kinds of natural resources and for other economic purposes in the same way*»⁽¹¹⁴⁾.

Per lo studio delle c.d. isole artificiali è d'uopo far riferimento alla Convenzione delle Nazioni Unite per il Diritto del Mare (CNUDM)⁽¹¹⁵⁾, nell'ambito della quale la prima norma che menziona dette particolari formazioni è l'art. 11 secondo cui «*For the purpose of delimiting the territorial sea [...]. Off-shore installations and artificial islands shall not be considered as permanent harbour works*».

Successivamente gli artt. 60 e 80 CNUDM, il primo per la zona economica esclusiva, e il secondo per la piattaforma continentale, accordano allo Stato costiero il diritto esclusivo di costruire, autorizzare e disciplinare la costruzione, la conduzione e l'utilizzo di isole artificiali⁽¹¹⁶⁾.

Il testo della convenzione disciplina molte questioni inerenti alle isole artificiali⁽¹¹⁷⁾, ma non fornisce una descrizione specifica di queste, che per la dottrina italiana sono «apprestamenti stabilmente fissati al fondo del mare ed adibiti agli scopi più diversi quali depositi di materiale e carburante, officine di riparazione, fari, ricerche *off-shore*, ecc.»⁽¹¹⁸⁾.

⁽¹¹⁴⁾ H. ESMAEILI, *The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law*, cit., 4.

⁽¹¹⁵⁾ La convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, individuata per l'Italia con l'acronimo CNUDM ed in inglese con quello di UNCLOS – *United Nations Convention on the Law Of the Sea*, è stata recepita in Italia con la l. 2 dicembre 1994 n. 689, recante «Ratifica ed esecuzione della convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, con allegati e atto finale, fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, nonché dell'accordo di applicazione della parte XI della convenzione stessa, con allegati, fatto a New York il 29 luglio 1994», in G.U. del 19 dicembre 1994, n. 295. L'Unione europea ha approvato definitivamente il testo della convenzione con la decisione 98/392/Ce del 23 marzo 1998, recante la «conclusione, da parte della Comunità europea, della convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 10 dicembre 1982 e dell'accordo del 28 luglio 1994 relativo all'attuazione della parte XI della convenzione».

⁽¹¹⁶⁾ Infatti l'art. 60 CNUDM riferito alle isole artificiali, alle installazioni ed alle strutture posizionate nella zona economica esclusiva si applica «*mutatis mutandis*» ai sensi del successivo art. 80 CNUDM alle isole artificiali, installazioni e strutture situate sulla piattaforma continentale.

⁽¹¹⁷⁾ L'Italia è stata protagonista di una eclatante vicenda connessa alla questione che involge la natura giuridica delle isole artificiali. L'ingegnere bolognese Giorgio Rosa, costruì una piattaforma artificiale di 400 m² nel mare Adriatico, al largo delle coste della città di Forlì, e 500 m al di fuori delle acque territoriali italiane, per la quale, il 1° maggio 1968, autoproclamò lo status di Stato indipendente. L'Isola delle Rose, questo il nome della «micronazione», mai riconosciuta come tale da alcun Paese del mondo, venne occupata dalla polizia italiana già nel mese di giugno dello stesso anno, per poi essere demolita nel febbraio del 1969. In argomento v. G. BERLINGIERI, *L'«isola d'acciaio» non è un'isola*, in *Dir. maritt.*, 1968, 234 ss.; P. PAONE, *Il caso dell'«Isola delle Rose»*, in *Riv. dir. intern.*, 1968, 505 ss.; L. TULLIO, *Le isole artificiali nel diritto internazionale e nell'ordinamento italiano*, in *Riv. dir. nav.*, 1969, 365 ss.; G. P. PERRONI, *L'applicabilità in Italia della convenzione di Ginevra del 1958 sulla piattaforma continentale - ancora sull'Isola delle rose*, in *Riv. dir. nav.*, 1970, 157 ss. Anche altri paesi si sono in passato dimostrati particolarmente interessati allo *status* da attribuire alle isole artificiali costruite in alto mare. Infatti in Belgio un gruppo privato ha progettato di costruire un porto artificiale sulla piattaforma continentale belga, al di fuori delle acque territoriali, e precisamente sulla *Thorntonbank* a circa 29 km al largo di *Zeebrugge*. A tal proposito, il Belgio, ha ritenuto di dover inserire la questione delle isole artificiali nella lista di argomenti da prendere in considerazione dalla Conferenza di Caracas sul diritto del Mare. Su questa vicenda v. J. LEVY-MORELLER, *L'île artificiel de Zeebrugge*, in *Revue belge droit international*, 1975, 161 ss.

⁽¹¹⁸⁾ F. LAZZARO, *Il regime giuridico dei mezzi di ricerca e sfruttamento che operano in mare*, cit., 19.

Data questa preliminare ricognizione normativa e letteraria, l'interesse verso le isole artificiali si giustifica alla luce di alcuni interrogativi che riguardano, primo fra tutti, la differenziazione di queste rispetto alle isole naturali, e, in secondo luogo, potrebbe essere utile un confronto tra isole artificiali e piattaforme marine fisse, ossia quelle che, come precedentemente affermato, siano stabilmente assicurate al fondale marino.

Relativamente alla prima questione, considerato che non esiste una definizione di isola artificiale, pare opportuno muovere il confronto tra le due tipologie di isole a partire dalla definizione di «isola» contenuta nell'art.121 della Convenzione delle Nazioni Unite per il Diritto del Mare, secondo cui «*An island is a naturally formed area of land, surrounded by water, which is above water at high tide*»⁽¹¹⁹⁾.

In tal senso ben si può individuare che il primo ed imprescindibile elemento di differenziazione tra isola naturale ed isola artificiale risiede nella fase genetica, perché nel primo caso la formazione è naturale, nel secondo artificiale.

La stessa norma, al § 2, prosegue nella specificazione del regime giuridico delle isole naturali equiparandole alle terre continentali, infatti «*the territorial sea, the contiguous zone, the exclusive economic zone and the continental shelf of an island are determined in accordance with the provisions of this Convention applicable to other land territory*».

Quanto alle isole artificiali, la diversa genesi, rispetto a quelle naturali, ne influenza tanto la consistenza geografica quanto quella giuridica, infatti l'art. 60 § 8 CNUDM prevede che le isole artificiali, insieme alle altre strutture e installazioni, «*[...] do not possess the status of islands. They have no territorial sea of their own, and their presence does not affect the delimitation of the territorial sea, the exclusive economic zone or the continental shelf*»⁽¹²⁰⁾.

⁽¹¹⁹⁾ L'art. 121 CNUDM ricalca fedelmente l'art. 10 della Convenzione sul mare territoriale e la zona contigua secondo cui «*An island is a naturally-formed area of land, surrounded by water, which is above water at high-tide*». Detta Convenzione venne elaborata nell'ambito della prima conferenza delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare, all'esito della quale furono aperte alla firma, il 29 aprile 1958, 4 documenti: la Convenzione sul mare territoriale e la zona contigua, la Convenzione sull'Alto Mare, la Convenzione sulla piattaforma continentale e la Convenzione sulla pesca e la conservazione delle risorse biologiche dell'Alto Mare. Sulle questioni più attuali riguardanti le «isole» v. M. LAMAS PARDO, *Micronaciones en islas artificiales según el derecho marítimo e internacional*, in *Anuario der. mar.*, 2012, 197 ss.; L. YAMAMOTO, M. ESTEBAN, *Atoll Island States and International Law*, Heidelberg-New York-Dordrecht-London, 2014.

⁽¹²⁰⁾ Nello stesso senso, ma in riferimento specificatamente alle costruzioni dirette all'esplorazione, la ricerca e lo sfruttamento *offshore* l'art. 5 § 4 della Convenzione sulla piattaforma continentale, dispone che, detti apprestamenti «*[...]do not possess the status of islands. They have no territorial sea of their own, and their presence does not affect the delimitation of the territorial sea of the coastal States*». La Convenzione sulla piattaforma continentale, sulla quale cfr. nota 113, non è stata ratificata in Italia. In argomento v. pure l'art. 259 CNUDM relativo alle installazioni o attrezzature per la ricerca scientifica nell'ambiente marino, secondo cui «*The installations or equipment referred to in this section do not possess the status of islands. They have no territorial sea of their own, and their presence does not affect the delimitation of the territorial sea, the exclusive economic zone or the continental shelf*».

Per questo motivo si è detto che l'individuazione della natura giuridica di tali apprestamenti deve «essere ricercato al di fuori di una loro assimilazione alle isole» ⁽¹²¹⁾ perché, queste ultime, «a differenza di quelle artificiali hanno un proprio mare territoriale, della stessa estensione di quello adiacente al continente» ⁽¹²²⁾, posto che, nell'operazione in esame, neppure l'utilizzo della nozione di nave può essere ammissibile «data la diversità assoluta di struttura fisica e la mancata destinazione al trasporto secondo quanto prescrive l'art. 136 cod. nav.» ⁽¹²³⁾.

A dire il vero la Convenzione riconosce allo Stato costiero la facoltà di istituire, intorno alle sole artificiali, zone di sicurezza all'interno delle quali può adottare misure atte ad assicurare la sicurezza della navigazione e delle stesse isole artificiali ⁽¹²⁴⁾, ma tale porzione di acqua non è qualificabile come mare territoriale dello Stato costiero che sull'isola ha giurisdizione ⁽¹²⁵⁾.

A tal proposito, sebbene la prerogativa dello Stato costiero di istituire zone di sicurezza intorno alle isole artificiali su cui ha giurisdizione, sia stata appena utilizzata per distinguere queste isole da quelle naturali, che invece hanno il loro mare territoriale, è d'uopo rammentare che la stessa cosa può fare lo Stato costiero nei confronti delle «*installations and structures*» ⁽¹²⁶⁾, motivo per cui, in dottrina, la tesi che ha prospettato la distinzione tra isole artificiali e altre installazioni e strutture, si basa su differenti argomentazioni ⁽¹²⁷⁾.

Nel fare ciò, in primo luogo si evidenzia come l'art. 56 CNUDM riconosca allo Stato costiero, nella zona economica esclusiva ⁽¹²⁸⁾, determinati diritti sovrani – sia ai fini dell'esplorazione, dello

⁽¹²¹⁾ F. LAZZARO, *Il regime giuridico dei mezzi di ricerca e sfruttamento che operano in mare*, cit., 20.

⁽¹²²⁾ A. XERRI SALAMONE, *Profili giuridici e programmatici dell'esplorazione marina*, cit., 34.

⁽¹²³⁾ F. LAZZARO, *Il regime giuridico dei mezzi di ricerca e sfruttamento che operano in mare*, cit., 20. Dello stesso avviso N. PAPADAKIS, *The International Legal Regimes of Artificial Islands*, cit., 89-121.

⁽¹²⁴⁾ Secondo Part. 60 § 4 CNUDM «*The coastal State may, where necessary, establish reasonable safety zones around such artificial islands, installations and structures in which it may take appropriate measures to ensure the safety both of navigation and of the artificial islands, installations and structures*», in secondo luogo il § 5 prevede che «*The breadth of the safety zones shall be determined by the coastal State, taking into account applicable international standards. Such zones shall be designed to ensure that they are reasonably related to the nature and function of the artificial islands, installations or structures, and shall not exceed a distance of 500 metres around them, measured from each point of their outer edge, except as authorized by generally accepted international standards or as recommended by the competent international organization. Due notice shall be given of the extent of safety zones*». Cfr. art. 260 CNUDM che riconosce la possibilità di istituire zone di sicurezza anche intorno alle installazioni utilizzate per la ricerca scientifica, «*Safety zones of a reasonable breadth not exceeding a distance of 500 metres may be created around scientific research installations in accordance with the relevant provisions of this Convention. All States shall ensure that such safety zones are respected by their vessels*».

⁽¹²⁵⁾ Art. 60 § 8 CNUDM a mente del quale «*Artificial islands, installations and structures do not possess the status of islands. They have no territorial sea of their own, and their presence does not affect the delimitation of the territorial sea, the exclusive economic zone or the continental shelf*».

⁽¹²⁶⁾ Cfr. art. 60 CNUDM e in particolare le disposizioni citate nelle nt. 119 e 120.

⁽¹²⁷⁾ N. PAPADAKIS, *Artificial Islands, Installations and Structures in The Exclusive Economic Zone*, in *La Zona economica esclusiva*, a cura di B. Conforti, Milano, 99, 102 s.

⁽¹²⁸⁾ La zona economica esclusiva (ZEE) è, ai sensi dell'art. 55 CNUDM «*is an area beyond and adjacent to the territorial sea*» sottoposta al regime di cui alla Parte V della Convenzione che disciplina i diritti e la giurisdizione dello Stato costiero, e i diritti e le libertà degli altri Stati. Sulla ZEE v. *ex multis* B. CONFORTI, *La zona economica esclusiva*, Milano, 1983; U. LEANZA, *Zona economica esclusiva e mare mediterraneo*, Napoli, 1989; A. DEL VECCHIO, *Zona economica esclusiva*, in *Enc. dir.*, XLVI, Milano, 1993, 1176 ss.; I. TOWNSEND-GAULT, *The "Territorialisation" of the Exclusive Economic Zone: A Requiem for the Remnants of the Freedom of the Seas?*, in *The Limits of Maritime Jurisdiction*, a cura di C. Schofield, S.

sfruttamento, della conservazione e della gestione delle risorse naturali, biologiche o non biologiche, sia ai fini di altre attività connesse con l'esplorazione e lo sfruttamento economico della zona, quali la produzione di energia derivata dall'acqua, dalle correnti e dai venti – così come la giurisdizione in materia di installazione e utilizzazione di isole artificiali, impianti e strutture; nonché in tema di ricerca scientifica marina e di protezione e preservazione dell'ambiente marino, unitamente ad altri diritti e doveri previsti dalla Convenzione.

Successivamente si passa alla valorizzazione del rilievo secondo cui, dette prerogative, vengono adeguatamente specificate nell'art. 60 § 1 CNUDM ai sensi del quale «*In the exclusive economic zone, the coastal State shall have the exclusive right to construct and to authorize and regulate the construction, operation and use of: (a) artificial islands; (b) installations and structures for the purposes provided for in article 56 and other economic purposes; (c) installations and structures which may interfere with the exercise of the rights of the coastal State in the zone*».

Dalla lettura di questa norma deriva che, nella zona economica esclusiva, lo Stato costiero gode 1) del diritto esclusivo di costruire e di autorizzare e disciplinare la costruzione, la conduzione e l'utilizzo di isole artificiali, per qualsiasi scopo; 2) del diritto esclusivo di costruire e di autorizzare e disciplinare la costruzione, la conduzione e l'utilizzo di installazioni e strutture realizzate per gli scopi previsti dall'art. 56 CNUDM e per altri fini economici; 3) del diritto esclusivo di costruire e di autorizzare e disciplinare la costruzione, la conduzione e l'utilizzo di installazioni e strutture, con finalità non economiche, che possano interferire con l'esercizio dei diritti dello Stato costiero nella zona ⁽¹²⁹⁾.

Di conseguenza, per la tesi sopra richiamata, se è vero che lo Stato costiero ha il diritto esclusivo di costruire isole artificiali, a qualsiasi scopo, ed altre installazioni e strutture con finalità economiche, lo stesso non è necessariamente vero, per le installazioni e le strutture non economiche, le quali «*would be subject to the exclusive authorisation of the coastal State only to the extent that they conform to Para. 1 (c)*» ⁽¹³⁰⁾, ed è proprio in ragione di tale riflessione che la distinzione tra isole artificiali e altre installazioni e strutture assume grande rilievo.

Lee, Moon-Sang Kwon, Leiden-Boston, 2014, 65 ss.; R. LAGONI, *Marine Protected Areas in the Exclusive Economic Zone*, in *International Marine Environmental Law*, a cura di A. Kirchner, The Hague, 2003.

⁽¹²⁹⁾ Cfr. art. 246 CNUDM e in particolare il § 5, ai sensi del quale «*Coastal States may however in their discretion withhold their consent to the conduct of a marine scientific research project of another State or competent international organization in the exclusive economic zone or on the continental shelf of the coastal State if that project: (a) is of direct significance for the exploration and exploitation of natural resources, whether living or non-living; (b) involves drilling into the continental shelf, the use of explosives or the introduction of harmful substances into the marine environment; (c) involves the construction, operation or use of artificial islands, installations and structures referred to in articles 60 and 80; (d) contains information communicated pursuant to article 248 regarding the nature and objectives of the project which is inaccurate or if the researching State or competent international organization has outstanding obligations to the coastal State from a prior research project*».

⁽¹³⁰⁾ Il passo, in lingua originale, da cui è tratta l'argomentazione in esame è il seguente «*The legal significance of this distinction lies in the fact that under these provisions the coastal State has the exclusive right to construct all artificial islands, established*

In questo senso si è detto che, mentre le isole artificiali sono formazioni non naturali attaccate al fondo del mare in permanenza, emergenti al di sopra del livello dell'alta marea e circondate da acque, la locuzione «installazioni e strutture» si riferisce a costruzioni umane costituite da altri materiali, tipo cemento e acciaio ⁽¹³¹⁾, che possono essere sia fissate al fondo del mare, sia semisommersibili o flottanti, come ad esempio le *drilling platforms*, ma dette strutture evidentemente non hanno natura di territorio e non possiedono lo stesso grado di permanenza delle isole artificiali ⁽¹³²⁾.

Tale ultimo rilievo, è stato utilizzato dalla dottrina italiana per differenziare le isole artificiali dalle altre installazioni e strutture, la cui diversità andrebbe riportata al tipo di «collegamento, permanente o meno, che le une e le altre presentano con il fondo marino» ⁽¹³³⁾, diversamente, nella dottrina straniera «*they have demonstrated that the main function of an offshore installation is its employment in the exploration for and exploitation of oil and gas*» ⁽¹³⁴⁾.

*for whatever purposes' and economic installations and structures. The same, however, is not necessarily true, at least in theory, for the non-economic installations and structures which would be subject to the exclusive authorisation of the coastal State only to the extent that they conform to Para. 1 (c)», N. PAPADAKIS, *Artificial Islands, Installations and Structures in The Exclusive Economic Zone*, cit., 102.*

⁽¹³¹⁾ Relativamente ai materiali utilizzati per la costruzione delle isole artificiali cfr. A. XERRI SALAMONE, *Profili giuridici e programmatici dell'esplorazione marina*, cit., 33, che descrive le isole artificiali come «costruzioni fatte dall'uomo con formazioni alluvionali, dragaggi, sabbia, sassi ed altre sostanze naturali che si trovano nel mare».

⁽¹³²⁾ Più precisamente si è detto che «*It is suggested that an artificial island is a non-naturally formed (or man-made) area of land, permanently attached to the sea bed and surrounded by water, which is above water at high-tide. The term "installations and structures"; on the other hand, refers collectively to man-made structures constructed from such other materials as concrete and steel, and could be either fixed on the sea-bed or semisubmersibles, or floating - for example, drilling platforms. These structures, therefore, clearly do not partake of the "nature of territory" and do not possess the same degree of permanence as artificial islands*», così testualmente N. PAPADAKIS, *Artificial Islands, Installations and Structures in The Exclusive Economic Zone*, cit., 102 e 103.

⁽¹³³⁾ A. XERRI SALAMONE, *Profili giuridici e programmatici dell'esplorazione marina*, cit., 34. L'Autrice procede poi alla verifica della possibile riconduzione di tali apprestamenti nel concetto di bene immobile ai sensi dell'art. 812 c. c., ivi 36, 37 e 38.

⁽¹³⁴⁾ H. ESMAEILI, *The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law*, cit., 5.

2. LE OPERAZIONI *OFFSHORE*

SOMMARIO: 2.1. Le competenze nel mare territoriale e sulla piattaforma continentale – 2.2. Rilievi sulle operazioni *offshore* nella (inadeguata) legislazione internazionale – 2.3. L’adesione dell’Ue al Protocollo *offshore* della Convenzione di Barcellona – 2.4. La Direttiva 2013/30/Ue (c.d. Direttiva *offshore*) – 2.5. Protocollo *offshore* e Direttiva *offshore*: sistemi a confronto – 2.6. L’attuazione della Direttiva *offshore* in Italia: il d. lgs. 18 agosto 2015, n. 145 e l’istituzione del Comitato per la sicurezza delle operazioni a mare

2.1. Le competenze nel mare territoriale e sulla piattaforma continentale

Prima di procedere allo studio delle operazioni *offshore* vale la pena verificare se e come la peculiare collocazione geografica delle piattaforme marine, su cui, e in relazione alle quali, si svolgono le dette attività, influenza il riparto delle competenze legislative nel nostro Paese, soprattutto alla luce della riforma del Titolo V della Costituzione, realizzata mediante l’entrata in vigore della l. cost. 18 ottobre 2001, n. 3, che ha rivoluzionato l’esercizio della potestà legislativa da parte dello Stato e delle Regioni.

Come già evidenziato nel corso della trattazione in Italia vi sono all’incirca 138 piattaforme marine e strutture assimilabili, per la ricerca e produzione di idrocarburi liquidi e gassosi (gas naturale ed olio), di cui 94 posizionate entro le 12 miglia marine e 44 fuori dal mare territoriale.

A ben vedere, oltre alla dislocazione marina delle installazioni, vi sono altri elementi che concorrono a delineare il tema d’indagine, come la particolare attività svolta da tali strutture, intimamente connessa all’approvvigionamento energetico nazionale, e da cui deriva la necessità di occuparsi del trasporto e della distribuzione dell’energia, l’esigenza di tutelare l’ambiente marino dalle operazioni *offshore*, così come la necessità di uniformarsi alla legislazione europea appositamente dedicata al settore e la cura dei rapporti con gli altri Paesi del Mediterraneo.

Dall’elencazione appena tentata, che di certo non può considerarsi esaustiva dei profili che investono il settore, emerge chiaramente come in essa vengono in rilievo sia materie per le quali l’art. 117, comma 2, Cost. prevede la potestà legislativa esclusiva dello Stato centrale, e sia materie che il comma successivo della stessa norma ricomprende tra quelle di legislazione concorrente.

L’eterogeneità degli interessi in rilievo, e il loro differente “peso” costituzionale, hanno prodotto una giurisprudenza costituzionale, pre e post riforma del 2001, in cui si ravvisa la difficoltà di individuare in maniera inequivoca il soggetto competente a legiferare.

Le sentenze cui si fa riferimento sono molteplici e per la particolarità della questione vale la pena analizzarne un considerevole gruppo.

In particolare, nella sentenza C. cost. 21 gennaio 1957, n. 23 ⁽¹³⁵⁾, che a quanto consta è la prima in cui si discorre delle potestà regionali sul mare territoriale, la Consulta, adita dallo Stato sotto la vigenza dell'originario art. 117 Cost. ⁽¹³⁶⁾, si è pronunciata nel giudizio in cui si contestava la competenza legislativa della Regione Sardegna in materia di pesca nel mare territoriale ⁽¹³⁷⁾.

La vicenda trae origine dall'approvazione di una legge da parte del Consiglio regionale sardo contenente disposizioni relative all'esercizio di funzioni amministrative in tema di pesca, sulla base dell'art. 3, lett. i) dello Statuto speciale che assegna la materia della pesca alla competenza legislativa regionale ⁽¹³⁸⁾.

Di diverso avviso la difesa statale secondo cui il mare territoriale farebbe parte del demanio marittimo ⁽¹³⁹⁾ «e poiché questo è esplicitamente escluso dai beni demaniali e patrimoniali, che dallo Stato sono passati alla Regione ai sensi dell'art. 14 dello Statuto, alla Regione non competerebbe potestà legislativa relativamente alla disciplina della pesca nel mare territoriale, in quanto la pesca altro non sarebbe che un modo d'uso del mare territoriale, cioè del demanio marittimo. Perciò la

⁽¹³⁵⁾ C. cost., 26 gennaio 1957, n. 23, in *Giur. cost.*, 1957, 364 s., con nota di M. S. GIANNINI, *ivi*, 365 ss.

⁽¹³⁶⁾ Il testo originario dell'art. 117 Cost. recitava che «La Regione emana per le seguenti materie norme legislative nei limiti dei principi fondamentali stabiliti dalle leggi dello Stato, sempreché le norme stesse non siano in contrasto con l'interesse nazionale e con quello di altre Regioni: ordinamento degli uffici e degli enti amministrativi dipendenti dalla Regione; circoscrizioni comunali; polizia locale urbana e rurale; fiere e mercati; beneficenza pubblica ed assistenza sanitaria ed ospedaliera; istruzione artigiana e professionale e assistenza scolastica; musei e biblioteche di enti locali; urbanistica; turismo ed industria alberghiera; tranvie e linee automobilistiche di interesse regionale; viabilità, acquedotti e lavori pubblici di interesse regionale; navigazione e porti lacuali; acque minerali e termali; cave e torbiere; caccia; pesca nelle acque interne; agricoltura e foreste; artigianato; altre materie indicate da leggi costituzionali. Le leggi della Repubblica possono demandare alla Regione il potere di emanare norme per la loro attuazione».

⁽¹³⁷⁾ Non essendo in questa sede possibile ripercorrere compiutamente le importanti tappe storiche che hanno portato alla regola, dapprima consuetudinaria, poi positivizzata, con cui gli Stati affermano la loro sovranità sul mare territoriale, si rimanda ai contributi enciclopedici di B. CONFORTI, *Mare territoriale*, cit., 651 ss.; T. SCOVAZZI, *Acque territoriali*, cit., 1 ss.; ID., *Mare nel diritto internazionale pubblico*, cit., 306 ss.; F. FLORIO, *Mare*, cit., 1 ss.; A. DEL VECCHIO, *Mare*, cit., 509 ss.; G. CATALDI, *Mare*, cit., 3587 ss.

⁽¹³⁸⁾ Cfr. Parte centrale del «Ritenuto in fatto» della sentenza in esame. Per quanto di rilievo si riporta il testo originario dell'art. 3, lett. i) dello Statuto speciale per la Sardegna, approvato con l. cost. 26 febbraio 1948, n. 3, in G. U. del 9 marzo 1948, n. 58, secondo cui «In armonia con la Costituzione e i principi dell'ordinamento giuridico dello Stato e col rispetto degli obblighi internazionali e degli interessi nazionali, nonché delle norme fondamentali delle riforme economico-sociali della Repubblica, la Regione ha potestà legislativa nelle seguenti materie: (...) i) caccia e pesca. Con la l. cost. 31 gennaio 2001, n. 2 le parole «della Repubblica» hanno sostituito le parole «dello Stato».

⁽¹³⁹⁾ In argomento cfr. F. M. DOMINÈDÒ, *Principi del diritto della navigazione*, Padova, 1963, 11 ss. e G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., 697 ss., che negano la natura demaniale del mare territoriale, mentre sono a favore della natura demaniale: G. ROMANELLI, *Problemi giuridici della difesa del mare*, in *Dir. trasp.*, 1-1988, 76 ss.; ID., *Poteri dello Stato in materia di pesca e di tutela del mare*, in *Pesca e tutela dell'ambiente marino*, a cura di C. Angelone, G. Di Giandomenico, Milano, 1988, 15 ss. e M. L. CORBINO, *Il demanio marittimo. Nuovi profili funzionali*, Milano, 1990, 36 ss. Nel senso del superamento delle precedenti tesi v. F. MORANDI, *La tutela del mare come bene pubblico*, Milano, 1998, secondo cui «costituiscono elementi fondamentali di valutazione e configurano altrettanti momenti necessari di confronto il deciso ripensamento della collocazione teorica della categoria dei cosiddetti "beni comuni" nell'attuale sistema normativo, il definitivo superamento delle tipologie di raggruppamento sistematico operate a livello codicistico, la proposta di abbandono del "dogma" della demanialità, la valorizzazione in termini sostanziali del regime al quale risultino in concreto sottoposti i beni pubblici, il riconoscimento della strumentalità funzionale a soddisfare interessi collettivi come tratto che ne caratterizza la relativa condizione giuridica, l'attribuzione ai pubblici poteri della potestà di disciplina delle diverse utilità che i beni stessi siano idonei a rendere secondo la loro particolare natura», *ivi*, 172.

competenza legislativa riconosciuta alla Regione in materia di pesca dall'art. 3 lettera i) dello Statuto dovrebbe intendersi limitata alle acque interne; tenuto conto dell'art. 14 dello Statuto e, anche, dell'art. 117 della Costituzione»⁽¹⁴⁰⁾.

Il procedimento interpretativo utilizzato dai giudici costituzionali prende le mosse dall'analisi dell'allora vigente art. 117 Cost., per il quale le regioni potevano emanare norme nei limiti dei principi fondamentali stabiliti dalle leggi dello Stato in materia di «pesca nelle acque interne», mentre lo Statuto speciale per la Sardegna all'art. 3 lett. i) afferma, più genericamente, la competenza regionale su «caccia e pesca»⁽¹⁴¹⁾.

Enfatizzando il tenore letterale di questa ultima disposizione la Corte costituzionale ha affermato che «la lettera della norma statutaria non lascia dubbi interpretativi perché la pesca, nel significato comune del termine, si riferisce tanto alle acque interne quanto alle acque del mare»⁽¹⁴²⁾, per poi negare la rilevanza della nozione di mare territoriale perché «Anche se il mare territoriale non facesse parte del territorio della Regione a tutti gli effetti della competenza regionale, l'attribuzione alla Regione dei poteri legislativi ed amministrativi relativi alla pesca marittima importa che la disciplina regionale in materia debba estendere la propria efficacia fino all'estremo margine dello spazio marittimo che circonda il territorio e sul quale, sia pure a titolo accessorio, si esercita il potere dello Stato»⁽¹⁴³⁾.

Sulla falsariga di questa prima interessante decisione anche la successiva sentenza C. cost. 8 luglio 1958, n. 49⁽¹⁴⁴⁾, che, originata dal provvedimento del Consiglio regionale sardo con cui si disciplinava l'abolizione dei diritti esclusivi perpetui di pesca e l'esercizio della pesca nelle acque interne e lagunari della Sardegna, conferma la titolarità della competenza legislativa in capo alla regione.

In questo caso il ricorso statale lamentava l'incostituzionalità del precetto regionale «limitatamente alle acque lagunari, perché queste fanno parte del demanio marittimo che ai sensi dell'art. 14 dello Statuto per la Sardegna non è stato trasferito dallo Stato alla Regione: perciò spetterebbe allo Stato disciplinare la pesca in quanto si afferma che questa è un uso delle acque lagunari»⁽¹⁴⁵⁾.

⁽¹⁴⁰⁾ Ai sensi dell'art. 14 dello Statuto speciale per la Sardegna «La Regione, nell'ambito del suo territorio, succede nei beni e diritti patrimoniali dello Stato di natura immobiliare e in quelli demaniali, escluso il demanio marittimo. I beni e diritti connessi a servizi di competenza statale ed a monopoli fiscali restano allo Stato, finché duri tale condizione. I beni immobili situati nella Regione, che non sono di proprietà di alcuno, spettano al patrimonio della Regione».

⁽¹⁴¹⁾ Cfr. art. 3, lett. i) dello Statuto speciale per la Sardegna.

⁽¹⁴²⁾ Cfr. parte iniziale del «Considerato in diritto» della sentenza in parola.

⁽¹⁴³⁾ Cfr. parte centrale del «Considerato in diritto» della pronuncia in commento.

⁽¹⁴⁴⁾ C. cost., 8 luglio 1958, n. 49, in *Giur cost.*, 1958, 577 ss.

⁽¹⁴⁵⁾ Cfr. parte centrale del «Ritenuto in fatto» della sentenza in esame.

Alla menzionata contestazione si aggiunge quella relativa alle argomentazioni già espresse dalla consulta nel giudizio più sopra analizzato, ove si evidenzia che «anche ad ammettere, secondo un precedente giurisprudenziale della Corte costituzionale, che la pesca nelle acque pubbliche non costituisca uso del demanio idrico interno e marittimo, i diritti esclusivi perpetui di pesca nelle acque del demanio marittimo sarebbero diritti patrimoniali di singoli e come tali si concreterebbero in un vero e proprio uso delle acque, sì che la loro abolizione non potrebbe essere compresa nella materia della pesca»⁽¹⁴⁶⁾.

Gli esposti ragionamenti non riescono a scalfire il convincimento della Corte che «non può che confermare la propria giurisprudenza e quindi è da ritenersi infondata la censura del ricorrente che nega alla Regione il potere di legiferare in materia di diritti di pesca nelle acque lagunari in quanto le lagune fanno parte del demanio marittimo ed il demanio marittimo appartiene allo Stato e non alla Regione, per espressa disposizione dell'art. 14 dello Statuto speciale per la Sardegna»⁽¹⁴⁷⁾.

Sul secondo profilo, quello inerente alla qualificazione dei diritti esclusivi di pesca come diritti d'uso delle lagune, la consulta rileva come «tanto che il diritto di pesca spetti al titolare *uti singulis* piuttosto che *uti civis*, quanto che sia esclusivo o meno, perpetuo o temporaneo, l'attività mediante la quale questo diritto potrà essere esercitato sarà sempre la pesca. Perciò se il legislatore regionale prende in considerazione questi diritti per le esigenze di disciplina di quei pubblici interessi di rilevanza economica e sociale, che servono a determinare la materia della pesca, le limitazioni accessorie che i diritti stessi, sorti o riconosciuti in periodo di competenza legislativa esclusiva dello Stato sia in materia di pesca, sia in materia di disciplina delle acque pubbliche, importavano all'uso del bene demaniale, non possono costituire ostacolo alla competenza legislativa regionale, qualora le limitazioni stesse, lungi dall'essere aggravate o anche soltanto modificate, vengano di fatto a scomparire come conseguenza della nuova disciplina della pesca»⁽¹⁴⁸⁾.

Nel solco di queste prime pronunce è stata decisa, con la sentenza C. cost. 29 ottobre 2008, n. 102⁽¹⁴⁹⁾, anche la più attuale vicenda in cui, questa volta dopo la riforma del 2001, lo Stato ricorre promuove la questione di costituzionali nei confronti della norma regionale sarda con cui si istituiva un'imposta regionale sulle unità da diporto, per lo scalo nei porti, negli approdi e nei punti di ormeggio «perché, con riferimento alle unità da diporto che effettuino lo scalo “in zona non attrezzata, in uno specchio di mare ridossato, dove l'ormeggio sia effettuato a terra, utilizzando la struttura naturale della spiaggia”, la Regione ha individuato “come presupposto di imposta l'utilizzo di

⁽¹⁴⁶⁾ Cfr. parte centrale del «Ritenuto in fatto» della sentenza in esame.

⁽¹⁴⁷⁾ Cfr. parte iniziale del «Considerato in diritto» della decisione in parola.

⁽¹⁴⁸⁾ Cfr. Cfr. parte centrale del «Considerato in diritto» della sentenza in esame.

⁽¹⁴⁹⁾ C. cost., 13 febbraio 2008, n. 102, in *Giur. cost.*, II, 2008, 1194 ss., con nota di F. SORRENTINO, *Svolta della Corte sul rinvio pregiudiziale: le decisioni 102 e 103 del 2008*, *ivi*, 1288 ss.

un bene naturale, sul quale non può esercitare poteri”, quale il mare, “soggetto solo al potere statale entro i limiti del mare territoriale”»⁽¹⁵⁰⁾.

La consulta risolve la questione sollevata dallo Stato richiamando quanto già espresso nella sua precedente giurisprudenza evidenziando che, sebbene nel caso di specie i campi di ormeggio ubicati nel mare territoriale debbano essere considerati quali pertinenze del demanio marittimo⁽¹⁵¹⁾, la detta circostanza non sarebbe dirimente perché «“anche se il mare territoriale non facesse parte del territorio della Regione a tutti gli effetti della competenza regionale, l’attribuzione alla Regione dei poteri legislativi ed amministrativi” in una determinata materia “importa che la disciplina regionale (...) debba estendere la propria efficacia fino all’estremo margine dello spazio marittimo che circonda il territorio e sul quale, sia pure a titolo accessorio, si esercita il potere dello Stato”. Il mare territoriale, nel quale sono ubicati i suddetti campi di ormeggio, viene pertanto in rilievo come mero ambito spaziale in relazione al quale la legge regionale è legittimata a prevedere fattispecie ed effetti giuridici, nei limiti in cui ciò sia consentito dalle attribuzioni legislative della Regione»⁽¹⁵²⁾.

Di segno diametralmente opposto, ossia orientate verso il riconoscimento delle prerogative statali, altre pronunce della Corte costituzionale, alcune delle quali particolarmente interessanti per questo studio.

La più lontana nel tempo è la C. cost. 3 aprile 1968, n. 21⁽¹⁵³⁾ in cui sono due Regioni, e segnatamente Sicilia e Sardegna, ad impugnare una legge dello Stato, ossia la spesso citata l. 21 luglio 1967, n. 613, concernente ricerche e coltivazioni degli idrocarburi liquidi e gassosi nel mare territoriale e nella piattaforma continentale, avanzando propri diritti sulle risorse del fondo e del sottofondo marino che circonda le rispettive isole⁽¹⁵⁴⁾.

⁽¹⁵⁰⁾ Cfr. punto 1.3 del «Ritenuto in fatto» della sentenza in commento.

⁽¹⁵¹⁾ Cfr. in argomento gli artt. 28 e 29 c. nav. che si riferiscono ai beni e alle pertinenze del demanio marittimo, prevedendo all’art. 28 c. nav. che «Fanno parte del demanio marittimo: a) il lido, la spiaggia, i porti, le rade; b) le lagune, le foci dei fiumi che sboccano in mare, i bacini di acqua salsa o salmastra che almeno durante una parte dell’anno comunicano liberamente col mare; c) i canali utilizzabili ad uso pubblico marittimo» e il successivo art. 29 c. nav. che «Le costruzioni e le altre opere appartenenti allo Stato, che esistono entro i limiti del demanio marittimo e del mare territoriale, sono considerate come pertinenze del demanio stesso».

⁽¹⁵²⁾ Cfr. parte centrale del punto 8.2.6. del «Considerato in diritto» della sentenza in esame.

⁽¹⁵³⁾ C. cost., 3 aprile 1968, n. 21, in *Giur. cost.*, 1968, 396 ss., con nota di L. PALADIN, *Territorio regionale e piattaforma continentale*, ivi, 402 ss.

⁽¹⁵⁴⁾ A tale proposito si segnala anche la sentenza C. cost. 7 aprile 2011, n. 112 in cui è protagonista la Provincia Autonoma di Bolzano che ha sollevato questione di legittimità costituzionale dell’articolo 1, commi 3, 4, 5, 6 e 7, d. lgs. legislativo 11 febbraio 2010, n. 22 per il «Riassetto della normativa in materia di ricerca e coltivazione delle risorse geotermiche, a norma dell’articolo 27, comma 28, della legge 23 luglio 2009, n. 99» evidenziando come la disciplina in parola, regolamentando le risorse geotermiche «assegna al patrimonio indisponibile dello Stato le risorse geotermiche di interesse nazionale ed al patrimonio indisponibile regionale quelle di interesse locale ed individua nelle Regioni o enti da esse delegati le autorità competenti per le funzioni amministrative riguardanti le risorse geotermiche d’interesse nazionale e locale, mentre individua organi statali come competenti nel caso di risorse geotermiche rinvenute nel mare territoriale e nella piattaforma continentale italiana» sottraendo la materia delle miniere, comprese le acque minerali e termali, cave e torbiere dalla competenza legislativa primaria delle provincie autonome. A tale proposito la Corte ha, tra l’altro, stabilito che «La disposizione impugnata, infatti, conferisce, in base al principio di sussidiarietà, le funzioni

Sul punto i giudici della consulta negano la competenza regionale facendo rilevare che «al tempo della promulgazione dello Statuto siciliano e di quello sardo, l'esistenza a favore dello Stato del diritto inerente a tali risorse era internazionalmente oggetto di serie discussioni» per cui sarebbe impossibile ammettere che lo Stato centrale avesse attribuito alle regioni una potestà legislativa ed amministrativa «che nemmeno esso poteva ritenere certamente ed indiscutibilmente nella sua sfera, e che comunque internazionalmente, neanche entro un minimo di utilizzabilità, era geograficamente e giuridicamente definita»⁽¹⁵⁵⁾.

Inoltre, il percorso argomentativo di questa sentenza si arricchisce di una interessante argomentazione nella parte in cui ricostruisce quello sulla piattaforma continentale come «un diritto che è condizionato dall'utilizzabilità economica del suo oggetto, tanto vero che l'art. 1 primo comma della legge impugnata, oltre i duecento metri di profondità, genericamente lo estende fino al limite della possibilità di sfruttamento; e lo Stato italiano fu in grado di esercitare quel diritto soltanto in tempo recente. La prima manifestazione di tale esercizio è infatti quella con cui fu affidato all'Ente nazionale idrocarburi il compito di eseguire ricerche su alcune zone marine dell'Adriatico, in base alla legge 10 febbraio 1953, n. 136, posteriore alla promulgazione degli Statuti delle regioni ricorrenti; solo dopo tale promulgazione perciò la piattaforma continentale assunse, nell'ordinamento interno, ma parzialmente, il carattere di bene giuridico, perché solo allora acquistò il requisito dell'appropriabilità, che è essenziale per la qualifica di una cosa come bene»⁽¹⁵⁶⁾.

In dottrina i poteri dello Stato sul fondo e sul sottofondo marino «di contenuto e di intensità uguali per tutta la fascia che va dalla linea della bassa marea fino al limite esterno della piattaforma», sono stati qualificati come «poteri che impegnano la responsabilità internazionale dello Stato, poteri di sovranità esterna, si potrebbe dire, e che segnano la differenza di trattamento giuridico del mare

amministrative in tema di ricerca e coltivazione delle risorse geotermiche alle Regioni, e, quindi, anche alla Provincia autonoma di Bolzano, e non risulta, pertanto, in alcun modo lesiva, delle attribuzioni costituzionali della ricorrente. Come, d'altronde, non lesiva risulta essere la attribuzione ad organi statali delle funzioni amministrative riguardanti le risorse geotermiche rinvenute nel mare aperto e nella piattaforma continentale italiana, posto che si tratta di ambiti di territorio sottratti alla competenza regionale e ricadenti pacificamente in quella dello Stato».

⁽¹⁵⁵⁾ Cfr. punto 2 del «Considerato in diritto» della pronuncia in esame, in cui non si manca di far riferimento al panorama legislativo internazionale evidenziando che «Le manifestazioni che si erano avute ad opera di Stati stranieri non avevano prodotto una norma internazionale di valore generale; e fino ad oggi, del resto, nemmeno la convenzione di Ginevra 28 aprile 1958 sulla piattaforma continentale, alla quale l'Italia non ha ancora aderito, per quanto predisposta sotto l'egida dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, ha ricevuto la ratifica di tutti gli Stati che la posero in essere».

⁽¹⁵⁶⁾ Cfr. parte centrale del punto 2 del «Considerato in diritto» della sentenza in esame. In argomento di particolare interesse è la tesi di B. CONFORTI, *Il regime giuridico dei mari. Contributo alla ricostruzione dei principi generali*, Napoli, 1957, 184 ss., e spec. 290, 291 in cui l'Autore evidenzia come «Il controllo sullo sfruttamento della piattaforma è preteso dagli Stati costieri per escludere che, al largo delle proprie coste, altri Stati estendano la loro organizzazione con i caratteri della stabilità».

territoriale rispetto alla piattaforma continentale, che dal diritto internazionale si ripercuote sul diritto costituzionale interno, poiché non c'è dubbio che poteri del genere sopra accennato non possono ritenersi di spettanza regionale»⁽¹⁵⁷⁾.

In tempi più recenti la Corte costituzionale è tornata a pronunciarsi su questi argomenti⁽¹⁵⁸⁾ con la sentenza C. cost. 24 febbraio 2017, n. 39 in relazione alla denuncia di incostituzionalità avanzata dallo Stato nei confronti della legge della Regione Abruzzo 14 ottobre 2015, n. 29⁽¹⁵⁹⁾, recante «Provvedimenti urgenti per la tutela dell'ambiente e dell'ecosistema della costa abruzzese», con cui l'ente locale «dispone il divieto, ai fini di tutela dell'ambiente e dell'ecosistema, delle attività di prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi liquidi e gassosi nelle zone di mare poste entro le dodici miglia marine dalle linee di costa lungo l'intero perimetro costiero della Regione Abruzzo, estendendo il medesimo divieto anche ai procedimenti autorizzatori e concessori in corso alla data

⁽¹⁵⁷⁾ S. PAJNO, *Fino a dove si estende la competenza regionale? Le controversie su fondo e sottofondo marino dinanzi alla Corte costituzionale*, in www.giurcost.org, 2018, 337, 342, secondo cui «Il ragionamento che la Corte svolge nel 1968 è dunque solido e convincente, e conduce ad escludere qualunque competenza regionale in materia. Come si accennava poc'anzi, utilizzando le categorie giuridiche di oggi si dovrebbe concludere che la disciplina dello sfruttamento della piattaforma ricade nella materia di cui all'art. 117, comma secondo, lett. a), Cost., in tema di «politica estera e rapporti internazionali dello Stato», ivi, 344.

⁽¹⁵⁸⁾ La necessità di analizzare i passaggi motivazionali della sentenza in esame si giustifica anche alla luce delle successive sentenze, la C. cost. 19 maggio 2017, n. 114 e la C. cost. 12 luglio 2017, n. 170 in cui i giudici della consulta si limitano a richiamare le medesime argomentazioni per affermare che «Le regioni, infatti, non hanno alcuna competenza con riguardo alle attività di prospezione, ricerca e coltivazione degli idrocarburi in mare».

⁽¹⁵⁹⁾ Poco prima, con la pronuncia C. cost. 15 febbraio 2017, n. 36, la consulta aveva dichiarato l'illegittimità costituzionale della l. rg. Abruzzo 6 novembre 2015 n. 38, recante «Istituzione del Parco Naturale Regionale Costa dei Trabocchi e modifiche alla legge regionale 21 giugno 1996, n. 38 (Legge-quadro sulle aree protette della Regione Abruzzo per l'Appennino Parco d'Europa)», perché la menzionata disciplina regionale aveva istituito un parco naturale regionale con una perimetrazione spaziale limitata esclusivamente al tratto di mare prospiciente la costa. Di conseguenza i giudici costituzionali hanno ritenuto incostituzionale la cennata legge regionale perché, di fatto, aveva istituito una riserva naturale marina, la cui creazione, ai sensi dell'art. 18, l. n. 394/1991 è riservata al Ministro dell'ambiente, d'intesa con il Ministro del tesoro. A tal proposito la Corte evidenzia che la disciplina delle aree protette, contenuta nella l. n. 394/1991, dettando i principi fondamentali della materia cui la legislazione regionale è chiamata ad adeguarsi, assume anche i connotati di normativa interposta e rientra nella competenza esclusiva dello Stato in materia di «tutela dell'ambiente» ai sensi dell'art. 117, comma 2, lett. s), Cost. Nella sentenza in parola si afferma che il parco naturale regionale in questione, non comprendendo in via prevalente un'area di terra emersa, ma esclusivamente un'area marina, è in realtà da ascrivere alle aree marine protette, e pertanto la suddetta legge si pone in contrasto con la classificazione e l'istituzione delle aree naturali di cui agli artt. 2, 18, 19 e 20, l. n. 394/1991 e, di conseguenza, con l'art. 117, comma 2, lett. s), Cost., che attribuisce allo Stato la competenza legislativa esclusiva in materia di tutela dell'ambiente e dell'ecosistema, nella quale rientrano le aree marine protette. Per alcune osservazioni sulla sentenza in parola v. G. ROSATO, nota redazionale a Corte costituzionale, 15 febbraio 2017, n. 36, in *Riv. dir. nan.*, 2017, 269, ss.; Y. GUERRA, *Le aree protette marine sono di esclusiva competenza statale*, in *Quad. cost.*, 2017, 499. In argomento cfr. anche C. cost. 29 ottobre 2009, n. 272, in *Riv. giur. edil.*, 2009, 1706 ss., con nota di S. DE LAURENTIIS, *L'evoluzione della disciplina prevista in tema di paesaggio tra modelli di tutela di fonte costituzionale e onnicomprensività della nozione di ambiente*, in *Riv. giur. edil.*, 2010, 756 ss., e in *Giur. cost.*, 2009, 3815 ss., con nota di S. CIVITARESE MATTEUCCI, *Alcune riflessioni sui rapporti tra potestà normativa statale e regionale a margine della recente giurisprudenza costituzionale sulla materia ambiente. L'ambiguo caso delle aree protette regionali*, ivi 5132 ss. Sulla questione della competenza legislativa vedi, *ex multis*, S. MANGIAMELLI, *L'ambiente nel riparto di competenza tra Stato e Regioni (dalla configurazione di una materia, all'assetto di un difficile modello)*, in *Giornate teramane sull'ambiente*, Milano, 1996, 139 ss.; P. DELL'ANNO, *Modelli organizzativi per la tutela dell'ambiente*, in *Riv. giur. ambiente*, 2005, 957 ss.; G. CORDINI, *Principi costituzionali in tema di ambiente e giurisprudenza della corte costituzionale italiana*, in *Riv. giur. ambiente*, 2009, 611 ss.; L. COLACINO CINNANTE, *La protezione dell'ambiente, dell'ecosistema e dei beni culturali tra legislazione esclusiva statale e competenze regionali*, in *Giur. cost.*, 2011, 1120 ss.

di entrata in vigore della legge, nonché a tutti i procedimenti autorizzatori e concessori conseguenti e connessi» facendo salvi i soli titoli abilitati già rilasciati ⁽¹⁶⁰⁾.

A tale scopo la difesa deduceva la lesione dei principi fondamentali, posti dalla l. 23 agosto 2004, n. 239 ⁽¹⁶¹⁾ nella materia concorrente della «produzione, trasporto e distribuzione nazionale dell'energia» e delle competenze amministrative in materia di *offshore*.

Per comprendere l'intendimento della Corte sul punto è il caso di ripercorre il procedimento logico-giuridico secondo cui la disciplina appena richiamata «all'art. 1, comma 7, lettera n), stabilisce, solo per la terraferma, che le determinazioni inerenti la prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi, ivi comprese le funzioni di polizia mineraria, siano adottate dallo Stato d'intesa con le Regioni interessate» mentre si ritiene che «Per le determinazioni relative agli idrocarburi a mare, occorre, invece, far capo ad altre disposizioni» ossia l'art. 1, comma 7, per il quale «Sono esercitati dallo Stato, anche avvalendosi dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas» compiti e funzioni amministrativi fra cui «rientrano, da una parte, “l'identificazione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio nazionale con riferimento all'articolazione territoriale delle reti infrastrutturali energetiche dichiarate di interesse nazionale ai sensi delle leggi vigenti” (lettera g) e, dall'altra, “l'utilizzazione del pubblico demanio marittimo e di zone del mare territoriale per finalità di approvvigionamento di fonti di energia” (lettera l)».

Per le suesposte motivazioni i giudici costituzionali affermano che «per il rilascio dei titoli di cui è questione – e cioè quelli a mare –, la competenza dello Stato è esclusiva» e che il detto principio «deve qualificarsi come fondamentale» ⁽¹⁶²⁾.

Inoltre, la Corte, con specifico riferimento alla materia della ricerca sottomarina richiama le argomentazioni già sostenute in C. cost. 3 aprile 1968, n. 21 riaffermando che «sul fondo e sul sottofondo marino si esplicano poteri di contenuto e di intensità uguali per tutta la fascia che va

⁽¹⁶⁰⁾ Cfr. punto 2 del «Ritenuto in fatto» della pronuncia in esame.

⁽¹⁶¹⁾ L. 23 agosto 2004, n. 239, di «Riordino del settore energetico, nonché delega al Governo per il riassetto delle disposizioni vigenti in materia di energia», in G. U. n. 215 del 13 settembre 2004.

⁽¹⁶²⁾ Cfr. punti 6.1, 6.2, 6.3 e 7, del «Considerato in diritto» della sentenza in commento. Inoltre sul rilievo secondo cui il principio ricavato, ossia quello in ragione del quale per il rilascio dei titoli a mare la competenza dello Stato è esclusiva, debba essere qualificato come «fondamentale» v. S. PAJNO, cit., che ritiene «discutibile, in primo luogo, che in una materia di competenza concorrente possa costituire “*principio fondamentale*” ai sensi dell'art. 117, terzo comma, Cost., una norma che alloca direttamente una funzione amministrativa, avocandola per di più ad una amministrazione statale, dal momento che davvero in un caso del genere si sarebbe di fronte alla completa negazione della potestà legislativa regionale. Pur in presenza di un andamento giurisprudenziale non del tutto lineare, infatti, la Corte costituzionale tende a negare tale possibilità. Si veda, ad esempio, quanto affermato nella sent. n. 252 del 2016, secondo la quale “*nelle materie di potestà legislativa concorrente, secondo la giurisprudenza di questa Corte, l'allocazione delle funzioni amministrative non spetta, in linea di principio – in assenza, cioè, di specifiche ragioni che rendano evidente la necessità di considerare l'attribuzione della funzione ad un determinato ente locale come rispondente ad un principio fondamentale – allo Stato, bensì alla Regione, la quale può, nel rispetto dei principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza, trattenere a sé la funzione ovvero attribuirgli ad un diverso livello di governo*”» (corsivo dell'Autore), ivi, 339 e 340.

dalla linea della bassa marea fino al limite esterno della piattaforma, circostanza che non consente di riconoscere alle Regioni una competenza neppure con riguardo alle attività che possono esercitarsi sulla porzione di fondo e di sottofondo sottostante al mare territoriale».

In conclusione i giudici della consulta dichiarano l'incostituzionalità della legge della Regione Abruzzo 14 ottobre 2015, n. 29, perché essa «nello stabilire l'ambito di operatività dei titoli autorizzatori, lungi dal porre mere norme di dettaglio, modifica la disciplina unitaria dell'accesso alle attività *offshore* di ricerca e coltivazione degli idrocarburi, funzionale al raggiungimento degli obiettivi della politica energetica nazionale, così violando l'art. 117, terzo comma, Cost.»⁽¹⁶³⁾.

A ben vedere le argomentazioni di maggior interesse riguardano alcune nozioni che, con il passare degli anni si sono evolute e accresciute di significati che forse la Corte avrebbe dovuto prendere in considerazione.

Di questo avviso anche la dottrina costituzionale che induce a riflettere sull'entrata in vigore, il 10 giugno 1964, della Convenzione sulla piattaforma continentale⁽¹⁶⁴⁾.

In particolare il suo art. 2 affermando che «1. *The coastal State exercises over the continental shelf sovereign rights for the purpose of exploring it and exploiting its natural resources. 2. The rights referred to in paragraph 1 of this article are exclusive in the sense that if the coastal State does not explore the continental shelf or exploit its natural resources, no one may undertake these activities, or make a claim to the continental shelf, without the express consent of the coastal State. 3. The rights of the coastal State over the continental shelf do not depend on occupation, effective or notional, or on any express proclamation. 4. The natural resources referred to in these articles consist of the mineral and other non-living resources of the seabed and subsoil together with living organisms belonging to sedentary species, that is to say, organisms which, at the harvestable stage, either are immobile on or under the seabed or are unable to move except in constant physical contact with the seabed or the subsoil*» realizzerebbe la «“dequotazione” della politicità degli atti di sfruttamento delle risorse sottomarine (nonché delle relative eventuali dichiarazioni, le quali però acquistano senso proprio in assenza di una norma internazionale quale quella più sopra richiamata)»⁽¹⁶⁵⁾, e, di conseguenza, riferendosi alle più coeve pronunce⁽¹⁶⁶⁾, la stessa dottrina afferma che «Non valgono più, come accadeva nel contesto giuridico preso in considerazione dalla Corte, ad impegnare lo Stato nelle sue relazioni esterne, né agli stessi può essere riconosciuto quel ruolo “funzionale” individuato da Conforti»⁽¹⁶⁷⁾.

⁽¹⁶³⁾ Cfr. punto 8 del «Considerato in diritto» della sentenza in parola.

⁽¹⁶⁴⁾ La Convenzione di Ginevra sulla piattaforma continentale sarà trattata più ampiamente nel prosieguo della trattazione.

⁽¹⁶⁵⁾ S. PAJNO, cit., 345.

⁽¹⁶⁶⁾ Il riferimento, in particolare, è alla sentenza C. cost. 3 aprile 1968, n. 21.

⁽¹⁶⁷⁾ S. PAJNO, cit., 345.

A sostegno di tali affermazioni vengono in rilievo le norme sulla piattaforma continentale di cui alla Convenzione delle Nazioni Unite per il Diritto del Mare (CNUDM), ratificata con la l. n. 689/1994.

In particolare l'art. 76 CNUDM, per la definizione di questa area, e l'art. 77 per la definitiva affermazione dei diritti dello Stato su di essa, ove, tra l'altro, si afferma che «1. Lo Stato costiero esercita sulla piattaforma continentale diritti sovrani allo scopo di esplorarla e sfruttarne le risorse naturali. 2. I diritti indicati al numero 1 sono esclusivi nel senso che, se lo Stato costiero non esplora la piattaforma continentale o non ne sfrutta le risorse, nessun altro può intraprendere tali attività senza il suo espresso consenso. 3. I diritti dello Stato costiero sulla piattaforma continentale non dipendono dall'occupazione effettiva o fittizia o da qualsiasi specifica proclamazione».

Resta da chiarire la questione inerente alla corretta individuazione del mare territoriale, perché, come innanzi evidenziato, nei giudizi dinanzi alla Corte le regioni hanno sovente rivendicato proprie competenze su questa area, per sentirsi, a volte, negare tale prerogativa.

A tale proposito si è detto che «per il diritto internazionale oggi vigente, la piattaforma continentale è *estranea* all'area sottostante al mare territoriale, ed anzi comincia quando questo finisce»⁽¹⁶⁸⁾.

A sostegno di questa tesi si fa giustamente rilevare che l'art. 4, l. n. 689/1994, di ratifica della CNUDM, impone la sostituzione della definizione di piattaforma continentale intesa quale «fondo ed il sottofondo marino adiacente al territorio della penisola e delle isole italiane e situati al di fuori del mare territoriale, fino al limite corrispondente alla profondità di 200 metri o, oltre tale limite, fino al punto in cui la profondità delle acque sovrastanti permette lo sfruttamento delle risorse naturali di tali zone» contenuta nell'art. 1, l. n. 613/1967, con la nozione di cui all'art. 76 CNUDM, che la descrive come comprendente «il fondo e il sottosuolo delle aree sottomarine che si estendono al di là del suo mare territoriale attraverso il prolungamento naturale del suo territorio terrestre fino all'orlo esterno del margine continentale, o fino a una distanza di 200 miglia marine dalle linee di base dalle quali si misura la larghezza del mare territoriale, nel caso che l'orlo esterno del margine continentale si trovi a una distanza inferiore»⁽¹⁶⁹⁾.

La stessa disciplina internazionale qualifica anche, e soprattutto, la consistenza giuridica del mare territoriale⁽¹⁷⁰⁾, prevedendo all'art. 2 CNUDM che «1. La sovranità dello Stato costiero si

⁽¹⁶⁸⁾ S. PAJNO, cit., 345.

⁽¹⁶⁹⁾ S. PAJNO, cit., 345.

⁽¹⁷⁰⁾ Cfr. 2, comma 2, c. nav. per il quale «È soggetta altresì alla sovranità dello Stato la zona di mare dell'estensione di dodici miglia marine lungo le coste continentali ed insulari della Repubblica e lungo le linee rette congiungenti i punti estremi indicati nel comma precedente. Tale estensione si misura dalla linea costiera segnata dalla bassa marea». L'art. 2 c. nav. è stato modificato dalla l. 14 agosto 1974 n. 359, che reca «Modificazioni all'articolo 2 del codice della

estende, al di là del suo territorio e delle sue acque interne e, nel caso di uno Stato-arcipelago, delle sue acque arcipelagiche, a una fascia adiacente di mare, denominata mare territoriale. 2. Tale sovranità si estende allo spazio aereo soprastante il mare territoriale come pure al relativo fondo marino e al suo sottosuolo»⁽¹⁷¹⁾.

Dalla lettura di questa disposizione si è opportunamente ricavata la logica conclusione dell'identità dei poteri dello Stato «sulla terraferma sul mare territoriale e – per quel che qui più specificamente interessa – sul fondo marino e sul sottosuolo relativi a quest'ultimo. Cade quindi il cuore dell'argomento del 1968 che la Corte ha utilizzato anche negli ultimi anni per escludere le competenze regionali in tale area: non è (più) vero che i poteri dello Stato destinati ad esplicarsi “*sul fondo e sul sottofondo marino*” con contenuto ed intensità uguale «*per tutta la fascia che va dalla linea della bassa marea fino al limite esterno della piattaforma*», a differenza di quanto accade per il “mare” strettamente inteso»⁽¹⁷²⁾.

navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942 n. 327», con la quale è stato ampliato il limite esterno del mare territoriale italiano, da sei a dodici miglia marine. Successivamente il d.P.R. 26 aprile 1977 n. 816 rubricato «Norme regolamentari relative all'applicazione della legge 8 dicembre 1961 n. 1658, con la quale è stata autorizzata l'adesione alla convenzione sul mare territoriale e la zona contigua, adottata a Ginevra il 29 aprile 1958, ed è stata data esecuzione alla medesima», fissava le linee di base italiane per la misurazione del nostro mare territoriale.

⁽¹⁷¹⁾ In estrema sintesi per sovranità si intende la potestà d'imperio originaria, suprema e incondizionata, che insieme al popolo e al territorio, rappresenta uno degli elementi costitutivi dello Stato. Guardando allo Stato come ente si parla di sovranità riferita all'originarietà dell'ordinamento, mentre con riferimento alla persona giuridica statale la sovranità si atteggia a potestà di governo assoluto, quale indipendenza della persona Stato rispetto ad altri soggetti o persone giuridiche di diritto interno o di diritto internazionale. Si distingue tra: sovranità esterna o internazionale che importa i rapporti dello Stato con gli altri Stati o organizzazioni internazionali caratterizzandosi per l'effettiva e concreta autonomia che ciascuno Stato possiede in quanto ente originario; vi è poi la sovranità interna che interessa i rapporti che intercorrono tra Stato e cittadini, nonché con tutti coloro che siano, per qualsiasi ragione, presenti sul territorio, manifestandosi nel potere d'imperio e supremazia di cui lo Stato è titolare. Sul concetto di «sovranità» l'inquadramento e l'evoluzione storico-giuridica di questa nozione v. per tutti M. S. GIANNINI, *Sovranità*, in *Enc. dir.*, XLIII, Milano, 1990, 205 ss.

⁽¹⁷²⁾ Così S. PAJNO, cit. 345. Sulla nozione di «territorio» v. P. BISCARETTI DI RUFFIA, *Territorio dello Stato*, in *Enc. dir.*, XLIV, Milano, 1992, 333 ss.; L. CITARELLA, *Territorio*, in *Enc. giur.*, XXXI, Roma, 1994, 1 ss.; M. MANETTI, *Territorio dello Stato*, in *Enc. giur.*, XXXI, Roma, 1994, 3 ss.

2.2. Rilievi sulle operazioni *offshore* nella (inadeguata) legislazione internazionale

Fino ad ora abbiamo tentato di verificare se, in assenza di una specifica definizione normativa, sia davvero possibile collocare i mezzi di esplorazione *offshore* in categorie giuridiche già presenti nel nostro ordinamento, con l'obiettivo di comprendere quali norme gli si possano applicare.

A tal proposito è appena il caso di considerare che non sempre questa operazione può essere svolta.

Infatti, spesso, la necessità di tutelare gli interessi connessi alle operazioni *offshore* ha condotto all'elaborazione di disposizioni in cui, volta per volta, si individuano definizioni *ad hoc*, per l'applicazione di una certa normativa.

Questa tecnica, che ha il pregio di riuscire a fronteggiare esigenze contingenti, rischia, nel lungo periodo, di creare una base normativa frammentaria e difficilmente utilizzabile dagli interpreti e dagli operatori del settore.

Per comprendere quanto appena evidenziato è sufficiente analizzare le prime norme di una qualsiasi convenzione internazionale, ove solitamente si trova un articolo appositamente dedicato alle «Definizioni» il cui *incipit* recita, testualmente, «Per l'applicazione di questa Convenzione», o meglio, «*For the purposes of this Convention*», e che contiene le nozioni da utilizzare ai fini di quella specifica disciplina.

Il riferimento alle convenzioni internazionali non è casuale, ma frutto della constatazione per cui nelle attività di esplorazione e sfruttamento degli idrocarburi «si è assistito e si assiste ad un progressivo spostamento della funzione regolamentare dal livello nazionale a quello internazionale, soprattutto regionale»⁽¹⁷³⁾ in relazione al fatto che le attività connesse «*touch transversally a wide variety of subjects, such as navigation safety, marine environment protection and liability profiles, requiring a regulation at the international level*»⁽¹⁷⁴⁾.

⁽¹⁷³⁾ U. LEANZA, I. CARACCILO, *L'Ue e la protezione dell'ambiente marino del Mediterraneo nell'esplorazione e sfruttamento degli idrocarburi offshore*, in *Riv. Dir. Nav.*, 2013, 625, 626 ss.

⁽¹⁷⁴⁾ M. MUSI, M. MUDRIĆ, *An overview of the Italian and Croatian legal frameworks regulating offshore platforms in the oil and gas sector in the Adriatic Sea*, in *Dir. maritt.*, 2017, 965, 970.

Infatti, per quanto concerne la tematica dell'*oil pollution* ⁽¹⁷⁵⁾ molti interventi normativi sono il frutto della reazione della comunità internazionale ai grandi incidenti che hanno interessato il settore ⁽¹⁷⁶⁾.

D'altro canto la nozione di piattaforma marina torna ad essere dirimente considerato che molte delle convenzioni internazionali in materia sono applicabili alle sole navi ⁽¹⁷⁷⁾.

È il caso della «*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damages*» (CLC), come emendate dal c.d. Protocollo di Londra del 1992 ⁽¹⁷⁸⁾, in cui gli Stati contraenti «*Convinced of the need*

⁽¹⁷⁵⁾ Per una disamina completa della tematica a partire dalle più risalenti osservazioni v. J. WARDLEY-SMITH, *The Prevention Of Oil Pollution*, London, 1979, 1 ss., e spec. 61 ss. Nella dottrina internazionale più recente si segnalano F. MAES (a cura di), *Marine Resource Damage Assessment. Liability and Compensation for Environmental Damage*, Dordrecht, 2005, 1 ss., e spec. 59 ss.; J. BASEDOW, U. MAGNUS (a cura di), *Pollution of the Sea – Prevention and Compensation*, Berlin-Heidelberg, 2007, 1 ss., e spec. 111 ss.; MD SAIFUL KARIM, *Prevention of Pollution of the Marine Environment from Vessels*, Heidelberg-New York-Dordrecht-London, 2015, 1 ss.

⁽¹⁷⁶⁾ Infatti «È interessante notare come l'impulso all'emanazione di nuove e più specifiche discipline sia scaturito, con frequenza, dal verificarsi di incidenti catastrofici quanto agli effetti sull'ecosistema», E. G. ROSAFIO, *Profili di responsabilità e giurisdizione in materia di ambiente marino*, in *Dir. maritt.*, 2014, 358. Così l'incidente occorso alla petroliera *Torrey Canyon* nel 1967 ha portato alla stesura della *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* (CLC) nel 1969, successivamente il disastro dell'*Exxon Valdez*, verificatosi nel 1989, ha condotto gli Stati Uniti verso l'adozione dell'*Oil Pollution Act* del 1990, mentre i sinistri delle due petroliere *Erika* e *Prestige* hanno spinto il legislatore europeo verso l'elaborazione dei cc. dd. tre pacchetti *Erika* sulla sicurezza marittima, nonché all'adozione del Protocollo della Convenzione sul Fondo del 2003. Per la vicenda della *Torrey Canyon* v. R. PETROW, *The Black Tide: in the Wake of Torrey Canyon*, London, 1968, 1 ss.; per la *Exxon Valdez* v. E. GOLD, *Marine Pollution Liability after «Exxon Valdez»: The U.S. «All-or-Nothing» Lottery*, in *J. Mar. Law Comm.*, 1991, 423 ss.; sulla petroliera *Erika* v. F. M. TORRESI, *Il pacchetto Erika III: la UE rafforza la tutela del patrimonio marino dall'inquinamento*, in *Dir. maritt.*, 2010, 300 ss.; G. FERRARO, *Le azioni dell'Unione europea per combattere l'inquinamento marino e il caso Erika*, in *Riv. giur. ambiente*, 2000, 865 ss.; sulla *Prestige* v. M. M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, in *Dir. maritt.*, 2003, 3 ss.; F. BERLINGIERI, *Sull'applicabilità dell'art. III.4 della CLC 1992 alle società di classificazione*, in *Dir. maritt.*, 2012, 1288 ss. In generale sul disastro ambientale v. D. RICCIO, *La responsabilità per disastro ambientale*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, III, coordinato da A. Antonini, Milano, 2010, 38 ss.; M. T. STILE, *Tutela ambientale e responsabilità per danni da inquinamento marino*, in *Dir. comun. scambi intern.*, 2009, 850 ss. In argomento v. V. LOWE, R. CHURCHILL, *The EU Maritime Safety Policy and International Law*, Leiden-Boston, 2008, 1, ss., e sugli incidenti sopra menzionati spec. 43 ss.

⁽¹⁷⁷⁾ In argomento v. utilmente la raccolta di provvedimenti per la tutela dell'ambiente curata da H. DESCAMPS, R. SLABBINCK, H. BOCKEN, *International Documents on Environmental Liability*, Springer, 2008, 1 ss.

⁽¹⁷⁸⁾ Il c.d. «sistema CLC» è composto dalla *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* (CLC), firmata a Bruxelles il 26 novembre 1969 e dalla successiva *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage* firmata a Bruxelles il 18 dicembre 1971, nota come *Fund Convention*, emendate da diversi protocolli, tutti firmati a Londra: il 19 novembre 1976, il 25 maggio 1984 (mai entrato in vigore) e il 27 novembre 1992. I due trattati costituiscono il c.d. «sistema CLC». In ultimo la c.d. *Fund Convention* è stata emendata con un protocollo opzionale firmato a Londra il 16 maggio 2003 «per sopperire alle esigenze degli Stati che ritenevano non adeguato il risarcimento ottenibile alla stregua di CLC 1992 e Fund 1992», così S. ZUNARELLI, M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Padova, 2016, 218. Gli interventi normativi che hanno dato attuazione al sistema della CLC in Italia sono i seguenti: l. 6 aprile 1977 n. 185 per la «Ratifica delle convenzioni in materia di inquinamento da idrocarburi, con allegato, adottate a Bruxelles il 29 novembre 1969, e adesione alla convenzione istitutiva di un Fondo Internazionale di indennizzo dei relativi danni, adottata a Bruxelles il 18 dicembre 1971, e loro esecuzione», in G.U. n. 129 del 13 maggio 1977; il d.P.R. 27 maggio 1978 n. 504 che reca «Norme di attuazione della delega di cui alla legge 6 aprile 1977, n. 185, per assicurare l'esecuzione delle convenzioni in materia di inquinamento da idrocarburi, adottate a Bruxelles il 29 novembre 1969 e della convenzione istitutiva di un Fondo Internazionale di indennizzo dei relativi danni, adottata a Bruxelles il 18 dicembre 1971», in G.U. n. 246 del 2 settembre 1978; la l. 25 gennaio 1983 n. 39 in ordine all'«Adesione ai protocolli relativi alla convenzione internazionale del 1969 sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi ed alla convenzione del 1971 istitutiva di un Fondo internazionale per l'indennizzo dei danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, adottati a Londra il 19 novembre 1976, e loro esecuzione», in G.U. n. 48 del 18 febbraio 1983; la l. 27 maggio 1999 n. 177 per l'«Adesione della Repubblica italiana ai protocolli emendativi delle convenzioni del 1969 e del 1971 concernenti, rispettivamente,

to ensure that adequate compensation is available to persons who suffer damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of oil from ships», stabiliscono che, per l'applicazione della disciplina di cui alla Convenzione, ai sensi dell'art. 1 § 1 si intende per nave «any sea-going vessel and seaborne craft of any type whatsoever constructed or adapted for the carriage of oil in bulk as cargo, provided that a ship capable of carrying oil and other cargoes shall be regarded as a ship only when it is actually carrying oil in bulk as cargo and during any voyage following such carriage unless it is proved that it has no residues of such carriage of oil in bulk aboard»⁽¹⁷⁹⁾.

Nella successiva «*International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage*» si mutua la medesima definizione di nave predisposta per la CLC⁽¹⁸⁰⁾.

Detto questo è opportuno indugiare ancora un attimo su questa descrizione, posto che, studiando le piattaforme marine e le operazioni *offshore* nel settore dell'*Oil & Gas*, non pare si possa tralasciare di analizzare il «sistema CLC» in materia di responsabilità e risarcimento per l'inquinamento da idrocarburi.

Ebbene, se la nozione di nave di cui all'art. 1 § 1 CLC appare sufficientemente esaustiva, la realtà industriale ha ben presto dimostrato il contrario⁽¹⁸¹⁾, tanto che il consiglio amministrativo

la responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento da idrocarburi, con allegato, e l'istituzione di un Fondo internazionale per l'indennizzo dei medesimi danni, adottati a Londra il 27 novembre 1992, e loro esecuzione», in G.U. n. 141 del 18 giugno 1999 e in ultimo la l. 12 luglio 2005 n. 130 con cui si prevede l'«Adesione della Repubblica italiana al Protocollo del 2003 alla Convenzione internazionale del 1992 sull'istituzione di un Fondo complementare internazionale per il risarcimento dei danni causati dall'inquinamento da idrocarburi, fatto a Londra il 16 maggio 2003, e norme di adeguamento dell'ordinamento interno», in G.U. n. 161 del 13 luglio 2005. Per un approfondimento v. M. M. COMENALE PINTO, *La responsabilità per inquinamento da idrocarburi*, Padova, 1993; ID., *Inquinamento del mare (responsabilità per)*, in *Dizionari del diritto privato. Diritto della navigazione*, a cura di M. Deiana, Milano, 2010, 182 ss.; ID., *Il meccanismo dei fondi nel risarcimento del danno ambientale marino*, in *Riv. dir. nav.*, 2013, 561 ss.; F. PELLEGRINO, *Il trasporto marittimo di idrocarburi*, in *I contratti di trasporto*, I, a cura di F. Morandi, Bologna, 2013, 719 ss.; ID., *Trasporto marittimo di idrocarburi e tutela dell'ambiente: profili evolutivi*, in *Riv. dir. nav.*, 2017, 25 ss.

⁽¹⁷⁹⁾ Tutti i testi relativi al sistema della CLC, sono visionabili alla pagina *web* dell'*International Oil Pollution Compensation Funds*, all'indirizzo *web* https://www.iopcfunds.org/fileadmin/IOPC_Upload/Downloads/English/WEB_IOPC_-_Text_of_Conventions_ENGLISH.pdf. Per la traduzione in lingua italiana, non facente fede, v. «Protocollo del 1992 recante modifica alla convenzione internazionale del 1969 sulla responsabilità civile per i danni dovuti a inquinamento da idrocarburi», pubblicato nel portale *web* della legislazione europea all'indirizzo *web* [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=CELEX:22004A0316\(02\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=CELEX:22004A0316(02)), in cui si traduce la definizione di nave contenuta nell'art. 1, par. 1, della CLC come «ogni nave d'alto mare e ogni imbarcazione marittima di qualunque tipo costruita o adibita al trasporto di grandi quantità di idrocarburi, a condizione che una nave in grado di trasportare idrocarburi e altri carichi sia considerata tale solo quando trasporta effettivamente grandi quantità di idrocarburi come carico e mentre viaggia per effettuare tale trasporto, a meno che non sia accertato che non vi siano residui di tale carico di idrocarburi in grande quantità a bordo di essa».

⁽¹⁸⁰⁾ Cfr. art. 1 § 2 *Fund Convention*, secondo cui «*For the purposes of this Convention: [...] 2. "Ship", "Person", "Owner", "Oil", "Pollution Damage", "Preventive Measures", "Incident", and "Organization" have the same meaning as in Article I of the 1992 Liability Conventions.*

⁽¹⁸¹⁾ Infatti nel giugno del 2000 uno «*SLOP tank*» – impianto galleggiante per il trattamento dei rifiuti oleosi-esplosivi e prese fuoco. Detta costruzione era originariamente una nave cisterna, ricondizionata e trasformata in un impianto galleggiante per la ricezione e il trattamento di rifiuti oleosi nel 1995. Inoltre, nei cinque anni intercorsi tra la conversione e l'incidente la struttura era rimasta permanentemente all'ancora, priva di equipaggio, ed era stata utilizzata esclusivamente come unità per la ricezione e il trattamento di oli usati, senza occuparsi del trasporto di residui petroliferi via mare, che, invece, veniva effettuato tramite chiatte di proprietà di terzi. In seguito a tali fatti, le due imprese che si occuparono delle operazioni di pulizia chiesero il rimborso dei costi al proprietario dello SLOPS, ma, non riuscendo ad ottenere il pagamento da questo ultimo, si rivolsero all'*International Oil Pollution Compensation Fund* «because the incident

dell'*International Oil Pollution Compensation Fund* (IOPC) ⁽¹⁸²⁾, nell'ottobre del 2015, ha adottato un importante orientamento ⁽¹⁸³⁾, con cui si è ritenuto di raccomandare agli Stati contraenti l'utilizzo di un «approccio ibrido».

Nel senso che, per verificare se un certo mezzo nautico ricade nell'alveo della definizione di nave di cui al sistema CLC, bisogna, ove possibile, fare riferimento ad un elenco illustrativo concordato, contenente l'elencazione dei mezzi che con facilità possono essere collocati all'interno o all'esterno della descrizione di cui all'art. 1 § 1 CLC.

A tale fine si suggerisce di valersi del concetto di «catena di trasporto marittimo» come strumento interpretativo per analizzare le situazioni che si pongono in una «zone grigia», nelle quali non sia immediatamente comprensibile se il mezzo in questione sia o meno una nave ai sensi della CLC.

Nel cennato documento si legge che fra le tante imbarcazioni idonee ad essere ricomprese in questa definizione di nave rientrano «3) *A craft carrying oil in bulk as cargo being towed (or temporarily at anchor for purposes incidental to ordinary navigation or force majeure or distress)*» per il quale si specifica che «*This could be a barge or an offshore craft*». Inoltre, rispetto a tale ultima categoria, si ritiene possa essere qualificato come nave un «5) *Offshore craft that have their own independent motive power, steering equipment for seagoing navigation and seafarer onboard so as to be employed either as storage units or carriage of oil in bulk as cargo and that have the element of carriage of oil and undertaking a voyage*».

Di particolare interesse per la materia che qui occupa è la successiva enunciazione rispetto al termine «*offshore craft*» che «*could be a Floating Drilling Production Storage and Offloading unit (FDPSO), Floating Production Storage and Offloading unit (FPSO), Floating Storage and Offloading unit (FSO) or Floating Storage Unit (FSU) whether purpose-built, or converted or adapted from seagoing vessels constructed for the carriage*

involved pollution damage resulting from the escape or discharge of oil from the SLOPS which, according to them, was a ship as defined in the Conventions». Su questa vicenda v. T. A. MENSAH, *Can the SLOPS be considered as a ship for the purposes of the 1992 Civil Liability Convention and the 1992 Fund Convention?*, in *Aegean Rev. Law Sea*, Vol. 1, 2010, 145 ss., l'Autore, ex presidente e giudice del Tribunale internazionale per il diritto del mare, conclude ritenendo che «*it is my considered opinion that there is no basis, either in the provisions and terms of the 1992 Civil Liability Convention and the 1992 Fund Convention or in international maritime law or in the rules and principles of international law concerning the interpretation and application of treaties, for suggesting that the SLOPS can be considered as a "ship" in relation to the incident of June 2000. At the time of the incident, the SLOPS did not meet any of the requirements for a ship as defined in Article I, paragraph 1 of the 1992 Civil Liability Convention (and in Article 1, paragraph 2 of the 1992 Fund Convention) because it was not "a sea going vessel and seaborne craft ...constructed or adapted for the carriage of oil in bulk as cargo" nor was it "a ship that was actually carrying oil in bulk as cargo" or on "any voyage following such carriage"*», ivi 153 e 154. Per la stessa vicenda v. Z. PEPOWSKA, *What is a ship. The Policy of the International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage the effect of the Greek Supreme Court judgment in the Slops case, ibidem*, 2010, 157 ss.

⁽¹⁸²⁾ Istituito con la convenzione FUND del 18 dicembre 1971 e finanziato con i contributi delle società petrolifere. Per un approfondimento v. M. M. COMENALE PINTO, *L'obbligazione risarcitoria a carico dell'IOPCF: un contenzioso forse strumentale*, in *Dir. trasp.*, 1992, 927 ss.

⁽¹⁸³⁾ Nel 2016 la decisione è stata trasfusa in una «Guida per gli Stati membri» consultabile all'indirizzo web dell'IOPC <https://www.iopcfunds.org/publications/iopc-funds-publications/>.

of oil ⁽¹⁸⁴⁾, cui si aggiunge una ulteriore nozione che comprende «6) *Craft that are originally constructed or adapted (or capable of being operated) as vessels for carriage of oil, but later converted to FSOs, with capacity to navigate at sea under their own power and steering retained and with seafarer onboard and that have the element of carriage of oil and undertaking a voyage*».

Dalle esposte considerazioni, e dal rilievo assegnato alla nozione di «trasporto» ⁽¹⁸⁵⁾ utilizzata per la qualificazione del bene nave in queste due Convenzioni, deve escludersi la possibilità di ricomprendere le piattaforme marine, quanto meno quelle fisse e sprovviste di capacità autopropulsiva, dal novero delle “imbarcazioni” cui si possa applicare il sistema CLC.

Infatti nella lista dei mezzi che, al contrario, sicuramente non rientrano nella definizione di nave ai fini della CLC merita di essere evidenziata la presenza di costruzioni coinvolte nella «(a) *Exploration, for example jack-up rigs or Mobile Offshore Production Units (a jack-up platform whether or not it carries oil, gas and water separation equipment); or (b) The production or processing of oil, for example Drill-ships, FDPSOs, and FPSOs, including separation of water and gas, and its managements*».

Nel medesimo documento è stato inserito un annesso, che contiene due esempi riferiti all'utilizzo dello strumento suppletivo della «catena di trasporto marittimo», per distinguere la fattispecie in cui il caricamento di petrolio si realizza da una fonte situata a terra, dalla diversa situazione in cui il mezzo riceve greggio da una sorgente collocata in mare.

In questo secondo caso si è affermato che «*A logical explanation of when the maritime transport chain commences for scenarios where oil is produced offshore, is when oil is loaded into a vessel other than the one which received the oil directly from the subsea well to which it was connected. Typically, such scenarios would include: A seagoing vessel or seaborne craft loading oil from: i) Another seagoing or seaborne craft in a typical ship-to-ship (STS) transfer operation (This item would only belong in this list if the seagoing/ seaborne craft that was discharging oil had received that oil directly from a well); ii) FPSO; iii) FDPSO; iv) Jack-up rigs; v) Mobile offshore production units; or vi) FSO*».

Quanto alle già menzionate «*Floating Storage and Offloading units (FSOs)*» si legge che «*the question would be whether the FSO or the craft was also carrying oil as cargo on a voyage to or from a port or terminal outside the oil field in which they normally operate. If so, the FSO itself would also be classed as a ship under the 1992 Civil Liability Convention (1992 CLC), as well as the receiving vessel. However, the FSO would fall outside the scope of the 1992 Conventions when it leaves the offshore field for operational reasons or simply to avoid bad weather. For other cases involving such offshore craft, specifically FPSOs and FDPSO units, the vessels are not*

⁽¹⁸⁴⁾ Su cui v. M. MUSI, *The concept of “ship”: an Italian perspective*, in *J. Int. Mar. Law*, Vol. 21, 2015, 419 ss.; M. MUSI, *Floating Storage Units (FSUs) e Floating Production Storage and Offloading Units (FPSOs): una proposta di qualificazione giuridica*, cit., 221 ss.

⁽¹⁸⁵⁾ Sul punto si rimanda al primo capitolo di questo scritto.

within the maritime transport chain covered by the compensation regimes, since the activities of exploration, drilling, production or processing, are outside the scope of the compensation regimes.

Data tale ulteriore ricostruzione, e in ragione dell'ultima specifica considerazione, si può evidentemente concludere che questa nozione di nave non è idonea a ricomprendere le piattaforme marine nei meccanismi di tutela ambientale predisposti dal sistema della CLC.

Del pari tanto la nozione di cui alla «*International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea*»⁽¹⁸⁶⁾ quanto quella della «*International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*»⁽¹⁸⁷⁾, che ai rispettivi artt. 1 § 1 prevedono che «*For the purposes of this Convention: 1 "Ship" means any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever*»⁽¹⁸⁸⁾, non sembrano sufficientemente ampie per poter ricomprendere le piattaforme marine, nè, di conseguenza, fornire adeguata tutela ambientale in relazione alle operazioni che su di queste si svolgono.

⁽¹⁸⁶⁾ La convenzione internazionale sulla responsabilità e sul risarcimento dei danni prodotti dal trasporto via mare di sostanze pericolose, nota come *HNS Convention*, è stata elaborata a Londra nel 1996, sulla base dell'impianto già utilizzato per la CLC. Nel 2009 il numero insufficiente di ratifiche ha portato alla predisposizione di un protocollo con l'obiettivo di superare alcuni problemi di implementazione che avevano scoraggiato gli stati dal ratificare la convenzione originale. L'anno successivo una seconda conferenza internazionale ha adottato il c.d. Protocollo HNS del 2010. Per la posizione dell'Ue in materia v. decisione 2017/769/Ue del 25 aprile 2017, relativa alla ratifica e all'adesione, da parte degli Stati membri, nell'interesse dell'Unione europea, al protocollo del 2010 della convenzione internazionale sulla responsabilità e sul risarcimento dei danni prodotti dal trasporto via mare di sostanze pericolose e nocive, fatta eccezione per gli aspetti relativi alla cooperazione giudiziaria in materia civile, consultabile all'indirizzo *web* <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?qid=154045998975&uri=CELEX:32017D0769>. Il testo della Convenzione originaria del 1996, così come quello del successivo protocollo 2010, sono consultabili all'indirizzo *web* del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in cui si riporta anche il documento finale della «Conferenza diplomatica del 26 - 30 aprile 2010 per l'approvazione del protocollo 2010 della convenzione internazionale relativa alla responsabilità ed il risarcimento per danni relativi al trasporto via mare di sostanze pericolose e nocive, 1996», all'indirizzo <http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=1243>. Sulla HNS in dottrina v. S. ZUNARELLI, *Verso una regolamentazione uniforme della responsabilità nel trasporto marittimo di sostanze pericolose e nocive*, in *Dir. trasp.*, 1990, II, 115 ss.; ID., *La convenzione di Londra sulla responsabilità nel trasporto marittimo di sostanze pericolose e nocive (HNS 1996)*, in *Dir. trasp.*, 1996, 72 ss.; M. BRIGNARDELLO, *I tentativi di regolamentazione internazionale del risarcimento dei danni provocati da sostanze pericolose e nocive trasportate vie mare: la convenzione HNS 1996 ed il protocollo 2010*, in *Riv. dir. nav.*, 2016, 3 ss.

⁽¹⁸⁷⁾ Adottata nel 2001 la c.d. *Bunker Oil Convention* per garantire un risarcimento congruo, tempestivo ed efficace alle persone che subiscono danni causati dal versamento di petrolio trasportato come carburante dalle navi, è entrata in vigore nel 2008. La Convenzione si applica ai danni da inquinamento causati nel territorio, nel mare territoriale e nella zona economica esclusiva dei Paesi contraenti, mentre non si applica alle navi da guerra o alle navi ausiliarie, salvo diversa volontà dello Stato. Con la decisione 2002/762/Ce, del 19 settembre 2002, il Consiglio «autorizza gli Stati membri a firmare, a ratificare o a aderire, nell'interesse della Comunità, alla Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento determinato dal carburante delle navi del 2001 (Convenzione «*Bunker Oil*»)», per il testo della decisione v. pagina *web* <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=celex:32002D0762>. L'Italia ha ratificato la Convenzione con la l. 1° febbraio 2010, n. 19 recante «Adesione della Repubblica italiana alla Convenzione sulla responsabilità civile per i danni dovuti a inquinamento da combustibile delle navi, con allegato, fatta a Londra il 23 marzo 2001, nonché norme di adeguamento dell'ordinamento interno», in G. U. n. 43 del 22 febbraio 2010. Il testo della Convenzione è consultabile sulla pagina *web* [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:22002A0925\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:22002A0925(01)). In argomento v. L. ZHU, *Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage*, Berlin-Heidelberg, 2007, 1 ss.

⁽¹⁸⁸⁾ Cfr. art. 1 § 1 CLC e art. 1 § 1 *Bunker Oil Convention*.

A ben vedere soltanto la «*International Convention for the Prevention of Pollution from Ship*» (MARPOL) del 1973⁽¹⁸⁹⁾, modificata nel 1978, in vigore dal 1983⁽¹⁹⁰⁾, e poi modificata ulteriormente nel 1997, «*can be applied to the platforms too*»⁽¹⁹¹⁾.

Infatti l'art. 2 § 4, definita come «*An extremely broad definition of "ship"*»⁽¹⁹²⁾, enuncia che «*For the purposes of the present Convention, unless expressly provided otherwise: [...] "Ship" means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and fixed or floating platforms*»⁽¹⁹³⁾.

⁽¹⁸⁹⁾ La *International Convention for the Prevention of Pollution from Ship* firmata a Londra il 2 novembre 1973, è stata, ancor prima di entrare in vigore, modificata e assorbita dal Protocollo del 17 febbraio 1978, in vigore dal 2 ottobre 1983. Successivamente, il 26 settembre 1997 è stato elaborato un ulteriore protocollo ed aggiunto l'annesso VI alla convenzione stessa. Ad oggi la MARPOL si compone di un testo convenzionale e VI annessi tecnici: I) *Regulations for the Prevention of Pollution by Oil*, II) *Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk*, entrambi in vigore dal 2 ottobre 1983; III) *Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged Form*, in vigore dal 1° luglio 1992; IV) *Prevention of Pollution by Sewage from Ships*, in vigore dal 27 settembre 2003; V) *Prevention of Pollution by Garbage from Ships*, in vigore dal 31 dicembre 1988 e l'ultimo, il VI) *Prevention of Air Pollution from Ships*, in vigore dal 19 maggio 2005. L'Italia aveva recepito la prima stesura della MARPOL 1973 con la l. 29 settembre 1980 n. 662 di «Ratifica ed esecuzione della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e del protocollo sull'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973», in G.U. n. 292 del 23 ottobre 1980. Successivamente la l. 4 giugno 1982 n. 438 ha previsto l'«Adesione ai protocolli relativi alle convenzioni internazionali rispettivamente per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegati, adottati a Londra il 17 febbraio 1978, e loro esecuzione», in G.U. n. 193 del 15 luglio 1982. In ultimo la l. 6 febbraio 2006 n. 57 che autorizza l'«Adesione al Protocollo del 1997 di emendamento della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973, come modificata dal Protocollo del 1978, con Allegato VI ed Appendici, fatto a Londra il 26 settembre 1997», in G.U. n. 51 del 2 marzo 2006. Per un approfondimento v. T. SCOVAZZI, *L'inquinamento da navi nel diritto internazionale*, in *Riv. giur. ambiente*, 1988, 75 ss.; P. RONCELLI, *Inquinamento da navi*, in *Riv. giur. ambiente*, 1996, 736 ss.; G. CAMARDA, *Misure preventive e di soccorso in tema di inquinamento del mare e sicurezza della navigazione*, *ibidem*, 2003, 1087 ss.

⁽¹⁹⁰⁾ A tal proposito, in Italia si è verificata una particolare circostanza: la l. 31 dicembre 1982 n. 979 che reca «Disposizioni per la difesa del mare», in G.U. n. 16 del 18 gennaio 1983, è entrata in vigore il 2 febbraio 1983, ossia pochi mesi prima rispetto all'entrata in vigore, sul piano internazionale, della Convenzione MARPOL verificatasi il successivo 2 ottobre 1983. Per lo studio dei rapporti tra diritto interno e diritto internazionale v. A. MERIALDI, *Il contrasto tra norme interne e Convenzione MARPOL: diritto internazionale del mare, codice penale e possibili sviluppi normativi*, in *Riv. giur. ambiente*, 1997, 684 ss.; ID., *Legge 979/1982 e Convenzione MARPOL: la Cassazione cambia indirizzo*, *ibidem*, 1997, 923 ss.; T. SCOVAZZI, *L'illuminazione in un contesto indigesto*, in *Riv. giur. ambiente*, 1997, 754 ss.; E. G. ROSAFIO, *Sulla successione di leggi nel tempo: legge sulla difesa del mare e Convenzione Marpol*, in *Dir. trasp.*, 1999, 629 ss.

⁽¹⁹¹⁾ M. MUSI, M. MUDRIĆ, *An overview of the Italian and Croatian legal frameworks regulating offshore platforms in the oil and gas sector in the Adriatic Sea*, cit., 973.

⁽¹⁹²⁾ H. YANG, *Jurisdiction of the Coastal State Over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and Territorial Sea*, Berlin-Heidelberg, 2006, 9.

⁽¹⁹³⁾ In argomento pare interessante verificare l'atteggiamento della giurisprudenza amministrativa nazionale, e, a titolo esemplificativo meritano di essere citate due specifiche pronunce, quella del Tar Emilia Romagna-Bologna 30 gennaio 2002, n. 183, in *Foro amm. Tar*, 2002, 98 e 99 (s. m.), secondo cui «Ciò non di meno, osserva il Collegio che il richiamo alla convenzione Marpol 1973 non ha comunque alcun pregio, atteso che le definizioni contenute all'articolo 2 della medesima convenzione e, in particolare la specificazione che il termine "navi" indica anche le piattaforme marine fisse o galleggianti, non hanno alcuna rilevanza ai fini della questione controversa trattandosi di definizioni strettamente inerenti alla convenzione, cui non può rinviarsi per una corretta interpretazione dell'oggetto della concessione. Ed invero, sulla base di quanto disposto dall'articolo 136 del codice della navigazione deve escludersi che le piattaforme marine, in quanto opere e manufatti destinati alla perforazione, alla trivellazione e ad altre attività connesse all'estrazione di idrocarburi, siano classificabili come navi. Del resto, le disposizioni internazionali successive al Marpol 1973 (si veda ad es. la direttiva C.E. 95/71) definiscono più correttamente le piattaforme «impianti *off-shore*», in considerazione della loro prevalente collocazione al di fuori delle acque territoriali»; e quella del Cons. St. 12 settembre 2013, n. 3587, ove il supremo consesso, in sede giurisdizionale, ha così pronunciato in materia di concessioni per la gestione di rifiuti prodotti a bordo di alcune piattaforme ENI, presenti nella rada di Ravenna «non vi sono dubbi che l'art. 2.

Ad ogni modo è opportuno rammentare che l'art. 2 della Convenzione MARPOL, ed il relativo protocollo I, escludono espressamente dall'ambito di applicazione del testo uniforme l'operazione che si concreta nel «*release of harmful substances directly arising from the exploration, exploitation and associated off-shore processing of sea-bed mineral resources*», imponendo agli Stati l'adozione di *standards* internazionali di prevenzione e controllo del rilascio di sostanze inquinanti causato da «fughe, smaltimenti, fuoriuscite ed emissioni» derivanti da navi o piattaforme *offshore*.

Di conseguenza, sebbene la norma sopra riportata riesca ad ampliare la nozione di nave fino a ricomprendervi le *fixed or floating platforms* si è opportunamente evidenziato che «Gli obblighi della Convenzione, tuttavia, non si applicano all'inquinamento marino derivante direttamente dalle operazioni in mare, quale quello collegato all'uso di fanghi di perforazione né tantomeno alle fuoriuscite accidentali di idrocarburi che si verificano durante l'attività di esplorazione ed estrazione dei pozzi»⁽¹⁹⁴⁾.

Dall'analisi sin qui condotta emerge che «Storicamente, la sostituzione degli idrocarburi al carbone, come fonte energetica, ha determinato una compromissione senza precedenti dell'equilibrio ecologico marino, anche a causa dei primi gravissimi incidenti marittimi»⁽¹⁹⁵⁾, per cui, proprio negli anni '70 si è tentato di dare risposta alle emergenti problematiche connesse alla tutela ambientale⁽¹⁹⁶⁾.

Detto questo appare evidente il fallimento della legislazione internazionale nel settore delle operazioni *offshore*, anche perché la «*Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage Resulting from Exploration for and Exploitation of Seabed Mineral Resources*» del 1977⁽¹⁹⁷⁾, che evidentemente ben potrebbe disciplinare questa materia, non è mai entrata in vigore⁽¹⁹⁸⁾.

lett. a) del D. Lgs. 24-6-2003 n. 182 di (Attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico) ricomprende nel suo ambito di applicazione anche le «*unità di qualsiasi tipo, che opera nell'ambiente marino, inclusi ... i galleggianti...*» il che implica l'applicazione alle medesime anche della Convenzione Internazionale Marpol 73/78 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (come modificata dal relativo protocollo del 1978, in vigore nell'Unione europea alla data del 27 novembre 2000 e ratificata con legge 29 settembre 1980, n. 662)». I testi integrali di entrambe le decisioni sono consultabili nella pagina *web* della giustizia amministrativa, all'indirizzo <https://www.giustizia-amministrativa.it>.

⁽¹⁹⁴⁾ In questi termini v. E. SESSA, *Sfruttamento minerario e tutela dell'ambiente marino: ricostruzione dei principi generali in materia di responsabilità degli Stati nella prassi internazionale recente*, *Riv. giur. ambiente*, 2012, 535 ss. In argomento cfr. U. LEANZA, I. CARACCILO, *L'Ue e la protezione dell'ambiente marino del Mediterraneo nell'esplorazione e sfruttamento degli idrocarburi offshore*, cit., 630 nt. 12.

⁽¹⁹⁵⁾ E. TURCO BULGHERINI, *Spunti di riflessione in tema di sicurezza marittima*, in *Sicurezza e libertà nell'esercizio della navigazione*, a cura di M. P. Rizzo, C. Ingratoci, Milano, 2014, 7, 13.

⁽¹⁹⁶⁾ Cfr. U. LEANZA, *Il quadro giuridico di riferimento per la protezione del Mare Mediterraneo dall'inquinamento*, in *La protezione del mare Mediterraneo dall'inquinamento*, a cura di M. C. Ciciello, Napoli, 2003, 16 ss.

⁽¹⁹⁷⁾ Per il testo della Convenzione v. H. DESCAMPS, R. SLABBINCK, H. BOCKEN, *International Documents on Environmental Liability*, cit., 91 ss.

⁽¹⁹⁸⁾ In dottrina v. I. CARACCILO, *International liability of the state for pollution due to exploration and exploitation of the deep seabed*, in *Department of Public Law. Yearbook*, 1989, 435 ss.; J. ROCHETTE, *Towards an international regulation of offshore oil exploitation*, cit., 5 ss., e spec., 7 s.; L. SCHIANO DI PEPE, *Civil Liability and Compensation for Damage Caused in connection with Offshore Oil and Gas activities: Where are We Now?*, in *Offshore Oil and Gas Exploration and Exploitation in the Adriatic and*

2.3. L'adesione dell'Ue al Protocollo *offshore* della Convenzione di Barcellona

L'analisi appena conclusa, con cui si è tentato di individuare l'esistenza di una disciplina internazionale (ad applicazione globale) funzionale alla tutela ambientale nel settore delle operazioni *offshore*, non ha certamente avuto esito positivo, almeno rispetto agli interventi relativi al periodo che va dalla fine degli anni '70 agli anni 2000 ⁽¹⁹⁹⁾.

Quanto alle previsioni internazionali a valenza regionale ⁽²⁰⁰⁾ i Paesi del bacino del Mar Mediterraneo hanno adottato, nel 1976, la prima versione della «Convenzione per la protezione del Mare Mediterraneo dall'inquinamento» (c.d. «Convenzione di Barcellona») ⁽²⁰¹⁾. Eppure anche questo provvedimento non sembra idoneo allo scopo, ossia quello di predisporre una normativa specifica per la protezione dell'ambiente dai rischi derivanti dalle operazioni nel settore dell'*Oil&Gas*, fuori dalle ipotesi di «*carriage of oib*» ⁽²⁰²⁾.

Prima di entrare nel merito dello studio della legislazione europea in relazione ai rischi ambientali connessi alle attività *offshore* è opportuno di evidenziare che la Convenzione di Barcellona è

Ionian Seas, a cura di A. Caligiuri, Napoli, 2015, 43 ss. che evidenzia come la Convenzione «*has not entered into force so far and is highly unlikely to do so in the future*», ivi 45.

⁽¹⁹⁹⁾ Lo studio più aggiornato sulle questioni relative alla sostenibilità delle attività estrattive è il seguente M. KOTZUR, N. MATZ-LÜCK, A. PROELSS, R. VERHEYEN, J. SANDEN, *Sustainable Ocean Resource Governance. Deep Sea Mining, Marine Energy and Submarine Cables*, Leiden-Boston, 2018.

⁽²⁰⁰⁾ In argomento per le altre convenzioni regionali v. R. WARNER, *Protecting the Oceans Beyond National Jurisdiction. Strengthening the International Law Framework*, Leiden-Boston, 2009.

⁽²⁰¹⁾ Nota come «Convenzione di Barcellona» la storia di questo trattato passa per la prima stesura recante «Convenzione per la protezione del Mare Mediterraneo dall'inquinamento» del 16 febbraio 1976, resa esecutiva in Italia con l. 25 gennaio 1979 n. 30, in G. U. n. 40 del 9 febbraio 1979, che è stata modificata e rinominata come «Convenzione sulla protezione dell'ambiente marino e del litorale del Mediterraneo» nel 10 giugno 1995, resa esecutiva in Italia con l. 27 maggio 1999 n. 175, in G. U. n. 140 del 17 giugno 1999. Il testo consolidato della vigente Convenzione è consultabile all'indirizzo *web* <http://web.unep.org/unepmap/1-barcelona-convention-and-amendments>. In dottrina v. U. VILLANI, *La protezione internazionale del Mar Mediterraneo contro l'inquinamento*, in *Studi mar.*, 1981, 93 ss.; U. LEANZA, *Il sistema regionale per la protezione del Mediterraneo contro l'inquinamento*, in *Dir. maritt.*, 1986, 796 ss.; ID., *Le convenzioni internazionali sulla protezione del Mediterraneo contro l'inquinamento marino*, Napoli, 1992; M. C. CICIRIELLO, *La protezione del Mare Mediterraneo dall'inquinamento: problemi vecchi e nuovi*, cit., 16 ss., e da ultimo più nello specifico v. N. ROS, *Quel régime juridique pour l'exploitation offshore en Méditerranée?*, in *Ann. dr. mar. océan.*, 2015, 205 e spec. 221 ss.

⁽²⁰²⁾ Sebbene «già negli anni Settanta l'attenzione alla protezione e tutela degli ecosistemi marini da parte della Comunità si era manifestata in occasione dell'incidente dell'Amoco Cadiz del 1978, senza però che gli atti normativi adottati conseguentemente riuscissero a prevenire il verificarsi dei disastri successivi», così Cfr. M. T. STILE, *Tutela ambientale e responsabilità per danni da inquinamento marino*, cit., 852 e sulla vicenda in parola v. T. SCOVAZZI, *La sentenza sul risarcimento dei danni nel caso "Amoco Cadiz"*, in *Riv. giur. ambiente*, 1988, 141 ss. Sul rapporto tra la Convenzione di Barcellona e il diritto dell'Ue si è detto che «l'obiettivo della prevenzione e del contrasto all'inquinamento marino è anche perseguito dall'Unione europea, con la conseguenza che per il Mediterraneo vi è una sorta di doppio livello normativo "a geometria variabile" relativamente alla protezione ambientale: il primo livello è costituito dalla Convenzione di Barcellona e dai suoi Protocolli, che vincolano solo gli Stati costieri del bacino, mentre il secondo livello è costituito dal diritto comunitario derivato, vincolante ovviamente solo gli Stati membri dell'Unione europea, anche se non privo di impatto politico sugli Stati mediterranei non membri dell'Unione», così U. LEANZA, I. CARACCILO, *L'Ue e la protezione dell'ambiente marino del Mediterraneo nell'esplorazione e sfruttamento degli idrocarburi offshore*, cit., 631, 632.

un trattato internazionale, dunque vincolante per i soli gli Stati contraenti, tra cui anche Paesi non membri dell'Ue ⁽²⁰³⁾.

Solo con la decisione 77/585/Cee, del 25 luglio 1977, il cui art. 1 afferma che «Sono conclusi, a nome della Comunità economica europea, la convenzione per la protezione del Mare Mediterraneo dall'inquinamento e il protocollo sulla prevenzione del Mare Mediterraneo dovuto allo scarico di rifiuti da parte di navi e di aeromobili» ⁽²⁰⁴⁾, il legislatore europeo assorbe tra le fonti del diritto europeo il provvedimento in esame ⁽²⁰⁵⁾.

Nonostante ciò, la Convenzione di Barcellona ⁽²⁰⁶⁾, e la legislazione europea ⁽²⁰⁷⁾, almeno fino alla metà degli anni '90, non si sono occupate della tutela ambientale in relazione alle attività estrattive in mare ⁽²⁰⁸⁾, considerato che i negoziati del V° Protocollo della Convenzione di Barcellona in

⁽²⁰³⁾ Quanto all'applicazione geografica della Convenzione v. art. 1 secondo cui «1. *For the purposes of this Convention, the Mediterranean Sea area shall mean the maritime waters of the Mediterranean Sea proper, including its gulfs and seas, bounded to the west by the meridian passing through Cape Spartel lighthouse, at the entrance of the Straits of Gibraltar, and to the east by the southern limits of the Straits of the Dardanelles between the Mehmetcik and Kumkale lighthouses. 2. Except as may be otherwise provided in any Protocol to this Convention, the Mediterranean Sea area shall not include internal waters of the Contracting Parties.*»

⁽²⁰⁴⁾ Cfr. art. 1 decisione 77/585/Cee disponibile *on line* all'indirizzo *web* <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=celex:31977D0585>.

⁽²⁰⁵⁾ Ciò è stato possibile in virtù dell'art. 24 della Convenzione per la protezione del Mare Mediterraneo dall'inquinamento dispone che quest'ultima e i protocolli ad essa relativi possono essere firmati dalla (allora) Comunità economica europea.

⁽²⁰⁶⁾ Si rileva che la definizione di «inquinamento» contenuta nella Convenzione non si differenzia da quelle presenti in altri testi internazionali. Cfr. ad esempio la definizione di cui all'art. 2 Convenzione di Barcellona secondo cui «*For the purposes of this Convention: (a) "Pollution" means the introduction by man, directly or indirectly, of substances or energy into the marine environment resulting in such deleterious effects as harm to living resources, hazards to human health, hindrance to marine activities including fishing, impairment of quality for use of sea water and reduction of amenities*» e quella di cui all'art. 1 § 1 n. 4 che descrive l'inquinamento «*of the marine environments*» come «*the introduction by man, directly or indirectly, of substances or energy into the marine environment, including estuaries, which results or is likely to result in such deleterious effects as harm to living resources and marine life, hazards to human health, hindrance to marine activities, including fishing and other legitimate uses of the sea, impairment of quality for use of sea water and reduction of amenities.*»

⁽²⁰⁷⁾ L'evoluzione della tutela ambientale nel legislazione europea è stata molto lenta, infatti «La difesa dell'ambiente (assente nel Trattato di Roma del 1957, istitutivo della Comunità Economica Europea) ha origini piuttosto recenti, che si riconnettono allo sviluppo tecnologico ed industriale che ha caratterizzato il secondo dopoguerra», in questo senso E. TURCO BULGHERINI, *Spunti di riflessione in tema di sicurezza marittima*, cit., 12, che, dando atto del percorso europeo in materia di tutela ambientale, giunge ad evidenziare come «il corpus normativo comunitario ambientale si è andato rapidamente sviluppando, tanto che oggi esistono più di cento atti di diritto derivato (ma sarebbero molti di più se si considerassero anche le modifiche di atti già esistenti) in tutti i settori della politica ambientale», ivi 13 nt. 11. A tal proposito paradigmatico è il dato cronologico che riguarda l'istituzione dell'*European Maritime Safety Agency* (EMSA) risalente all'anno 2002, e realizzata con il regolamento 1406/2002/Ce, che all'art. 1 stabilisce gli obiettivi del nuovo organismo ossia di «*ensuring a high, uniform and effective level of maritime safety, maritime security, prevention of, and response to, pollution caused by ships as well as response to marine pollution caused by oil and gas installations.*». Volgendo lo sguardo verso il diritto nazionale, non si può non rilevare che nella nostra Costituzione manca ogni qualsivoglia riferimento alla tutela ambientale, sebbene dottrina e giurisprudenza siano riusciti a costruire condivisibili argomentazioni per dare ingresso al tema ambientale in costituzione, utilizzando sia il richiamo alla salute di cui all'art. 32 Cost., che l'art. 117, comma 2, lett. s), in cui la «tutela dell'ambiente, dell'ecosistema e dei beni culturali» figurano quali materie su cui lo Stato ha legislazione esclusiva. Su questi ultimi argomenti v. *ex multis* P. DELL'ANNO, *Modelli organizzativi per la tutela dell'ambiente*, cit., 957 ss., G. CORDINI, *Principi costituzionali in tema di ambiente e giurisprudenza della corte costituzionale italiana*, cit., 611 ss., L. COLACINO CINNANTE, *La protezione dell'ambiente, dell'ecosistema e dei beni culturali tra legislazione esclusiva statale e competenze regionali*, cit., 1120 ss.

⁽²⁰⁸⁾ «Tuttavia è bene chiarire che la mancanza di questo quadro regolamentare non significa che il settore dell'industria estrattiva offshore non rientri nell'ambito applicativo dell'*acquis* comunitario in materia ambientale. Anzi numerosi sono gli strumenti di diritto comunitario derivato che interessano anche tale industria; ciò che è mancato,

materia di «*Protection of the Mediterranean Sea against pollution resulting from exploration and exploitation of the continental shelf and the seabed and its subsoil*» si sono conclusi solo nel 1994 ⁽²⁰⁹⁾.

Il c.d. Protocollo *offshore* «mira a tutelare il Mare Mediterraneo dall'inquinamento derivante dall'esplorazione e dallo sfruttamento della piattaforma continentale del suolo e del sottosuolo del mare ed è finalizzato a contrastare l'inquinamento "operazionale", ovvero quello che deriva dal normale funzionamento degli impianti e strutture *offshore*» ⁽²¹⁰⁾.

Il passo appena riportato ha il merito di aver efficacemente evidenziato la problematica che si tenta di approcciare in questa sezione.

Infatti, se da un lato è indubbio che il Protocollo *offshore* risalente al 1994 ⁽²¹¹⁾ sia in effetti successivo, ad esempio, alla Convenzione di Montego Bay del 1982 – considerata la *grundnorm* del diritto del mare – che alla tutela dell'ambiente marino dedica l'intera «Parte XXII» appositamente rubricata «*Protection and Preservation of the Marine Environment*», dall'altro è bene considerare che solo con questo provvedimento si introduce una disciplina volta alla protezione e alla preservazione del Mar Mediterraneo «*from pollution resulting from exploration and exploitation activities*», dando così rilievo alle «operazioni» che precipuamente contraddistinguono la ricerca e la produzione di idrocarburi liquidi e gassosi *offshore*.

invece, è un approccio normativo ad hoc, relativo alle attività di esplorazione e sfruttamento di idrocarburi in mare, tale da tenere conto delle particolarità operazionali di queste attività e dei rischi specifici ad esse collegati», di questo avviso U. LEANZA, I. CARACCILO, *L'Ue e la protezione dell'ambiente marino del Mediterraneo nell'esplorazione e sfruttamento degli idrocarburi offshore*, cit., 633.

⁽²⁰⁹⁾ I negoziati sono durati diciotto anni, cfr. U. LEANZA, I. CARACCILO, *L'Ue e la protezione dell'ambiente marino del Mediterraneo nell'esplorazione e sfruttamento degli idrocarburi offshore*, cit., 631 nt. 15.

⁽²¹⁰⁾ E. TURCO BULGHERINI, *Spunti di riflessione in tema di sicurezza marittima*, cit., 39, che nello stesso passo evidenzia come «Dalla consapevolezza che non esiste a livello internazionale una regolamentazione volta alla protezione del mare dall'inquinamento prodotto dalle attività di esplorazione e sfruttamento degli idrocarburi, l'Unione Europea con decisione del 17 dicembre 2012, ha disposto la propria adesione al "Protocollo *offshore*", adottato a Madrid il 14 ottobre 1994, in vigore dal 24 marzo 2011, relativo alla citata Convenzione di Barcellona, sulla protezione dell'ambiente marino e del litorale del Mediterraneo».

⁽²¹¹⁾ Sebbene l'Ue abbia aderito al Protocollo *offshore* solo nel 2012, subito dopo l'adozione del Protocollo *offshore*, nello stesso 1994, la Commissione europea aveva per la prima volta proposto al Consiglio di firmare il Protocollo. Cfr. proposta del 22 settembre 1994, COM(94) 397 def. Inoltre v. N. ROS, *Quel régime juridique pour l'exploitation offshore en Méditerranée?*, cit., 224.

Ad ogni modo il Protocollo *offshore*, adottato il 14 ottobre 1994, è entrato in vigore soltanto il 25 Marzo 2011, mentre l'Unione Europea vi ha aderito con la decisione 2013/5/Ue del 17 Dicembre 2012 ⁽²¹²⁾ «inglobandolo così tra le fonti del diritto dell'Unione e, nel contempo, di procedere a disciplinare taluni altri aspetti delle attività petrolifere in mare ed i loro correlati rischi ambientali» ⁽²¹³⁾.

Le tappe relative all'entrata in vigore del provvedimento in esame, ed il relativo ingresso nella legislazione europea, sono indicative perché, ancora una volta, connesse al verificarsi di un grande incidente, quello che nel 2010 coinvolse la piattaforma petrolifera *Deepwater Horizon* operata dalla *British Petroleum* e collocata nelle acque del Golfo del Messico ⁽²¹⁴⁾.

L'Unione europea ha reagito all'incidente verificatosi nel Golfo del Messico con condivisibile preoccupazione, avviando un'attività ricognitiva sul complesso delle norme dedicate alla sicurezza delle operazioni *offshore* sia per quanto riguarda l'Unione, che i singoli Stati membri.

Questa attività ha condotto la Commissione europea verso l'elaborazione di un documento dal titolo assolutamente evocativo «Affrontare la sfida della sicurezza delle attività offshore nel settore degli idrocarburi» ⁽²¹⁵⁾.

⁽²¹²⁾ A tal proposito si è opportunamente osservato che «Proprio per il potenziamento della prevenzione e della riduzione dei rischi da attività petrolifere *offshore*, l'Unione europea ha deciso di aderire al Protocollo del 1994, inglobandolo così tra le fonti del diritto dell'Unione e, nel contempo, di procedere a disciplinare taluni altri aspetti delle attività petrolifere in mare ed i loro correlati rischi ambientali», così U. LEANZA, I. CARACCILO, *L'Ue e la protezione dell'ambiente marino del Mediterraneo nell'esplorazione e sfruttamento degli idrocarburi offshore*, cit., 632.

⁽²¹³⁾ In questo senso U. LEANZA, I. CARACCILO, *L'Ue e la protezione dell'ambiente marino del Mediterraneo dall'esplorazione e sfruttamento di idrocarburi offshore*, cit., 632. V. assai utilmente la ricostruzione aggiornata di T. SCOVAZZI, *International Cooperation as Regards Protection of the Environment and Fisheries in the Mediterranean Sea*, in *AADI*, 2018, 301 ss.

⁽²¹⁴⁾ Sull'incidente di particolare interesse è il rapporto elaborato dalla Commissione nazionale U.S.A. disponibile online all'indirizzo <http://oscaction.org/resource-center/commissionreports-papers/>, in dottrina v. *ex multis* L. GRELLET, *Sommes-nous armés en Europe face à un accident majeur d'installations pétrolières ou gazières en mer*, in *Dr. mar. fr.*, 2012, 199 ss.; T. SCOVAZZI, *Nuove norme per fronteggiare i rischi delle attività minerarie sui fondi marini*, in *Riv. giur. ambiente*, 2012, 281 ss.

⁽²¹⁵⁾ Nella Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, adottata il 12 ottobre 2010, sembra di particolare interesse un passo che individua esattamente il piano d'azione dell'Unione, secondo cui «L'ampiezza e la gravità dell'incidente che ha coinvolto la piattaforma *Deepwater Horizon* ha spinto la Commissione ad avviare, già nel mese di maggio, un esame urgente dei livelli di sicurezza nelle attività *offshore* di ricerca e produzione di idrocarburi nelle acque europee. Attraverso un'analisi della legislazione europea in vigore e consultazioni con l'industria e le autorità competenti degli Stati membri, la Commissione ha individuato, nel mese di luglio, cinque aree principali dove è necessario intervenire per garantire i livelli di sicurezza e tutela dell'ambiente che sono propri dell'UE: approfondimento delle procedure di autorizzazione, miglioramento dei controlli da parte delle autorità pubbliche, correzione delle lacune esistenti nella legislazione in vigore, rafforzamento della capacità di reazione dell'UE ai disastri, e maggiore cooperazione internazionale per promuovere la sicurezza *offshore* e le capacità di reazione a livello mondiale». Il testo della Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo e al Consiglio è consultabile all'indirizzo <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:52010DC0560>. Su questo argomento imponenti sono stati anche i lavori parlamentari, cfr. il «Dossier 67/DN» del 30 maggio 2011, del Senato della Repubblica, consultabile all'indirizzo <https://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/00737078.pdf>. Si rileva, infine, che la citata comunicazione è preceduta dalla «Risoluzione del Parlamento europeo del 7 ottobre 2010 sull'azione UE in materia di prospezione ed estrazione di petrolio in Europa», visionabile all'indirizzo <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2010-0352+0+DOC+XML+V0//IT>, in cui, tra l'altro, si «invita la Commissione, nella sua attuale revisione della direttiva sulla valutazione dell'impatto ambientale, a garantire che tutte le attività sul fondale marino siano soggette a una valutazione obbligatoria, che sia assicurata la qualità delle VIA e che

Ad essa si aggiunse la «Proposta di decisione del Consiglio sull'adesione dell'Unione europea al protocollo relativo alla protezione del Mare Mediterraneo dall'inquinamento derivante dall'esplorazione e dallo sfruttamento della piattaforma continentale, del fondo del mare e del suo sottosuolo», nella cui relazione si evidenzia che «L'Unione europea non ha né firmato né ratificato il protocollo *offshore*» sebbene «La Commissione aveva proposto al Consiglio (COM(94)397 definitivo) di firmare il protocollo prima che fosse adottato dalla conferenza delle parti nell'ottobre 1994», ma «All'epoca si ritenne più opportuno portare avanti l'elaborazione di un regime comunitario di responsabilità ambientale, anziché precorrerlo con un accordo internazionale»⁽²¹⁶⁾.

La Commissione europea proprio in ragione del grande interesse suscitato dal disastro ambientale dell'aprile 2010 ha adottato, a distanza di appena un anno dal precedente documento, uno schema di «Proposta di regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio sulla sicurezza delle attività offshore di prospezione, ricerca e produzione nel settore degli idrocarburi (Regolamento Offshore)», caratterizzato da due obiettivi generali «(i) ridurre i rischi di incidenti gravi nelle acque unionali e (ii) limitare le conseguenze nel caso in cui si verifichi comunque un incidente»⁽²¹⁷⁾.

Nel frattempo con la decisione 2013/5/Ue, del 17 dicembre 2012, l'Unione perfeziona la sua adesione Protocollo *offshore* della Convenzione di Barcellona, e, a distanza di soli sei mesi, il 12 giugno 2013, emana la direttiva 2013/30/Ue, c.d. «Direttiva *offshore*»⁽²¹⁸⁾, sulla sicurezza delle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi.

Soltanto con questi due provvedimenti può dirsi completato il percorso unionale verso la sicurezza (anche ambientale) delle operazioni *offshore* nel settore degli idrocarburi.

A tal proposito vale la pena, in questa sede, verificare quali sono gli *standards* di tutela ambientale predisposti dal Protocollo *offshore*, per poi passare allo studio della direttiva *offshore*⁽²¹⁹⁾,

le attività estremamente pericolose come la perforazione del fondale marino non siano consentite qualora una VIA segnali che i rischi non possono essere attenuati in modo soddisfacente». Su tale ultimo rilievo v. G. GARZIA, *Ricerca di idrocarburi in mare, principio di precauzione e tutela dell'ambiente marino*, in *Amb. Sviluppo*, 2013, 37, e spec. 39 ss. Per alcune problematiche giurisprudenziali v. M. TAGLIAFERRO, *Attività di ricerca di idrocarburi e principio di precauzione*, nota a Tar Lecce 14 luglio 2011, in *Amb. Sviluppo*, 2012, 745 ss. In argomento per approfondimenti su differenti questioni v. F. MERUSI, V. GIOMI (a cura di), *Principio di precauzione e impianti petroliferi costieri*, Torino, 2011.

⁽²¹⁶⁾ Il testo della proposta e della annessa relazione sono disponibili *online* all'indirizzo *web* <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A52011PC0690>.

⁽²¹⁷⁾ La proposta di regolamento è stata presentata il 27 ottobre 2011, ed è visionabile sulla pagina *web* <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A52011PC0688>.

⁽²¹⁸⁾ La direttiva 2013/30/Ue che rappresenta un passo epocale nella materia che qui occupa, è consultabile all'indirizzo *web* <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=celex%3A32013L0030>. A tal proposito è il caso di segnalare che la menzionata direttiva *offshore* altro non è che il risultato dei lavori predisposti in relazione alla precedente «Proposta di regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio sulla sicurezza delle attività offshore di prospezione, ricerca e produzione nel settore degli idrocarburi (*Regolamento Offshore*)» tramutata poi in «Proposta di direttiva», in ragione dei pareri espressi dall'EWP del Consiglio e dalla Commissione Industria, Ricerca ed Energia (ITRE) del Parlamento Europeo.

⁽²¹⁹⁾ Cui sarà appositamente dedicato il prossimo paragrafo.

evidenziando sin d'ora che il primo dei due «copre l'inquinamento operativo, ossia quello che deriva dal normale funzionamento delle strutture *offshore*» ⁽²²⁰⁾, mentre la seconda «concerne l'inquinamento accidentale, ossia quello causato da esplosioni, rotture delle condotte, sversamento dalle petroliere e collisioni quando le navi si ormeggiano alle piattaforme» ⁽²²¹⁾.

Chiarito il diverso obiettivo delle due discipline, per poter comprendere il grande impatto che il Protocollo *offshore* ha determinato nel settore delle attività estrattive in mare, è necessario prendere in considerazione le «operazioni» cui lo stesso si rivolge, ossia: «(i) *Activities of scientific research concerning the resources of the seabed and its subsoil; (ii) Exploration activities: seismological activities; surveys of the seabed and its subsoil; sample taking; Exploration drilling; (iii) Exploitation activities: Establishment of an installation for the purpose of recovering resources, and activities connected therewith; Development drilling; Recovery, treatment and storage; Transportation to shore by pipeline and loading of ships; Maintenance, repair and other ancillary operations*» ⁽²²²⁾.

Allo stesso modo, e anche in ragione dell'analisi svolta in relazione alla natura giuridica delle piattaforme marine di cui al primo capitolo del presente scritto, bisogna mettere in luce che il Protocollo *offshore* utilizza una nozione di «impianto» assai ampia, qualificando la «*installation*» come «*any fixed or floating structure, and any integral part thereof, that is engaged in activities, including, in particular: (i) Fixed or mobile offshore drilling units; (ii) Fixed or floating production units including dynamically-positioned units; (iii) Offshore storage facilities including ships used for this purpose; (iv) Offshore loading terminals and transport systems for the extracted products, such as submarine pipelines; (v) Apparatus attached to it and equipment for the reloading, processing, storage and disposal of substances removed from the seabed or its subsoil*» ⁽²²³⁾.

Inoltre l'art. 3 del Protocollo *offshore*, definendo gli «impegni principali» cui si obbligano le Parti contraenti, prevede che queste «*shall take, individually or through bilateral or multilateral cooperation, all appropriate measures to prevent, abate, combat and control pollution in the Protocol Area resulting from activities, inter alia, by ensuring that the best available techniques, environmentally effective and economically appropriate, are used for this purpose*» e, in ragione di ciò, «*2. The Parties shall ensure that all necessary measures are taken so that activities do not cause pollution*» ⁽²²⁴⁾.

⁽²²⁰⁾ In questo senso U. LEANZA, I. CARACCIOLIO, *L'Ue e la protezione dell'ambiente marino del mediterraneo dall'esplorazione e sfruttamento di idrocarburi offshore*, cit., 637.

⁽²²¹⁾ Per la distinzione appena riportata v. U. LEANZA, I. CARACCIOLIO, *L'Ue e la protezione dell'ambiente marino del mediterraneo dall'esplorazione e sfruttamento di idrocarburi offshore*, cit., 637.

⁽²²²⁾ Cfr. art. 1 lett. d) Protocollo *offshore*.

⁽²²³⁾ Cfr. art. 1 lett. f) Protocollo *offshore*.

⁽²²⁴⁾ Nell'art. 3 appena riportato si fa riferimento alla «*Protocol Area*» individuata ai sensi dell'art. 1 e coincidente con la zona del Mare Mediterraneo quale definita nell'art. 1 della Convenzione di Barcellona, ossia: «*the maritime waters of the Mediterranean Sea proper, including its gulfs and seas, bounded to the west by the meridian passing through Cape Spartel lighthouse, at the entrance of the Straits of Gibraltar, and to the east by the southern limits of the Straits of the Dardanelles between Mehmetcik and Kumkale lighthouses*», cui si aggiungono la piattaforma continentale, il fondo del mare e il suo sottosuolo; nonché le acque, compresi il fondo del mare e il suo sottosuolo, sul lato rivolto verso terra delle linee di base da cui è misurata la

A tale fine si introduce un complesso meccanismo di autorizzazioni – per l’esplorazione o lo sfruttamento – rilasciate dalle competenti autorità, nell’ambito di procedure in cui si verifica che «*the installation has been constructed according to international standards and practice and that the operator has the technical competence and the financial capacity to carry out the activities. Such authorisation shall be granted in accordance with the appropriate procedure, as defined by the competent authority*», considerato che l’autorizzazione richiesta dovrebbe essere negata nel caso in cui si ravvisino «*indications that the proposed activities are likely to cause significant adverse effects on the environment*»⁽²²⁵⁾.

Dal canto suo l’operatore⁽²²⁶⁾, al fine di ottenere la detta autorizzazione, così come l’eventuale rinnovo, dovrà predisporre un progetto contenente «*A survey concerning the effects of the proposed activities on the environment*», in relazione al quale la competente autorità «*may, in the light of the nature, scope, duration and technical methods employed in the activities and of the characteristics of the area, require that an environmental impact assessment be prepared in accordance with Annex IV to this Protocol*»⁽²²⁷⁾.

La sezione III del Protocollo *offshore*, appositamente dedicata a «*Wastes and Harmful or Noxious Substances and Materials*», contiene le disposizioni dedicate alla gestione dei rifiuti, nonché per l’uso, l’immagazzinaggio e lo smaltimento di sostanze e materiali pericolosi o nocivi, sempre al fine di ridurre al minimo il rischio di inquinamento, imponendo agli Stati contraenti di predisporre «*a general obligation upon operators to use the best available, environmentally effective and economically appropriate techniques and to observe internationally accepted standardsil tutto sempre*»⁽²²⁸⁾.

larghezza del mare territoriale e che si estendono, nel caso dei corsi d’acqua, fino al limite delle acque dolci. Inoltre è prevista la possibilità di includere nella zona del protocollo zone umide e zone costiere del proprio territorio. In conclusione si evidenzia che le disposizioni Protocollo né gli eventuali atti che abbiano questo come base giuridica, pregiudicano i diritti degli Stati relativamente alla delimitazione della piattaforma continentale. Per completare il quadro introduttivo è opportuno evidenziare che la definizione di «inquinamento» utilizzata nel protocollo è mutuata dalla Convenzione di Barcellona, nella quale si prevede che «*“Pollution” means the introduction by man, directly or indirectly, of substances or energy into the marine environment, including estuaries, which results, or is likely to result, in such deleterious effects as harm to living resources and marine life, hazards to human health, hindrance to marine activities, including fishing and other legitimate uses of the sea, impairment of quality for use of seawater and reduction of amenities*», cfr. art. 2 lett. a).

⁽²²⁵⁾ Cfr. art. 4 § 1 e § 2 Protocollo *offshore*.

⁽²²⁶⁾ La definizione di «operatore» è appositamente fornita nell’art. 1 lett. Protocollo *offshore*, ai sensi del quale è considerato tale «*(i) Any natural or juridical person who is authorised by the Party exercising jurisdiction over the area where the activities are undertaken (hereinafter referred to as the ‘Contracting Party’) in accordance with this Protocol to carry out activities and/ or who carries out such activities*» come pure «*(ii) Any person who does not hold an authorisation within the meaning of this Protocol but is de facto in control of such activities*».

⁽²²⁷⁾ Cfr. art. 5 § Protocollo *offshore*, in cui sono elencati altri e più specifici requisiti per la definizione precisa delle zone geografiche in cui è prevista l’attività, comprese le zone di sicurezza; le qualifiche professionali e tecniche dell’operatore candidato e del personale dell’impianto e la composizione dell’equipaggio; le misure di sicurezza di cui all’articolo; piani di emergenza; procedure di monitoraggio; piani di rimozione degli impianti; le precauzioni eventualmente adottate rispetto alle zone specialmente protette; le garanzie finanziarie. Tutti i requisiti di cui alla disposizione in parola devono essere valutati dall’autorità ai sensi del successivo art. 6, in cui si specificano le modalità di concessione della richiesta autorizzazione.

⁽²²⁸⁾ Cfr. artt. 8 -14 Protocollo *offshore*.

Altre norme sono dedicate al mantenimento della sicurezza durante la vita operativa dell'installazione ⁽²²⁹⁾ e in particolare: l'art. 15 si occupa delle misure di sicurezza riguardo alla progettazione, alla costruzione, alla posa, alle attrezzature, alla segnalazione, al funzionamento e alla manutenzione degli impianti; l'art. 16 dei piani di emergenza contro l'inquinamento del Mare Mediterraneo provocato da idrocarburi e altre sostanze nocive in caso di situazione critica; l'art. 17 impone la notifica, da parte dell'operatore all'autorità competente, di qualsiasi evento che si verifichi su di un impianto o in mare, e che causi o rischi di causare inquinamento nella zona del protocollo; l'art. 18 in materia di lotta all'inquinamento prevede che le Parti contraenti si diano assistenza reciproca e che la Parte in difficoltà chieda l'aiuto delle altre, direttamente o attraverso il Centro regionale di coordinamento e controllo per la prevenzione e la lotta all'inquinamento nel Mediterraneo (Rempec), che collaborano per fornire l'assistenza richiesta; l'art. 19 disciplina il monitoraggio periodico degli impianti imponendo alle autorità competenti di istituire un sistema nazionale di monitoraggio per tenere sotto controllo l'impatto delle attività sull'ambiente; l'art. 20 è rivolto alla gestione delle procedure di rimozione degli impianti; l'art. 21, nell'ottica di tutelare adeguatamente le zone «zone specialmente protette del Mediterraneo» ⁽²³⁰⁾ e le altre zone eventualmente istituite dai singoli Stati contraenti, impone alle parti di adottare misure speciali in conformità del diritto internazionale, individualmente o tramite una cooperazione bilaterale o multilaterale, per prevenire, ridurre, combattere e controllare l'inquinamento derivante dalle attività svolte in tali zone.

Degli obblighi cooperazione si occupa la sezione V del Protocollo *offshore*, ove l'art. 26 è specificatamente dedicato al problema dell'inquinamento transfrontaliero, relativamente al quale si impone alle parti contraenti di adottare tutte le misure necessarie per garantire che le attività soggette alla propria giurisdizione siano condotte in modo da non causare inquinamento.

Inoltre le stesse Parti devono tenere sotto controllo gli eventuali effetti dannosi delle attività sull'ambiente, a prescindere dal fatto che tali conseguenze si producano all'interno o all'esterno degli spazi sottoposti alla propria giurisdizione.

Nel caso in cui una Parte venisse a conoscenza di situazioni rischiose per l'ambiente marino o che questo è stato danneggiato dall'inquinamento, ne dà immediata comunicazione alle Parti che

⁽²²⁹⁾ Cfr. sezione IV Protocollo *offshore*.

⁽²³⁰⁾ Uno dei Protocolli della Convenzione di Barcellona, quello firmato a Ginevra nel 1982, era intitolato «*Protocol concerning Mediterranean Specially Protected Areas*», l'Ue vi ha aderito mediante la decisione 84/132/CEE, del 1° marzo 1984. Successivamente, nel 1995, questo protocollo venne sostituito dal «*Protocol concerning Specially Protected Areas and Biological Diversity in the Mediterranean*». In argomento v. F. SPADI, *Il Protocollo relativo alle aree specialmente protette e alla diversità biologica nel Mediterraneo (Barcellona, 10 giugno 1995) - Analisi e confronto con il Protocollo relativo alle aree del Mediterraneo particolarmente protette (Ginevra, 3 aprile 1982)*, in *Dir. maritt.*, 1997, 1196 ss.

ritiene possano essere interessate dal danno e informa il Centro regionale di coordinamento e controllo per la prevenzione e la lotta all'inquinamento nel Mediterraneo (Rempec), fornendo le informazioni funzionali ad eventuali interventi. Del pari il Rempec diffonde immediatamente le notizie ricevute a tutte le parti interessate.

Per la tutela dei soggetti interessati dall'inquinamento o da altri effetti negativi risultanti dalle operazioni proposte o in corso, che siano cittadini o altri Stati, le Parti si adoperano, in ragione dei propri sistemi giuridici e, se del caso, sulla base di un accordo, per garantire parità di accesso e di trattamento nei procedimenti amministrativi.

In conclusione si prevede una obbligazione di cooperazione in capo alle Parti contraenti nei confronti dell'eventuale Stato non contraente ove l'inquinamento si sia realizzato nel territorio di questo ultimo e al fine di rendere possibile l'applicazione del protocollo.

Sulla responsabilità ed il risarcimento si auspica che le Parti contraenti riescano a cooperare appena possibile per elaborare e adottare norme e procedure appropriate concernenti la determinazione delle responsabilità e il risarcimento dei danni derivanti dalle attività *offshore*.

Nel frattempo si impone ad ogni Parte di adottare le misure necessarie per assicurare che gli operatori siano considerati responsabili dei danni causati dalle attività e che siano tenuti a versare un risarcimento pronto e adeguato.

Del pari le Parti contraenti dovranno adoperarsi per l'adozione di strumenti con cui assicurare che gli operatori abbiano e mantengano una adeguata copertura finanziaria al fine di garantire il risarcimento dei danni causati dalle attività cui si riferisce il Protocollo.

2.4. La Direttiva 2013/30/Ue (c.d. Direttiva *offshore*)

Lo studio della Direttiva 2013/30/Ue, c.d. Direttiva *offshore* ⁽²³¹⁾, deve inevitabilmente muovere dall'analisi del titolo del provvedimento che, oltre ad individuarne l'ambito, ossia «la sicurezza delle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi», determina la modifica della direttiva 2004/35/Ce sulla responsabilità ambientale in materia di prevenzione e riparazione del danno ambientale ⁽²³²⁾.

Infatti dai lavori preparatori condotti per giungere all'adozione della Direttiva *offshore* è emerso che il verificarsi di incidenti nelle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi è una possibilità costante, e che l'effetto di tali eventi si concretizza (anche) in un «danno ambientale» che merita di essere adeguatamente tutelato, tanto che l'obiettivo principale della disciplina in esame è proprio quello di stabilire «i requisiti minimi per prevenire gli incidenti gravi nelle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi e limitare gli esiti pregiudizievoli di tali incidenti» ⁽²³³⁾.

Di conseguenza, considerato che la direttiva 2004/35/Ce distingue il danno ambientale – inteso quale «danno alle specie e agli habitat naturali protetti, vale a dire qualsiasi danno che produca significativi effetti negativi sul raggiungimento o il mantenimento di uno stato di conservazione

⁽²³¹⁾ Sull'adozione della direttiva 2013/30/Ue, nota anche come «*Offshore Safety Directive*» (OSD), in relazione al Protocollo *offshore*, la dottrina ha sostenuto che «l'Unione europea ha deciso di adottare uno strumento normativo di diritto derivato sulla sicurezza delle piattaforme *offshore*, che in un certo qual modo si integrasse e completasse il regime di cui al Protocollo del 1994», così U. LEANZA, I. CARACCILOLO, *L'Ue e la protezione dell'ambiente marino del mediterraneo dall'esplorazione e sfruttamento di idrocarburi offshore*, cit., 635. Per i primi commenti sulla Direttiva *offshore* v. E. TURCO BULGHERINI, *Spunti di riflessione in tema di sicurezza marittima*, in *Sicurezza e libertà nell'esercizio della navigazione*, cit., 40; J. JUSTE RUIZ, *La directive européenne sur la sécurité de pérations pétrolières et gazières en mer*, in *Revue Juridique de l'Environnement*, 2014, 23 ss.; S. VACCARI, *Le nuove disposizioni in tema di prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi e le problematiche giuridiche connesse*, in *Rivista quadrimestrale di diritto dell'ambiente*, 2015, 48, e spec. 69 ss. Sulla Direttiva *offshore* si segnala che la Commissione europea in data 19 settembre 2018 ha avviato una consultazione pubblica, ai sensi dell'art. 40 della direttiva stessa, per la valutazione della direttiva 2013/30/UE per valutare l'adeguatezza del provvedimento la trasposizione negli ordinamenti nazionali. I risultati della consultazione, che resterà aperta fino al 21 dicembre 2018, confluiranno in un documento destinato al Consiglio e al Parlamento europeo, in cui si verificherà la necessità di introdurre emendamenti al testo della Direttiva *offshore*.

⁽²³²⁾ La direttiva 2004/35/Ce introduce le norme basate sul principio «chi inquina paga» in virtù del quale il soggetto provoca un danno ambientale, appositamente definito dalla stessa direttiva e su cui si dirà nel prosieguo, ne è responsabile e di conseguenza sopporta le azioni di prevenzione o di riparazione ed i costi connessi. In dottrina v. *ex multis* M. PALOMBINO, *Il significato del principio «chi inquina paga» nel diritto internazionale*, in *Riv. giur. ambiente*, 2003, 871 ss.; F. PELLEGRINO, *Il principio «chi inquina paga» nell'ordinamento dell'Unione europea*, in *Tutela dell'ambiente e principio «chi inquina paga»*, a cura di G. Moschella, A. Citrigno, Milano, 2014, 21 ss. Il testo della direttiva è consultabile all'indirizzo *web* <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32004L0035>.

⁽²³³⁾ Cfr. art. 1 § 1 Direttiva *offshore*. In argomento particolarmente interessante M. H. NORDQUIST, A. FAUSSER, *Offshore Drilling in the Outer Continental Shelf: International Best Practices and Standards in the Wake of the Deepwater Horizon Explosion and Oil Spill*, in *Peaceful Order in the World's Ocean*, a cura di M. W. Lodge, M. H. Nordquist, Leiden-Boston, 2014, 115 ss. In argomento si segnala che la DGS-UNMIG, già dal 2014, ha avviato una serie di collaborazioni con università, enti di ricerca e Corpi dello Stato nell'ambito del progetto «Clypea-II network per la sicurezza *offshore*» con l'obiettivo di elaborare meccanismi ed intese finalizzati al costante miglioramento della sicurezza delle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi. I lavori del *network* sono visionabili all'indirizzo *web* <http://unmig.mise.gov.it/unmig/accordi/accordi.asp>.

favorevole di tali specie e habitat»⁽²³⁴⁾ – in «danno alle acque» e «danno al terreno»⁽²³⁵⁾, si è reso necessario, prima di tutto, riconsiderare la nozione di «danno alle acque», potendo questo scaturire (anche) da un «incidente» derivante dalle operazioni a mare nel settore degli idrocarburi, e, nello specifico, da un «incidente ambientale grave», individuato dalla Direttiva *offshore* come l'evento «che provoca, o rischia verosimilmente di provocare effetti negativi significativi per l'ambiente conformemente alla direttiva 2004/35/CE»⁽²³⁶⁾.

Proprio in considerazione della definizione di incidente ambientale grave, ove si richiama il concetto di danno ambientale, l'art. 38 Direttiva *offshore* modifica la nozione di «danno alle acque» di cui all'art. 2 § 1 della direttiva 2004/35/CE sostituendola con la seguente: «qualsiasi danno che incida in modo significativamente negativo su: i) lo stato ecologico, chimico o quantitativo o il potenziale ecologico delle acque interessate, quali definiti nella direttiva 2000/60/CE, fatta eccezione per gli effetti negativi cui si applica l'articolo 4, paragrafo 7, di tale direttiva, oppure ii) lo stato ambientale delle acque marine interessate, quale definito nella direttiva 2008/56/CE, nella misura in cui aspetti particolari dello stato ecologico dell'ambiente marino non siano già affrontati nella direttiva 2000/60/CE»⁽²³⁷⁾.

Il *novum* sta proprio nel riferimento alle «acque marine» la cui definizione si rinviene nell'art. 3 § 1 direttiva 2008/56/CE che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino e che le descrive come «a) acque, compresi il fondale e il sottosuolo, situate al di là della linea di base che serve a misurare l'estensione delle acque territoriali fino ai confini della zona su cui uno Stato membro ha e/o esercita diritti giurisdizionali, in conformità dell'UNCLOS, escluse le acque adiacenti ai paesi e ai territori indicati nell'allegato II del trattato e ai dipartimenti e alle collettività territoriali francesi d'oltremare», nonché le «b) acque costiere quali

⁽²³⁴⁾ Cfr. art. 2 § 1 lett. a) direttiva 2004/35/CE. Inoltre per un approfondimento sul tema v. T. BALLARINO, *La responsabilità civile in materia di prevenzione e di riparazione del danno ambientale nel diritto dell'Unione Europea*, in *Il principio dello sviluppo sostenibile nel diritto internazionale ed europeo dell'ambiente*, a cura di P. Fois, Napoli, 2007, 381 ss.; S.M. CARBONE, F. MUNARI, L. SCHIANO DI PEPE, *The Environmental Liability Directive and liability for damage to the marine environment*, in *J. Int. Mar. Law*, 2007, 341 ss.; M. P. GIRACCA, *Il danno ambientale e il diritto comunitario*, in *La tutela dell'ambiente* a cura di R. Ferrara, Torino, 2006, 209 ss.; G. LO SCHIAVO, *La Corte di Giustizia e l'interpretazione della direttiva 35/2004 sulla responsabilità per danno ambientale: nuove frontiere*, in *Rivista Italiana di Diritto Pubblico Comunitario*, 2011, p. 83 ss.; M. Alberton, *La quantificazione e la riparazione del danno ambientale nel diritto internazionale e dell'Unione europea*, Milano, 2011; L. BERGKAMP, B.J. GOLDSMITH, *The EU Environmental Liability Directive*, Oxford, 2013.

⁽²³⁵⁾ Il danno al danno al terreno è individuato dall'art. 2 § 1 lett. c) direttiva 2004/35/CE come «qualsiasi contaminazione del terreno che crei un rischio significativo di effetti negativi sulla salute umana a seguito dell'introduzione diretta o indiretta nel suolo, sul suolo o nel sottosuolo di sostanze, preparati, organismi o microrganismi nel suolo».

⁽²³⁶⁾ Cfr. art. 2 n. 37 Direttiva *offshore*.

⁽²³⁷⁾ La precedente versione l'art. 2 § 1 lett. b) direttiva 2004/35/CE qualificava il «danno alle acque» come «qualsiasi danno che incida in modo significativamente negativo sullo stato ecologico, chimico e/o quantitativo e/o sul potenziale ecologico delle acque interessate, quali definiti nella direttiva 2000/60/CE, a eccezione degli effetti negativi cui si applica l'articolo 4, paragrafo 7 di tale direttiva».

definite nella direttiva 2000/60/CE, il loro fondale e sottosuolo, nella misura in cui aspetti specifici dello stato ecologico dell'ambiente marino non siano già trattati nella presente direttiva o in altra normativa comunitaria»⁽²³⁸⁾.

Chiarita in questo modo la nuova nozione di danno (ambientale) alle acque, pare ora opportuno riflettere sulla definizione della più ampia categoria di «incidente grave», rispetto alla quale l'incidente ambientale (grave) di cui all'art. 2 § 37 Direttiva *offshore* (che rileva per quanto sopra evidenziato in tema di «danno alle acque») pare essere una particolare e specifica manifestazione.

Infatti l'art. 2 § 1 Direttiva *offshore* definisce l'incidente grave come quello che si verifica «in relazione a un impianto o ad infrastrutture connesse, e che coincide con «a) un incidente che comporta un'esplosione, un incendio, la perdita di controllo di un pozzo o la fuoriuscita di idrocarburi o di sostanze pericolose che comportano, o hanno un forte potenziale per provocare decessi o lesioni personali gravi; b) un incidente che reca all'impianto o alle infrastrutture connesse un danno grave che comporta, o ha un forte potenziale per provocare, incidenti mortali o lesioni personali gravi; c) qualsiasi altro incidente che provoca la morte o lesioni gravi a cinque o più persone che si trovano sull'impianto in mare in cui ha origine il pericolo o sono impegnate in un'operazione sull'impianto in mare nel settore degli idrocarburi o sulle infrastrutture connesse o in collegamento

⁽²³⁸⁾ Infatti nella definizione di cui alla direttiva 2000/60/Ce, richiamata nella precedente versione dell'art. 2 § 1 lett. b) direttiva 2004/35/Ce, in cui si distingue tra «1) “acque superficiali”: le acque interne, ad eccezione delle acque sotterranee; le acque di transizione e le acque costiere, tranne per quanto riguarda lo stato chimico, in relazione al quale sono incluse anche le acque territoriali; 2) “acque sotterranee”: tutte le acque che si trovano sotto la superficie del suolo nella zona di saturazione e a contatto diretto con il suolo o il sottosuolo; 3) “acque interne”: tutte le acque superficiali correnti o stagnanti, e tutte le acque sotterranee all'interno della linea di base che serve da riferimento per definire il limite delle acque territoriali; 4) “fiume”: un corpo idrico interno che scorre prevalentemente in superficie ma che può essere parzialmente sotterraneo; 5) “lago”: un corpo idrico superficiale interno fermo; 6) “acque di transizione”: i corpi idrici superficiali in prossimità della foce di un fiume, che sono parzialmente di natura salina a causa della loro vicinanza alle acque costiere, ma sostanzialmente influenzati dai flussi di acqua dolce; 7) “acque costiere”: le acque superficiali situate all'interno rispetto a una retta immaginaria distante, in ogni suo punto, un miglio nautico sul lato esterno dal punto più vicino della linea di base che serve da riferimento per definire il limite delle acque territoriali e che si estendono eventualmente fino al limite esterno delle acque di transizione; 8) “corpo idrico artificiale”: un corpo idrico superficiale creato da un'attività umana; 9) “corpo idrico fortemente modificato”: un corpo idrico superficiale la cui natura, a seguito di alterazioni fisiche dovute a un'attività umana, è sostanzialmente modificata, come risulta dalla designazione fattane dallo Stato membro in base alle disposizioni dell'allegato II; 10) “corpo idrico superficiale”: un elemento distinto e significativo di acque superficiali, quale un lago, un bacino artificiale, un torrente, fiume o canale, parte di un torrente, fiume o canale, acque di transizione o un tratto di acque costiere; 11) “falda acquifera”: uno o più strati sotterranei di roccia o altri strati geologici di porosità e permeabilità sufficiente da consentire un flusso significativo di acque sotterranee o l'estrazione di quantità significative di acque sotterranee; 12) “corpo idrico sotterraneo”: un volume distinto di acque sotterranee contenute da una o più falde acquifere; 13) “bacino idrografico”: il territorio nel quale scorrono tutte le acque superficiali attraverso una serie di torrenti, fiumi ed eventualmente laghi per sfociare al mare in un'unica foce, a estuario o delta; 14) “sottobacino”: il territorio nel quale scorrono tutte le acque superficiali attraverso una serie di torrenti, fiumi ed eventualmente laghi per sfociare in un punto specifico di un corso d'acqua (di solito un lago o la confluenza di un fiume); 15) “distretto idrografico”: area di terra e di mare, costituita da uno o più bacini idrografici limitrofi e dalle rispettive acque sotterranee e costiere che, a norma dell'articolo 3, paragrafo 1, è definito la principale unità per la gestione dei bacini idrografici», manca il riferimento alle «acque marine» per come individuate ai sensi dell'art. 3 § 1 direttiva 2008/56/Ce.

con tale impianto e tali infrastrutture; o d) qualsiasi incidente ambientale grave risultante dagli incidenti di cui alle lettere a), b) e c)»⁽²³⁹⁾.

Alla luce di tale ultima descrizione viene in rilievo l'obiettivo principale della Direttiva *offshore*, che, come pocanzi evidenziato, coincide con la previsione di requisiti minimi per prevenire gli incidenti gravi nelle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi e limitarne le conseguenze.

Ciò posto pare si possa desumere che l'incidente ambientale cui si rivolge questa legislazione è solo quello «grave», ossia quello «che provoca, o rischia verosimilmente di provocare, effetti negativi significativi per l'ambiente conformemente alla direttiva 2004/35/CE», ai sensi dell'art. 2 § 2 Direttiva *offshore*, e che risulti «dagli incidenti di cui alle lettere a), b) e c)» di cui al riportato art. 2 § 1 Direttiva *offshore*⁽²⁴⁰⁾.

Qualificata in questo senso la portata della disciplina, in relazione agli incidenti gravi che intende prevenire, e considerata la residualità di quello ambientale che rileva solo ove sia «grave», – essendo questa Direttiva volta a scongiurare per lo più «incidenti gravi», per come descritti nell'art. 2 §1 – non resta che appurare quali sono le operazioni nell'ambito delle quali si possono verificare detti incidenti gravi.

L'art. 2 § 3 Direttiva *offshore* descrive le operazioni «in mare» – ove con tale locuzione si riferisce al mare territoriale, alla zona economica esclusiva o alla piattaforma continentale dello Stato membro, conformemente alla CNUDM⁽²⁴¹⁾ – nel settore degli idrocarburi, come «tutte le attività connesse all'impianto o alle infrastrutture collegate, compresi il progetto, la pianificazione, la costruzione, l'esercizio e la dismissione, relative all'esplorazione e alla produzione di idrocarburi, ma a esclusione del trasporto di idrocarburi da una costa all'altra»⁽²⁴²⁾, intendendo per «esplorazione» la «perforazione nell'ambito di una prospezione e tutte le operazioni in mare connesse nel settore degli idrocarburi che devono essere effettuate prima delle operazioni connesse alla produzione»⁽²⁴³⁾ e per «produzione», invece, l'attività di «estrazione in mare di idrocarburi dagli strati

⁽²³⁹⁾ Cfr. art. 2 § 1 Direttiva *offshore* che si chiude con una ulteriore disposizione per stabilire che «Al fine di stabilire se un incidente costituisce un incidente grave a norma delle lettere a), b) o d), un impianto che è di norma non presidiato è considerato come se fosse presidiato».

⁽²⁴⁰⁾ In tal senso U. LEANZA, I. CARACCILO, *L'Ue e la protezione dell'ambiente marino del mediterraneo dall'esplorazione e sfruttamento di idrocarburi offshore*, cit., secondo cui «In conclusione, qualsiasi incidente che produca un danno ai sensi della dir. 2004/35/Ce è un incidente ambientale grave se è consequenziale a un incidente grave all'impianto o alle persone», ivi 646.

⁽²⁴¹⁾ Cfr. art. 2 § 2 Direttiva *offshore*.

⁽²⁴²⁾ Cfr. art. 2 § 3 Direttiva *offshore*. Come si evince da questa norma figura tra le operazioni in mare nel settore degli idrocarburi anche la «dismissione», cui, per l'attualità del tema ed i recenti interventi normativi, anche del legislatore nazionale, si dedicherà l'intero capitolo terzo di questo scritto.

⁽²⁴³⁾ Cfr. art. 2 § 15 Direttiva *offshore*.

sotterranei dell'area autorizzata, inclusa la lavorazione in mare di idrocarburi nonché il loro trasporto attraverso infrastrutture connesse»⁽²⁴⁴⁾.

Inevitabili sono le successive specificazioni, riferite rispettivamente alle nozioni di impianto e infrastrutture, che, come già evidenziato, rilevano anche ai fini della (controversa) natura giuridica delle piattaforme marine, per come ricostruita nel primo capitolo di questo lavoro.

Ebbene l'«impianto» è «una struttura stazionaria, fissa o mobile, o una combinazione di strutture permanentemente interconnesse tramite ponti o altre strutture, utilizzata per attività in mare nel settore degli idrocarburi o connesse a tali operazioni»⁽²⁴⁵⁾. Rientrano in tale categoria quelli destinati e non alla produzione di idrocarburi⁽²⁴⁶⁾, mentre a distanza dell'impianto principale si trovano le «infrastrutture» connesse, ossia «a) tutti i pozzi e le strutture, le unità supplementari e i dispositivi associati collegati all'impianto; b) tutte le apparecchiature o le opere presenti sulla struttura principale dell'impianto o a essa fissate; c) tutte le condutture o le opere collegate»⁽²⁴⁷⁾.

Tutto ciò premesso, è ora possibile considerare gli strumenti predisposti nella Direttiva *offshore* per prevenire gli incidenti gravi nelle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi, e, in caso di una loro verifica, limitarne le conseguenze.

La prima dottrina che ha analizzato questa disciplina ha individuato come elementi chiave «l'integrazione delle licenze all'esplorazione e alla coltivazione, con l'introduzione di profili collegati alla prevenzione dei grandi incidenti, la relazione sui grandi rischi per tutti gli impianti destinati o meno alla produzione, i piani interni di risposta alle emergenze, un sistema di verifica indipendente, la responsabilità per danni e la cooperazione tra gli Stati membri»⁽²⁴⁸⁾.

⁽²⁴⁴⁾ Cfr. art. 2 § 16 Direttiva *offshore*.

⁽²⁴⁵⁾ Cfr. art. 2 § 19 Direttiva *offshore*, che conclude la descrizione con una interessante specificazione, quella secondo cui «Gli impianti comprendono le piattaforme di perforazione mobili in mare solo quando sono stazionate in mare aperto per attività di perforazione, produzione o altre attività connesse alle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi».

⁽²⁴⁶⁾ Cfr. art. 2 § 17 e § 20 Direttiva *offshore*.

⁽²⁴⁷⁾ Cfr. art. 2 § 21 Direttiva *offshore* che richiama anche la nozione di «zona di sicurezza», in relazione alla quale l'art. 60 § 4 CNUMD prevede che «The coastal State may, where necessary, establish reasonable safety zones around such artificial islands, installations and structures in which it may take appropriate measures to ensure the safety both of navigation and of the artificial islands, installations and structures» specificando, al successivo § 5 che «The breadth of the safety zones shall be determined by the coastal State, taking into account applicable international standards. Such zones shall be designed to ensure that they are reasonably related to the nature and function of the artificial islands, installations or structures, and shall not exceed a distance of 500 metres around them, measured from each point of their outer edge, except as authorized by generally accepted international standards or as recommended by the competent international organization. Due notice shall be given of the extent of safety zones». Infatti la norma in esame, l'art. 2 § 21 Direttiva *offshore* prevede che l'infrastruttura connessa si trova «nell'ambito della zona di sicurezza o di una zona circostante più distante dall'impianto, a discrezione dello Stato membro», deve essere letta anche in combinato disposto con il successivo art. 6 § 7 Direttiva *offshore* secondo cui «Gli Stati membri provvedono affinché sia istituita una zona di sicurezza circostante l'impianto e affinché sia vietato alle navi entrare o stazionare in tale zona».

⁽²⁴⁸⁾ U. LEANZA, I. CARACCILO, *L'Ue e la protezione dell'ambiente marino del mediterraneo dall'esplorazione e sfruttamento di idrocarburi offshore*, cit., 648.

A tale ricostruzione sembra si possa aggiungere un ulteriore elemento, quello di aver previsto, in capo agli Stati e ai sensi dell'art. 8 Direttiva *offshore*, la designazione di una «autorità competente» responsabile per alcune specifiche funzioni di regolamentazione.

Detta autorità dovrà infatti «a) valutare e accettare le relazioni sui grandi rischi, valutare le comunicazioni di progettazione e di operazioni di pozzo o combinate e altri documenti di questo tipo che le sono sottoposti; b) vigilare sul rispetto da parte degli operatori e dei proprietari della presente direttiva, anche mediante ispezioni, indagini e misure di esecuzione; c) fornire consulenza ad altre autorità o organismi, compresa l'autorità competente per il rilascio delle licenze; d) elaborare piani annuali a norma dell'articolo 21; e) elaborare relazioni; f) cooperare con le autorità competenti o con i punti di contatto conformemente all'articolo 27»⁽²⁴⁹⁾.

In ragione delle molteplici prerogative riconosciute a tale nuova entità si prevede che gli Stati membri ne assicurino l'indipendenza e l'obiettività, evitando «conflitti di interesse tra le funzioni di regolamentazione dell'autorità competente da una parte e, dall'altra, le funzioni di regolamentazione in materia di sviluppo economico delle risorse naturali in mare, rilascio di licenze per le operazioni in mare nel settore degli idrocarburi nello Stato membro e riscossione e gestione degli introiti derivanti da tali operazioni»⁽²⁵⁰⁾.

Quanto alle licenze per l'esplorazione e la coltivazione, la prima norma da prendere in considerazione è l'art. 4 Direttiva *offshore* in cui emergono profili collegati alla prevenzione dei grandi incidenti.

Infatti gli Stati, nel valutare la capacità tecnica e finanziaria di un soggetto che richiede una licenza, devono tenere in considerazione «a) i rischi, i pericoli e ogni altra informazione pertinente relativa all'area autorizzata in questione, compreso, se del caso, il costo del degrado dell'ambiente marino di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), della direttiva 2008/56/CE; b) la particolare fase

⁽²⁴⁹⁾ Cfr. art. 8 § 1 Direttiva *offshore*.

⁽²⁵⁰⁾ Cfr. art. 8 Direttiva *offshore* cui segue la specificazione del funzionamento dell'autorità competente, per la quale il successivo art. 9 Direttiva *offshore* impone agli Stati membri di provvedere affinché la menzionata autorità «a) agisca indipendentemente da politiche, decisioni di natura regolatoria o altre considerazioni non correlate ai suoi compiti a norma della presente direttiva; b) chiarisca la portata delle proprie responsabilità e le responsabilità dell'operatore e del proprietario per il controllo dei grandi incidenti, a norma della presente direttiva; c) istituisca una politica, processi e procedure per la valutazione approfondita delle relazioni sui grandi rischi e delle comunicazioni presentate a norma dell'articolo 11, nonché per far rispettare la presente direttiva nell'ambito della giurisdizione dello Stato membro, incluse ispezioni, indagini e azioni di esecuzione; d) metta a disposizione degli operatori e dei proprietari la politica, i processi e le procedure di cui alla lettera c) e metta a disposizione del pubblico sintesi degli stessi; e) ove necessario, elabori e attui procedure coordinate o congiunte con altre autorità negli Stati membri per svolgere i compiti a norma della presente direttiva; e f) fondi la propria politica, organizzazione e le proprie procedure operative sui principi definiti nell'allegato III». Inoltre l'art. 18 § Direttiva *offshore* stabilisce quali sono i «Poteri dell'autorità competente in relazione alle operazioni sugli impianti». L'Italia ha dato attuazione a tale previsione istituendo il «Comitato per la sicurezza delle operazioni a mare» mediante l'art. 8, d. lgs. 18 agosto 2015, n. 145, che recepisce la Direttiva *offshore*. Al Comitato e al d. lgs. 145/2015 sarà dedicato l'ultimo paragrafo di questo capitolo.

delle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi; c) le capacità finanziarie del richiedente, comprese le eventuali garanzie finanziarie, di coprire le responsabilità potenziali derivanti dalle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi in questione, inclusa la responsabilità per danni economici potenziali, qualora tale responsabilità sia prevista dal diritto nazionale; d) le informazioni disponibili riguardanti le prestazioni del richiedente in materia di sicurezza e ambiente, anche riguardo a incidenti gravi, ove opportuno per le operazioni per le quali è stata richiesta la licenza»⁽²⁵¹⁾.

A corredo di tali previsioni «si accorda particolare attenzione a tutti gli ambienti marini e costieri sensibili sotto il profilo ambientale, soprattutto agli ecosistemi che svolgono un ruolo importante nella mitigazione del cambiamento climatico e nell'adattamento a quest'ultimo, quali le paludi salmastre e le praterie di erba marina, nonché alle zone marine protette, tra cui le zone speciali di conservazione a norma della direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche, le zone di protezione speciale a norma della direttiva 2009/147/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 novembre 2009, concernente la conservazione degli uccelli selvatici, e le zone marine protette, conformemente a quanto convenuto dall'Unione o dagli Stati membri interessati nel quadro di accordi internazionali o regionali di cui sono parte»⁽²⁵²⁾.

Si aggiunge la necessità di elaborare una relazione sui grandi rischi per tutti gli impianti destinati o meno alla produzione⁽²⁵³⁾, nonché la previsione di piani interni di risposta alle emergenze⁽²⁵⁴⁾ e un sistema di verifica indipendente⁽²⁵⁵⁾.

La dottrina ha opportunamente evidenziato che con la Direttiva *offshore* non si modifica il sistema delle licenze/autorizzazioni, ma si integrano le previsioni in materia contenute nella direttiva 1994/22/Ce, relativa alle condizioni di rilascio e di esercizio delle autorizzazioni alla prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi⁽²⁵⁶⁾.

Il merito della Direttiva *offshore* sta nell'aver imposto alle autorità degli Stati membri, competenti a decidere sul rilascio o sul trasferimento delle licenze per operazioni in mare nel settore degli

⁽²⁵¹⁾ Cfr. art. 4 § 1 e 2 Direttiva *offshore*.

⁽²⁵²⁾ Cfr. art. 4 § 6 Direttiva *offshore*.

⁽²⁵³⁾ Cfr. art. 12 e 13 Direttiva *offshore*.

⁽²⁵⁴⁾ Cfr. art. 14 Direttiva *offshore*.

⁽²⁵⁵⁾ Cfr. art. 17 Direttiva *offshore*.

⁽²⁵⁶⁾ La direttiva 1994/22/Ce il cui testo è consultabile *online* all'indirizzo <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:31994L0022>, è stata recepita in Italia con il d. lgs. 25 novembre 1996, n. 625, che reca «Attuazione della direttiva 94/22/CEE relativa alle condizioni di rilascio e di esercizio delle autorizzazioni alla prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi», in G. U. n. 293 del 14 dicembre 1996.

(²⁵⁷), l'obbligo «di valutare la capacità tecnica e finanziaria del richiedente» (²⁵⁸), proprio quale strumento di effettività connesso al principio del «chi inquina paga».

Infatti, quanto alla responsabilità per danno ambientale, gli Stati membri devono provvedere affinché il licenziatario sia finanziariamente responsabile per la prevenzione e la riparazione del danno ambientale (²⁵⁹) causato dalle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi svolte dal licenziatario o dall'operatore o per loro conto (²⁶⁰).

Nell'ottica di migliorare la cooperazione tra gli Stati membri la Direttiva *offshore* impone ad ogni Paese di provvedere affinché la propria autorità competente proceda allo scambio periodico di conoscenze, informazioni ed esperienze con altre autorità competenti, da realizzarsi anche attraverso l'EUAOAG, il gruppo di autorità dell'Unione europea per le attività in mare nel settore degli idrocarburi (²⁶¹), a ciò si aggiungono obblighi di «Condivisione delle informazioni» (²⁶²), «Trasparenza» (²⁶³) e per la predisposizione di «Relazioni sulla sicurezza e sull'impatto ambientale» (²⁶⁴), nonché l'avvio di «Indagini a seguito di un incidente grave» i cui risultati debbono essere messi a disposizione della Commissione e una versione non riservata dei risultati deve essere resa pubblica (²⁶⁵).

A tale ultimo proposito vale la pena rammentare che la Direttiva *offshore* prevede la «Partecipazione del pubblico riguardo agli effetti sull'ambiente delle operazioni esplorative in mare programmate nel settore degli idrocarburi» (²⁶⁶), sebbene detto coinvolgimento sia circoscritto alla fase iniziale della perforazione di un pozzo di esplorazione da un impianto non destinato alla produzione ed è stato opportunamente evidenziato che «se la sua partecipazione non è stata attuata, una

(²⁵⁷) Per l'Italia l'art. 1, d. lgs. 625/1996 istituiva come autorità competente al conferimento dei titoli minerari per prospezione, ricerca, coltivazione e stoccaggio di idrocarburi «Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, di seguito denominato Ministero», l'attuale Ministero dello sviluppo economico (MISE) «che si avvale, per l'istruttoria e per il controllo sull'esercizio delle attività, della Direzione Generale delle Miniere - Ufficio nazionale minerario per gli idrocarburi e la geotermia, di seguito denominato UNMIG», oggi rispettivamente «Direzione Generale per la Sicurezza anche ambientale delle attività minerarie ed energetiche» e «Ufficio nazionale minerario per gli idrocarburi e le georisorse» (DGS-UNMIG). Di queste strutture si parlerà più approfonditamente nel prosieguo della trattazione.

(²⁵⁸) In questi termini U. LEANZA, I. CARACCILOLO, *L'Ue e la protezione dell'ambiente marino del mediterraneo dall'esplorazione e sfruttamento di idrocarburi offshore*, cit., 652.

(²⁵⁹) Come innanzi evidenziato il danno ambientale che qui rileva è quello che risulta dall'art. 38 Direttiva *offshore* che modifica la nozione di «danno alle acque» di cui all'art. 2 § 1 della direttiva 2004/35/CE.

(²⁶⁰) Cfr. art. 7 Direttiva *offshore* che comunque non incide sull'ambito di responsabilità «riguardo alla prevenzione e alla riparazione del danno ambientale a norma della direttiva 2004/35/CE».

(²⁶¹) Cfr. art. 27 Direttiva *offshore*.

(²⁶²) Cfr. art. 23 Direttiva *offshore*.

(²⁶³) Cfr. art. 24 Direttiva *offshore*.

(²⁶⁴) Cfr. art. 25 Direttiva *offshore*.

(²⁶⁵) Cfr. art. 26 Direttiva *offshore*.

(²⁶⁶) Cfr. art. 5 Direttiva *offshore*.

serie di misure informative sostitutive (pubblici avvisi, condivisione delle informazioni, ecc.) vale a sanare questa mancanza» ⁽²⁶⁷⁾.

⁽²⁶⁷⁾ U. LEANZA, I. CARACCILOLO, *L'Ue e la protezione dell'ambiente marino del mediterraneo dall'esplorazione e sfruttamento di idrocarburi offshore.*, cit., 648.

2.5. Protocollo *offshore* e Direttiva *offshore*: sistemi a confronto

Dall'analisi congiunta dei due provvedimenti, la Direttiva *offshore* e il Protocollo *offshore*, emergono punti di contatto e di frizione ⁽²⁶⁸⁾.

A tale proposito pare in primo luogo opportuno muovere dal confronto tra i diversi ambiti geografici, ove il Protocollo *offshore*, cui, lo si rammenta, l'Ue ha aderito nel 2012, si applica al Mar Mediterraneo, per come definito dall'art. 1 Convenzione di Barcellona, ossia «*the maritime waters of the Mediterranean Sea proper, including its gulfs and seas, bounded to the west by the meridian passing through Cape Spartel lighthouse, at the entrance of the Straits of Gibraltar, and to the east by the southern limits of the Straits of the Dardanelles between the Mehmetcik and Kumkale lighthouses*», compresi la piattaforma continentale, il fondo del mare e il suo sottosuolo. Si applica ancora alle acque sul lato rivolto verso terra delle linee di base da cui è misurata la larghezza del mare territoriale e che si estendono, nel caso dei corsi d'acqua, fino al limite delle acque dolci, incusi il fondo del mare e il suo sottosuolo, ⁽²⁶⁹⁾.

Manca invece il riferimento alle acque interne nella Direttiva *offshore*, che trova applicazione nei confronti di tutti i Mari europei, compreso il Mar Nero, intendendosi per «mare» le acque territoriali, la zona economica esclusiva e la piattaforma continentale dello Stato membro conformemente alla CNUDM ⁽²⁷⁰⁾.

Per converso, il Protocollo *offshore* non fa alcun riferimento alla zona economica esclusiva.

In relazione a tali considerazioni si è giustamente rilevato che «questa non coincidenza tra Protocollo e direttiva non appare significativa, considerata la limitata estensione delle acque interne e visto che la stragrande maggioranza delle attività petrolifere *offshore* è condotta nella piattaforma continentale» ⁽²⁷¹⁾.

Quanto all'oggetto dei due provvedimenti, che coinvolge la definizione delle attività regolamentate, pare ci sia una più evidente difformità.

Infatti il Protocollo *offshore* si riferisce alle «attività di esplorazione e/o di sfruttamento delle risorse nella zona del protocollo», ove l'esplorazione comprende la ricerca scientifica, le attività

⁽²⁶⁸⁾ La dottrina che in passato ha confrontato i due provvedimenti, risale al periodo precedente l'attuazione della Direttiva *offshore*, che in Italia è stata realizzata mediante il d. lgs. 18 agosto 2015, n. 145, per l'«Attuazione della direttiva 2013/30/UE sulla sicurezza delle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi e che modifica la direttiva 2004/35/CE», in G. U. n. 215 del 16 settembre 2015. In argomento cfr. U. LEANZA, I. CARACCILO, *L'Ue e la protezione dell'ambiente marino del mediterraneo dall'esplorazione e sfruttamento di idrocarburi offshore*, cit., 636 ss.

⁽²⁶⁹⁾ Cfr. art. 1 Convenzione di Barcellona e art. 2 § 1 Protocollo *offshore*, che al § 2 aggiunge «Le parti contraenti del presente protocollo (nel presente protocollo denominate «parti») possono includere nella zona del protocollo zone umide e zone costiere del proprio territorio».

⁽²⁷⁰⁾ Cfr. art 2 n. 2 Direttiva *offshore*.

⁽²⁷¹⁾ U. LEANZA, I. CARACCILO, *L'Ue e la protezione dell'ambiente marino del mediterraneo dall'esplorazione e sfruttamento di idrocarburi offshore*, cit., 639 ss.

sismologiche, le prospezioni del fondo del mare e del suo sottosuolo, il prelievo di campioni e le perforazioni esplorative; mentre lo sfruttamento ha portata più ampia e si concretizza nella installazione di impianti di estrazione e attività connesse; perforazioni di sviluppo; estrazione, trattamento e immagazzinaggio; trasporto a terra mediante condotte e carico di navi; manutenzione, riparazione e altre operazioni ausiliarie ⁽²⁷²⁾.

Nella Direttiva *offshore* le operazioni nel settore degli idrocarburi – individuate come attività connesse all'impianto o alle infrastrutture collegate, compresi il progetto, la pianificazione, la costruzione, l'esercizio e la dismissione, relative all'esplorazione e alla produzione di idrocarburi – non comprendono il «trasporto di idrocarburi da una costa all'altra» ⁽²⁷³⁾.

I grandi assenti di questa ultima disposizione sono, appunto, il trasporto e la ricerca, entrambi presenti nel Protocollo *offshore*.

In relazione a tale ultimo rilievo, sebbene la dottrina abbia ridimensionato il problema relativamente al trasporto, sulla scorta degli accordi universali e regionali in materia di inquinamento provocato da incidenti marittimi ⁽²⁷⁴⁾, non si è potuto fare a meno di valutare negativamente la mancata inclusione della «ricerca» nel novero delle operazioni in mare di cui alla Direttiva *offshore*.

Purtroppo tale considerazione non è stata apprezzata dal legislatore nazionale, che in fase di attuazione ben avrebbe potuto inserire la «ricerca» tra le operazioni a mare nel settore degli idrocarburi, non foss'altro perché l'art. 4 d. lgs. 145/2015, che introduce nell'ordinamento nazionale le previsioni di cui alla Direttiva *offshore*, rubricato «Requisiti di sicurezza e ambiente in materia di licenze» si riferisce esplicitamente ai «permessi di ricerca, le concessioni di coltivazione di idrocarburi liquidi e gassosi in mare e i titoli concessori unici» ⁽²⁷⁵⁾.

Altro elemento da valutare, specie in uno scritto come questo, in cui tanto si è indugiato relativamente alla natura giuridica delle piattaforme marine, è quello delle installazioni, per come descritte nei due provvedimenti in esame.

Per il Protocollo *offshore* sono tali tanto le strutture fisse quanto quelle flottanti «*and any integral part thereof, that is engaged in activities, including, in particular: (i) Fixed or mobile offshore drilling units; (ii) Fixed or floating production units including dynamically-positioned units; (iii) Offshore storage facilities including*

⁽²⁷²⁾ Cfr. art. 1 lett. d) Protocollo *offshore*.

⁽²⁷³⁾ Cfr. art. 2 n. 3 Direttiva *offshore*.

⁽²⁷⁴⁾ U. LEANZA, I. CARACCILO, *L'Ue e la protezione dell'ambiente marino del mediterraneo dall'esplorazione e sfruttamento di idrocarburi offshore*, cit., 641. Sugli accordi internazionali in materia di inquinamento da incidenti marittimi e di reazione a sversamenti in mare di idrocarburi v. Y. LYONS, *Offshore Oil and Gas in the SCS and the Protection of the Marine Environment*, consultabile all'indirizzo web.cil.nus.edu.sg/wp/wpcontent/uploads/2010/10/OG_SCS_CIL-Part206oct2011-1.pdf, 14 ss.

⁽²⁷⁵⁾ Cfr. art. 4 d. lgs. 145/2015 con art. 4 Direttiva *offshore* in cui più genericamente si prevede che «Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni sul rilascio o il trasferimento di licenze per effettuare operazioni in mare nel settore degli idrocarburi»

ships used for this purpose; (iv) Offshore loading terminals and transport systems for the extracted products, such as submarine pipelines; (v) Apparatus attached to it and equipment for the reloading, processing, storage and disposal of substances removed from the seabed or its subsoil» ⁽²⁷⁶⁾.

Per la Direttiva *offshore* gli impianti, destinati e non alla produzione, sono strutture stazionarie, fisse o mobili, o una combinazione di strutture permanentemente interconnesse tramite ponti o altre strutture. Inoltre la nozione di «impianto» comprende le piattaforme di perforazione mobili in mare solo quando sono stazionate in mare aperto per attività di perforazione, produzione o altre attività connesse alle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi. Mentre si definiscono «infrastrutture connesse» «a) tutti i pozzi e le strutture, le unità supplementari e i dispositivi associati collegati all'impianto; b) tutte le apparecchiature o le opere presenti sulla struttura principale dell'impianto o a essa fissate; c) tutte le condutture o le opere collegate» le quali, come già anticipato nel precedente paragrafo, si trovano posizionate nella zona di sicurezza dell'impianto in una zona circostante da esso più distante, a discrezione dello Stato membro ⁽²⁷⁷⁾.

Tra le due disposizioni sicuramente quella della Direttiva *offshore* risulta più analitica e dettagliata, in primo luogo perché descrive anche le infrastrutture connesse, e in secondo luogo perché specifica che le installazioni mobili assumono rilievo solo quando le stesse siano collocate in mare per attività, come la perforazione o la produzione, che le impegnano per un lungo periodo di tempo.

Infatti il considerando n. 32 della medesima Direttiva *offshore*, enuncia che «Nella misura in cui gli impianti di perforazione mobili in mare sono in transito e devono essere considerate navi, esse sono soggette alle convenzioni marittime internazionali, in particolare SOLAS, MARPOL o le norme equivalenti della versione applicabile del codice dell'Organizzazione marittima internazionale per la costruzione e l'equipaggiamento delle piattaforme di perforazione mobili in mare (codice «MODU»).

⁽²⁷⁶⁾ Cfr. art. 1 lett. f) Protocollo *offshore*.

⁽²⁷⁷⁾ Cfr. art. 2 nn. 17, 19, 20, 21 Direttiva *offshore*. Quanto alle zone di sicurezza, la dottrina ha evidenziato che «Il Protocollo prevede l'istituzione di queste zone a garanzia della sicurezza della navigazione e degli impianti stessi. La loro ampiezza è di cinquecento metri ed esse devono essere conformi alle previsioni della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982. Per la direttiva si tratta di aree di esclusione, sempre di ampiezza di cinquecento metri, nelle quali sono vietate tutte le attività non connesse all'esplorazione e sfruttamento. La direttiva è certamente più restrittiva del Protocollo, poiché non si limita a escludere solo la navigazione in prossimità degli impianti ma tutte le attività non rilevanti per l'esplorazione e lo sfruttamento», così U. LEANZA, I. CARACCILO, *L'Ue e la protezione dell'ambiente marino del mediterraneo dall'esplorazione e sfruttamento di idrocarburi offshore*, cit., 643. Per le rispettive nozioni v. l'art. 2 lett. h) Protocollo *offshore* secondo cui è tale la «zone established around installations in conformity with the provisions of general international law and technical requirements, with appropriate markings to ensure the safety of both navigation and the installations» e l'art. 2 n. 26 Direttiva *offshore* che la descrive come «l'area, definita dallo Stato membro, situata a non più di 500 metri da qualsiasi parte dell'impianto».

Quando transitano in mare, le piattaforme mobili di perforazione sono anche soggette al diritto dell'Unione in materia di controllo dello Stato di approdo e il rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera.

Da tale analisi, e nella consapevolezza del valore non vincolante dei «considerando», emerge che la Direttiva *offshore* intende rivolgersi quasi esclusivamente alle installazioni fisse, o a quelle mobili che siano destinate a stazionare in una certa zona di mare per un lungo periodo di tempo, in tutte le altre ipotesi, per la Direttiva *offshore*, esse sono considerate «navi» e per questo motivo ricadono fuori dall'ambito di applicazione di questa disciplina, mentre nel Protocollo *offshore* rievano pure *mobile offshore drilling units, floating production units including dynamically-positioned units* e soprattutto *Offshore storage facilities including ships used for this purpose*.

Le disposizioni che invece sembrano condurre ad una univoca interpretazione sono quelle che si riferiscono agli «operatori».

Infatti se nel Protocollo *offshore* sono tali sia le persone fisiche che quelle giuridiche, preventivamente autorizzate, cui si aggiunge chi, sprovvisto di autorizzazione, eserciti di fatto il controllo delle attività ⁽²⁷⁸⁾, nella Direttiva *offshore* si fa esplicito riferimento al «licenziatario», ossia colui che ha ricevuto la licenza, che può a sua volta designare un «operatore» per condurre le operazioni in mare, nell'ambito delle quali sono comprese tanto la pianificazione che l'esecuzione di un'operazione di pozzo o la gestione e il controllo delle funzioni di un impianto di produzione ⁽²⁷⁹⁾.

Altro elemento che merita di essere attenzionato è quello dei sistemi autorizzatori, che in effetti sono il fulcro di entrambi i sistemi, e in relazione ai quali si ravvisa una diversa impostazione.

Il Protocollo *offshore* impone l'ottenimento di un'autorizzazione preventiva *ad hoc* ⁽²⁸⁰⁾, nell'ambito di una procedura gestita dall'autorità competente, in cui si impone agli operatori di comprovare il raggiungimento di elevati livelli qualitativi rispetto alla prevenzione dell'inquinamento, e specifiche garanzie finanziarie ⁽²⁸¹⁾.

Di senso opposto il meccanismo della Direttiva *offshore* che non introduce alcun «nuovo» procedimento autorizzatorio, ma integra, e forse completa, quelli di cui alla direttiva 1994/22/Ce,

⁽²⁷⁸⁾ Cfr. art. 1 lett. g) Protocollo *offshore*.

⁽²⁷⁹⁾ Cfr. art. 2 nn. 5 e 11 Direttiva *offshore*.

⁽²⁸⁰⁾ In questo senso v. U. LEANZA, I. CARACCILO, *L'Ue e la protezione dell'ambiente marino del mediterraneo dall'esplorazione e sfruttamento di idrocarburi offshore*, cit., 649, che inoltre specifica come per gli Stati dell'Ue la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – nonostante ai sensi del Protocollo sia fase eventuale del procedimento autorizzatorio, laddove si rende necessaria solo se richiesta dall'autorità competente (cfr. art. 5 lett. a) Protocollo *offshore*) – essa «è elemento indispensabile della richiesta di autorizzazione in esame giacché la dir. 2011/92/UE sulla valutazione di impatto ambientale, rende obbligatoria la VIA per l'estrazione di petrolio e gas naturale a fini commerciali quando l'ammontare estratto supera le cinquemila tonnellate giornaliere di petrolio e i cinquecentomila metri cubi al giorno di gas naturale (allegato I, n. 16)», ivi 650.

⁽²⁸¹⁾ Cfr. artt. 4 e 5 Protocollo *offshore*.

sulle condizioni di rilascio e di esercizio delle autorizzazioni alla prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi.

Proseguendo nel confronto tra le due regolamentazioni, si palesa particolarmente interessante il profilo inerente al regime dello scarico nell'ambiente marino di rifiuti e sostanze pericolose o nocive, che, disciplinato nel Protocollo *offshore*, pare possa essere integrato dalla Direttiva *offshore*.

In effetti l'allegato I del Protocollo *offshore* elenca le sostanze ed i materiali pericolosi o nocivi il cui smaltimento è vietato ai sensi dell'art. 9 n. 4 Protocollo *offshore*; il successivo allegato II si riferisce alle sostanze ed ai materiali pericolosi o nocivi per il cui smaltimento l'art. 9 n. 5 Protocollo *offshore* richiede un permesso speciale preventivo, mentre per lo smaltimento di tutte le altre sostanze e materiali pericolosi o nocivi risultanti dalle attività contemplate dallo stesso Protocollo *offshore* e che potrebbero causare inquinamento l'art. 9 n. 6, del medesimo, impone il rilascio di un permesso generale preventivo da parte dell'autorità competente, ma, in entrambi questi ultimi casi dovranno essere presi in considerazione i fattori di cui all'allegato III.

Chiude il sistema, per introdurre delle «eccezioni», l'art. 14 Protocollo *offshore* per il quale le norme appena spiegate «shall not apply in case of: (a) Force majeure and in particular for disposals: to save human life, to ensure the safety of installations, in case of damage to the installation or its equipment» e «(b) The discharge into the sea of substances containing oil or harmful or noxious substances or materials which, subject to the prior approval of the competent authority, are being used for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimise the damage due to the pollution», per cui «troveranno applicazione proprio nell'evenienza di un incidente grave o nell'ipotesi di rischio del verificarsi di un tale incidente di cui alla dir. 2013/30/UE»⁽²⁸²⁾.

⁽²⁸²⁾ Cfr. art. 14 lett. a) Protocollo *offshore* che poi esclude anche «(b) The discharge into the sea of substances containing oil or harmful or noxious substances or materials which, subject to the prior approval of the competent authority, are being used for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimise the damage due to the pollution» e opportunamente specifica che, ad ogni modo, le disposizioni sugli «scarichi» si applicano quando «the operator acted with the intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage will probably result» e in ultimo prevede un obbligo di comunicazione degli smaltimenti eventualmente effettuati in situazioni di forza maggiore. Per questa ultima considerazione v. U. LEANZA, I. CARACCILO, *L'Ue e la protezione dell'ambiente marino del mediterraneo dall'esplorazione e sfruttamento di idrocarburi offshore*, cit., 660, e per la cui comprensione sembra opportuno riportare le definizioni di «incidente grave» e di «rischio» di cui alla Direttiva *offshore*. In particolare è grave «a) un incidente che comporta un'esplosione, un incendio, la perdita di controllo di un pozzo o la fuoriuscita di idrocarburi o di sostanze pericolose che comportano, o hanno un forte potenziale per provocare decessi o lesioni personali gravi; b) un incidente che reca all'impianto o alle infrastrutture connesse un danno grave che comporta, o ha un forte potenziale per provocare, incidenti mortali o lesioni personali gravi; c) qualsiasi altro incidente che provoca la morte o lesioni gravi a cinque o più persone che si trovano sull'impianto in mare in cui ha origine il pericolo o sono impegnate in un'operazione sull'impianto in mare nel settore degli idrocarburi o sulle infrastrutture connesse o in collegamento con tale impianto e tali infrastrutture; o d) qualsiasi incidente ambientale grave risultante dagli incidenti di cui alle lettere a), b) e c)» ai sensi dell'art. 1 n. 1 Direttiva *offshore*, mentre il «rischio» si identifica con «la combinazione della probabilità di un evento e delle conseguenze di tale evento» per l'art. 2 n. 4 Direttiva *offshore*, e si parla di «grande rischio» nell'art. 2 n. 23 Direttiva *offshore* nel caso di «una situazione che può sfociare in un incidente grave».

L'ultimo elemento da mettere a confronto è quello connesso alla responsabilità civile, cui pare improntato il Protocollo *offshore*, ai sensi del suo art. 27, ed alla responsabilità ambientale, presente invece nella Direttiva *offshore*, secondo l'art. 7.

L'art. 27 Protocollo *offshore* «auspica» ⁽²⁸³⁾ che le Parti contraenti riescano a cooperare per elaborare e adottare norme e procedure appropriate concernenti la determinazione delle responsabilità e il risarcimento dei danni derivanti dalle attività contemplate nel Protocollo, ma, a ben vedere, per tutte le Parti contraenti che sono anche Stati membri Ue si applica la normativa che traduce il principio «chi inquina paga», anche in considerazione dell'art. 7 Direttiva *offshore* secondo cui «Fatto salvo l'ambito di responsabilità esistente riguardo alla prevenzione e alla riparazione del danno ambientale a norma della direttiva 2004/35/CE, gli Stati membri provvedono affinché il licenziatario sia finanziariamente responsabile per la prevenzione e la riparazione del danno ambientale quale definito in tale direttiva, causato da operazioni in mare nel settore degli idrocarburi svolte dal licenziatario o dall'operatore o per loro conto» ⁽²⁸⁴⁾.

Per tentare di concludere l'intrapreso raffronto resta da rimarcare che se da un lato c'è il Protocollo *offshore*, ossia un trattato internazionale che vincola le Parti contraenti – tra le quali figura anche l'Ue ⁽²⁸⁵⁾ – dall'altro c'è una direttiva europea, che si inserisce nel *corpus* giuridico dell'Unione e che è stata recepita dai Paesi membri.

Di conseguenza gli strumenti sono differenti, ma anche il contesto geografico è diverso ⁽²⁸⁶⁾, così come i regimi di responsabilità ⁽²⁸⁷⁾, e pure l'attenzione verso alcune operazioni *offshore*, regolate da una parte, ma non nell'altra ⁽²⁸⁸⁾.

Stesso discorso vale per gli impianti, considerato che il Protocollo sembra rivolto anche alle installazioni mobili, e in specie comprende le «*Offshore storage facilities including ships used for this purpose*» ⁽²⁸⁹⁾ mentre, per converso, le installazioni mobili nella Direttiva *offshore* rilevano solo quando sono

⁽²⁸³⁾ La dottrina ha definito la previsione di cui all'art. 27 Protocollo *offshore* come un «obbligo *de contrahendo*». In questo senso U. LEANZA, I. CARACCILO, *L'Ue e la protezione dell'ambiente marino del mediterraneo dall'esplorazione e sfruttamento di idrocarburi offshore*, cit., 662.

⁽²⁸⁴⁾ Sulla nozione di «danno ambientale» e, nello specifico, sulla modifica introdotta con l'art. 38 Direttiva *offshore* alla categoria del «danno alle acque» di cui all'art. 2 lett. d) direttiva 2004/35/Ce, si rinvia al paragrafo precedente.

⁽²⁸⁵⁾ Si è più volte evidenziata l'adesione dell'Ue mediante la decisione 2013/5/UE.

⁽²⁸⁶⁾ Per la definizione dei diversi ambiti geografici si rinvia alla rispettiva trattazione nei paragrafi 2 e 3 del presente capitolo.

⁽²⁸⁷⁾ Si è pocanzi constatato che manca nel Protocollo *offshore* un sistema di responsabilità per danno ambientale, laddove si riscontra solo un meccanismo, forse pure antiquato, di responsabilità civile.

⁽²⁸⁸⁾ Come già evidenziato il trasporto e la ricerca degli idrocarburi sono disciplinati nel Protocollo *offshore*, ma non nella Direttiva *offshore*.

⁽²⁸⁹⁾ Cfr. art. 1 lett. f) Protocollo *offshore*.

stazionate in mare aperto per attività di perforazione, produzione o altre attività connesse alle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi, perché ove queste siano in transito devono essere considerate navi ⁽²⁹⁰⁾.

Ancora differenti sono i meccanismi di concessione delle autorizzazioni/licenze, che introducono nuove procedure nel Protocollo *offshore*, e integrano l'*acquis* europeo nella Direttiva *offshore* ⁽²⁹¹⁾.

Tutto ciò considerato, la più grande distinzione sembra si possa fare in relazione al tipo di inquinamento che essi sono rivolti a prevenire, ridurre, combattere e controllare.

Infatti dal complesso delle disposizioni di cui al Protocollo *offshore*, e in particolare dal suo art. 1 lett. d), si evince come l'intera disciplina sia rivolta a contrastare l'inquinamento operativo, ossia quello che deriva dal normale funzionamento delle strutture *offshore*.

Dal canto suo il sistema della Direttiva *offshore*, e in specie l'art. 2 n. 3, fa emergere la *ratio* del provvedimento, che evidentemente si rivolge ad un diverso problema, quello dell'inquinamento accidentale, causato dagli eventi «gravi» di cui all'art. 2 n. 1, ossia un'esplosione, un incendio, la perdita di controllo di un pozzo o la fuoriuscita di idrocarburi o di sostanze pericolose che comportano, o possono provocare decessi o lesioni personali gravi, così come un incidente che sia così inteso da poter provocare, incidenti mortali o lesioni personali gravi.

A tutti questi si aggiunge l'incidente ambientale, ove sia grave e risultante dagli incidenti di cui alle lettere a), b) e c) dell'art. 2 n. 1 Direttiva *offshore*.

Per questo motivo si è opportunamente rilevato che, in effetti, le due discipline, quella del Protocollo *offshore* e quella della Direttiva *offshore*, «sono destinate ad integrarsi, essendo la prima dedicata all'inquinamento operativo da attività minerarie *offshore* e la seconda all'inquinamento da incidenti gravi, stabilendo entrambe obblighi incisivi sugli Stati e sugli operatori» ⁽²⁹²⁾.

⁽²⁹⁰⁾ Cfr. art. 2 n. 19 e considerando n. 32 Direttiva *offshore*

⁽²⁹¹⁾ Cfr. art. 3, 4, 5, 6 Protocollo *offshore* e art. 4 Direttiva *offshore* in relazione a quanto già esposto in questo e nei paragrafi precedenti.

⁽²⁹²⁾ U. LEANZA, I. CARACCILO, *L'Ue e la protezione dell'ambiente marino del mediterraneo dall'esplorazione e sfruttamento di idrocarburi offshore*, cit., 665, in cui si è anche sostenuta la necessità di «interpretare il Protocollo del 1994 in modo da farvi rientrare gli incidenti minori, attraverso la loro inclusione nel concetto di scarichi e immissioni», ivi 637.

2.6. L'attuazione della Direttiva *offshore* in Italia: il d. lgs. 18 agosto 2015, n. 145 che istituisce il «Comitato per la sicurezza delle operazioni a mare»

La Direttiva *offshore* è stata recepita in Italia per il tramite del d. lgs. 18 agosto 2015, n. 145 che, tra l'altro, ha previsto la riorganizzazione del Ministero dello sviluppo economico (MISE) ⁽²⁹³⁾ in quanto autorità pubblica preposta al conferimento dei titoli minerari per la prospezione, la ricerca, la coltivazione e lo stoccaggio di idrocarburi ⁽²⁹⁴⁾, che si avvale della preposta Direzione Generale ⁽²⁹⁵⁾ presso cui operano l'«Ufficio nazionale minerario per gli idrocarburi e le georisorse» (UNMIG) ⁽²⁹⁶⁾ e la «Commissione per gli idrocarburi e le risorse minerarie» (CIRM) ⁽²⁹⁷⁾.

⁽²⁹³⁾ L'odierna denominazione del Dicastero (Ministero dello sviluppo economico) risale al 2006, per cui nella legislazione precedente si troverà il riferimento al (coevo) Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato. Per l'analisi del nuovo assetto organizzativo del MISE v. A. BERLINGIERI, L. FABRO, *Italian Legislation on Offshore Activities*, in *Dir. maritt.*, 2018, 31, 43 ss.

⁽²⁹⁴⁾ Cfr. art. 2, comma 1, lett. e), d. lgs. 145/2015 che definisce quale autorità preposta al rilascio delle licenze «l'autorità pubblica che è competente a rilasciare licenze ai sensi del decreto legislativo 25 novembre 1996, n. 625, e dell'articolo 38, comma 6, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164». A tal proposito v. art. 1, comma 1, lett. a), d. lgs. 25 novembre 1996, n. 625 in materia di «Attuazione della direttiva 94/22/CEE relativa alle condizioni di rilascio e di esercizio delle autorizzazioni alla prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi», secondo cui «Ai sensi del presente decreto, si intende per: a) autorità competente al conferimento dei titoli minerari per prospezione, ricerca, coltivazione e stoccaggio di idrocarburi: il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato (...)» e l'art. 38, comma 6, d.l. 133/2014, convertito con modificazioni, dalla l. 164/2014 per il quale, per quanto qui di rilievo «Il titolo concessorio unico (...) è accordato: (...) b) con decreto del Ministro dello sviluppo economico (...)».

⁽²⁹⁵⁾ L'art. 1, comma 1, lett. a), d. lgs. 25 novembre 1996, n. 625, riferendosi alla Direzione Generale reca ancora la prima denominazione quella di «Direzione Generale delle Miniere» istituita con R.D. 23 marzo 1940 n. 245, presso il Ministero delle corporazioni. Per una panoramica sulla storia della Direzione v. pubblicazione divulgativa del Ministero dello sviluppo economico, Direzione generale per la sicurezza anche ambientale delle attività minerarie ed energetiche (DGS-UNMIG), intitolata «Unmig 1957 - 2017 - 60° dell'ufficio nazionale minerario per gli idrocarburi e le georisorse», Milano, 2017, consultabile *on line* all'indirizzo <http://unmig.mise.gov.it/unmig/info/60/60.asp>.

⁽²⁹⁶⁾ Nasce come struttura per la gestione tecnica ed il controllo del settore delle attività nell'*upstream* degli idrocarburi. Istituito con la l. 11 gennaio 1957 n. 6 che reca «Ricerca e coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi» presso quella che all'epoca era la «Direzione generale miniere» del Ministero industria, commercio e artigianato. L'Ufficio è organizzato in «Sezioni» che in virtù dell'art. 2, comma 1, lett. qq), d. lgs. 145/2015 sono «competenti in materia di gestione tecnico-amministrativa delle attività di prospezione, ricerca, coltivazione di idrocarburi e stoccaggio di gas naturale nonché autorità di vigilanza per l'applicazione delle norme di polizia mineraria, in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro e di tutela della salute dei lavoratori addetti alle attività minerarie di prospezione, ricerca e coltivazione degli idrocarburi, ai sensi degli articoli 4 e 5 del decreto del Presidente della Repubblica 9 aprile 1959, n. 128, del decreto del Presidente della Repubblica 24 maggio 1979, n. 886, dell'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo 25 novembre 1996, n. 624, e dell'articolo 13 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81». In dottrina v. A. BERLINGIERI, L. FABRO, *Italian Legislation on Offshore Activities*, cit., 45.

⁽²⁹⁷⁾ Risalente anch'essa alla l. 6/1957, fu ristrutturata con il d.P.R. 14 maggio 2007, n. 78 per diventare organo consultivo che esprime alla Direzione pareri obbligatori non vincolanti sull'attività di ricerca e coltivazione di risorse minerarie, sicurezza delle attività di ricerca e coltivazione, nonché *royalties*. Da ultimo è stata riorganizzata con d.m. 30 settembre 2016, per una durata di tre anni e fino al 30 settembre 2019. La sua composizione è stata aggiornata con d.m. 2 agosto 2017. Nello stesso anno è stato istituito presso la Commissione il gruppo di lavoro sulle «Tecniche avanzate Eco sostenibili per la Sismica Esplorativa Offshore» (T.E.S.E.O) con l'obiettivo di «di verificare lo stato dell'arte relativo alle migliori tecnologie disponibili per le attività di indagine geofisica per la ricerca e coltivazione di idrocarburi liquidi e gassosi al fine di garantire la massima sostenibilità ambientale delle stesse». Le risultanze dei lavori sono state inserite nel «Rapporto tecnico finale», presentate lo scorso 9 maggio 2018 e consultabili all'indirizzo *web* <http://unmig.mise.gov.it/unmig/agenda/dettaglio-notizia.asp?id=455>.

In particolare la Direzione Generale in questione ha cambiato la sua precedente denominazione, quella di «Direzione Generale per le risorse minerarie ed energetiche», per diventare la «Direzione generale per la sicurezza anche ambientale delle attività minerarie ed energetiche» (DGS)⁽²⁹⁸⁾.

Il d. lgs. 145/2015, in linea con la Direttiva *offshore*, dispone i requisiti minimi per prevenire gli incidenti gravi nelle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi e limitare le conseguenze di tali incidenti.

A tale scopo sono rivolte due «autorità», il MISE – che, come appena detto, opera mediante le sue articolazioni (DGS-UNMIG e CIRM) in collaborazione con gli altri enti competenti, come ad esempio il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) – e il neo istituito «Comitato per la sicurezza delle operazioni a mare».

Prima di passare allo studio della «nuova» autorità, e per meglio comprenderne il funzionamento, pare sia ancora una volta opportuno indugiare sulle definizioni che l’art. 2, d. lgs. 145/2015, nel recepire quelle della Direttiva *offshore*, appositamente predispose.

Il primo rilievo involge l’ambito geografico che per il d. lgs. 145/2015 comprende il mare territoriale, la zona economica esclusiva⁽²⁹⁹⁾, la zona di protezione ecologica, la piattaforma continentale, come indicate dallo Stato italiano conformemente alla CNUDM⁽³⁰⁰⁾.

Evidentemente il legislatore nazionale aggiunge alle aree attenzionate dalla Direttiva *offshore* il riferimento alle «zone di protezione ecologica» la cui istituzione è stata autorizzata con l. 8 febbraio 2006, n. 61⁽³⁰¹⁾.

⁽²⁹⁸⁾ Nel designare quella che per l’Italia è la nuova «autorità competente», ossia il «Comitato per le operazioni a mare», l’art. 8, comma 5, d. lgs. 145/2015 prevede che «Entro 60 giorni dall’entrata in vigore del presente decreto legislativo, il Ministero dello sviluppo economico adotta i provvedimenti di competenza per apportare le necessarie modifiche organizzative alla struttura della Direzione Generale per le risorse minerarie ed energetiche, al fine di garantire l’effettiva separazione delle funzioni di regolamentazione in materia di sicurezza dalle funzioni di regolamentazione riguardanti lo sviluppo economico delle risorse naturali in mare, compresi il rilascio delle licenze e la gestione dei ricavi». Infatti con il Decreto ministeriale 30 ottobre 2015 la (coeva) «Direzione Generale per le risorse minerarie ed energetiche» ha assunto una nuova denominazione, quella di «Direzione generale per la sicurezza anche ambientale delle attività minerarie ed energetiche» (DGS) e alcune delle sue funzioni (contenute nell’art. 9, d.P.C.M. 5 dicembre 2013, n. 158) sono state trasferite alla «Direzione generale per la sicurezza dell’approvvigionamento e le infrastrutture energetiche» (DGSAIE), la mentre ha conservato le proprie competenze nell’ambito del controllo e della vigilanza delle attività minerarie ed energetiche, finalizzate al raggiungimento dei massimi livelli di sicurezza.

⁽²⁹⁹⁾ Appare significativo il richiamo alla «zona economica esclusiva» (ZEE) da parte del d. lgs. 145/2015, posto che la stessa non è mai stata istituita dal nostro Paese. Cfr. art. 55 CNUDM. In letteratura, sulla ZEE, v. *ex multis* B. CONFORTI, *La zona economica esclusiva*, Milano, 1983; U. LEANZA, *Zona economica esclusiva e mare mediterraneo*, Napoli, 1989; A. DEL VECCHIO, *Zona economica esclusiva*, in *Enc. dir.*, XLVI, Milano, 1993, 1176 ss.; I. TOWNSEND-GAULT, *The “Territorialisation” of the Exclusive Economic Zone: A Requiem for the Remnants of the Freedom of the Seas?*, cit., 65 ss.; R. LAGONI, *Marine Protected Areas in the Exclusive Economic Zone*, in *International Marine Environmental Law*, cit.

⁽³⁰⁰⁾ Cfr. art. 2, comma 1, lett. v), d. lgs. 145/2015.

⁽³⁰¹⁾ L’istituzione di «zone di protezione ecologica», mediante la l. 8 febbraio 2006, n. 61, in G. U. n. 52 del 3 marzo 2006, risponde alle previsioni della CNUDM e in special modo all’accordo di New York del 1994 relativo all’applicazione della parte XI della Convenzione stessa. V. il d.P.R. 27 ottobre 2011, n. 209, quale «Regolamento

L'obiettivo che si persegue in tutte queste aree è quello di prevenire e limitare i danni degli eventi definiti come «incidenti gravi» ai sensi dell'art. 2, comma 1, lett. t), d. lgs. 145/2015 che ricomprende in tale definizione «1) un incidente che comporta un'esplosione, un incendio, la perdita di controllo di un pozzo o la fuoriuscita di idrocarburi o di sostanze pericolose che comportano, o hanno un forte potenziale per provocare, decessi o lesioni personali gravi; 2) un incidente che reca all'impianto o alle infrastrutture connesse un danno grave che comporta, o ha un forte potenziale per provocare, incidenti mortali o lesioni personali gravi; 3) qualsiasi altro incidente che provoca un decesso o lesioni gravi a cinque o più persone che si trovano sull'impianto in mare in cui ha origine il pericolo o sono impegnate in un'operazione sull'impianto in mare nel settore degli idrocarburi o sulle infrastrutture connesse o in collegamento con tale impianto e tali infrastrutture; 4) qualsiasi incidente ambientale grave risultante dagli incidenti di cui ai numeri 1), 2) e 3)».

La disposizione appena riportata sembra pressoché coincidente con quella dell'art. 2 n. 1 Direttiva *offshore*, per cui l'incidente ambientale rileva solo se grave, e in conseguenza di uno degli altri eventi elencati, ove per incidente ambientale grave si intende quello che «che provoca, o rischia verosimilmente di provocare un significativo danno ambientale» ⁽³⁰²⁾ la cui nozione, per l'Italia, si rinviene nel d. lgs. 3 aprile 2006, n. 152, (c.d. codice dell'ambiente).

Anche rispetto alla definizione delle «operazioni in mare nel settore degli idrocarburi», subordinate all'ottenimento di una «licenza» ossia un «permesso di ricerca o concessione di coltivazione o titolo unico» ⁽³⁰³⁾, pare ci sia esatta coincidenza tra la nozione di cui all'art. 2 n. 3 Direttiva

recante istituzione di Zone di protezione ecologica del Mediterraneo nord-occidentale, del Mar Ligure e del Mar Tirreno», in G. U. n. 293 del 17 dicembre 2011. In argomento v. U. LEANZA, *L'Italia e la scelta di rafforzare la tutela dell'ambiente marino: l'istituzione di zone di protezione ecologica*, in *Riv. dir. int.*, 2006, 309 ss.; G. TELLARINI, *Le procedure di estensione della giurisdizione costiera e l'istituzione di zone di protezione ecologica in Italia*, in *Dir. trasp.*, 2010, 1 ss. Per l'istituzione di zone di protezione ecologica in Francia v. L. LUCCHINI, *La zone de protection écologique française et son application en Méditerranée: quelques brèves observations*, in *Ann. dr. Mer.*, 2003, 433 ss.

⁽³⁰²⁾ Cfr. art. 2, comma 1, lett. s), d. lgs. 145/2015. Anche per l'Italia è stato necessario modificare la nozione di danno ambientale inteso, ai sensi dell'art. 300 d. lgs. 152/2006, recante «Norme in materia ambientale», in G. U. n. 88 del 14 aprile 2006, come «qualsiasi deterioramento significativo e misurabile, diretto o indiretto, di una risorsa naturale o dell'utilità assicurata da quest'ultima», per ricomprendere nel comma 2, lett. b) il deterioramento, che, ai sensi della direttiva 2004/35/Ce, venga provocato «alle acque interne, mediante azioni che incidano in modo significativamente negativo su: 1) lo stato ecologico, chimico o quantitativo o il potenziale ecologico delle acque interessate, quali definiti nella direttiva 2000/60/Ce (...)» oppure «2) lo stato ambientale delle acque marine interessate, quale definito nella direttiva 2008/56/CE, nella misura in cui aspetti particolari dello stato ecologico dell'ambiente marino non siano già affrontati nella direttiva 2000/60/Ce». Le «acque marine», ex art. 3, comma 1, lett. a), d. lgs. 13 ottobre 2010, n. 190, in G. U. n. 270 del 18 novembre 2010, di attuazione della direttiva 2008/56/Ce, sono costituite da «acque, fondali e sottosuolo situati oltre la linea di base che serve a misurare l'estensione delle acque territoriali, fino ai confini della zona su cui lo Stato ha o esercita diritti giurisdizionali, in conformità al diritto internazionale del mare, quali il mare territoriale, la zona economica esclusiva, zone di pesca protette, la piattaforma continentale e, laddove istituite, le zone di protezione ecologica», La ricostruita modifica legislativa all'art. 300, comma 2, lett. b) d. lgs. 152/2006 è stata introdotta con l'art. 33, comma 1, d. lgs. 145/2015.

⁽³⁰³⁾ Cfr. art. 2, comma 1, lett. z), d. lgs. 145/2015. In questa sede vale la pena considerare che la «licenza», *rectius* il «permesso di ricerca o concessione di coltivazione o titolo unico» viene rilasciato dal MISE a norma del d. lgs. 625/1996 con le importanti modificazioni apportate dall'art. 38, comma 5, d.l. 12 settembre 2014, n. 133, recante

offshore e quella dell'art. 2, comma 1, lett. gg), d. lgs. 145/2015, ove, allo stesso modo si escludono la ricerca e il trasporto, per comprendere (solo) «le attività collegate all'impianto o alle infrastrutture connesse compresi il progetto, la pianificazione, la costruzione, l'esercizio, nonché la manutenzione e la dismissione, relative all'esplorazione e alla produzione di idrocarburi, ad esclusione del trasporto di idrocarburi da una costa all'altra».

Quanto agli impianti il testo del decreto riporta la medesima specificazione presente nella Direttiva *offshore* ⁽³⁰⁴⁾, sia rispetto all'esclusione delle piattaforme di perforazione mobili «in transito»⁽³⁰⁵⁾, sia per la definizione delle infrastrutture connesse, in cui sono ricompresi «1) tutti i pozzi e le strutture, le unità supplementari e i dispositivi associati collegati all'impianto; 2) tutte le apparecchiature o le opere presenti sulla struttura principale dell'impianto o a essa fissate; 3) tutte le condutture o le opere collegate» ⁽³⁰⁶⁾.

Esaurito in questo modo un primo confronto fra le definizioni di cui alla Direttiva *offshore* e quelle del testo nazionale di recepimento, si può passare all'analisi della conformazione scelta per il Comitato e alle sue prerogative.

Il Comitato, appositamente istituito con l'art. 8, d. lgs. 145/2015, ha sede presso il MISE e si compone di sei elementi ⁽³⁰⁷⁾: un esperto nominato dal Presidente del Consiglio dei Ministri, che

«Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive», convertito, con modificazioni, dalla l. 11 novembre 2014, n. 164, in G. U. n. 262 del 11 novembre 2014, e su cui è stato predisposto il decreto del MISE del 7 dicembre 2016, recante il «Disciplinare tipo per il rilascio e l'esercizio dei titoli minerari per prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi liquidi e gassosi in terraferma, nel mare territoriale e nella piattaforma continentale», in G. U. n. 78 del 3 aprile 2017. Per una breve disamina v. M. GRIMALDI, *Ricerca e coltivazione di idrocarburi in mare. Procedure amministrative semplificate e titolo minerario unico*, in *Dir maritt.*, 2015, 88 ss. In argomento si segnala che la Corte Costituzionale, con sentenza 23 maggio-12 luglio 2017, n. 170, in G. U. n. 29 del 19 luglio 2017, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 38, comma 7, d. l. 12 settembre 2014, come convertito, nella parte in cui «non prevede un adeguato coinvolgimento delle Regioni nel procedimento finalizzato all'adozione del decreto del Ministero dello sviluppo economico con cui sono stabilite le modalità di conferimento del titolo concessorio unico, nonché le modalità di esercizio delle relative attività», la Corte ha inoltre dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 38, comma 10, del d. l. 133/2014, come convertito. Il MISE ha ottemperato alle pronunce della Corte costituzionale intervenendo con il d.m. del 9 agosto 2017 che ha novellato il d.m. 7 dicembre 2016, eliminando ogni riferimento al titolo concessorio unico, lasciando inalterate le restanti parti che disciplinano le modalità di rilascio dei titoli minerari relativi alle attività di prospezione ricerca e coltivazione di idrocarburi; di conseguenza il decreto direttoriale del 15 luglio 2015 che disciplina in dettaglio le attività e le azioni amministrative attinenti l'attività di prospezione ricerca e coltivazione di idrocarburi, è da ritenersi applicabile per tutto quanto non fa riferimento al titolo concessorio unico. Allo scopo di evitare eventuali dubbi interpretativi è stata diramata la circolare circolare del 9 maggio 2018 in materia di «Garanzie economiche per coprire i costi di un eventuale incidente nell'ambito dell'esercizio delle attività di prospezione ricerca e coltivazione di idrocarburi, ai sensi dell'articolo 4 del d.m. 7 dicembre 2016, così come modificato dal d.m. 9 agosto 2017» il cui testo è presente sulla pagina *web* <http://unmig.mise.gov.it/unmig/norme/circ090518.htm>. Inoltre il 31 ottobre 2018 è stato pubblicato l'elenco aggiornato dei titoli minerari, in cui figurano 23 «permessi di ricerca nel sottofondo marino» e 67 «concessioni di coltivazione nel sottofondo marino». La specificazione dei titoli è consultabile alla pagina *web* <http://unmig.mise.gov.it/unmig/titoli/titoli.asp>.

⁽³⁰⁴⁾ Cfr. art. 2 n. 17, 19, 20 Direttiva *offshore*.

⁽³⁰⁵⁾ Cfr. art. 2, comma 1, lett. p), q), r), d. lgs. 145/2015.

⁽³⁰⁶⁾ Cfr. art. 2, comma 1, lett. u), d. lgs. 145/2015 e art. 2 n. 21 Direttiva *offshore*.

⁽³⁰⁷⁾ Sul c.d. Comitato *offshore* v. in particolare art. 8, comma 1, d. lgs. 145/2015 che specifica anche quali soggetti costituiscono le articolazioni del Comitato sul territorio, ossia «a) il Direttore della Sezione UNMIG competente per

ne assume la presidenza per una durata di 3 anni, il Direttore dell'UNMIG, il Direttore della Direzione Generale Protezione natura e mare del MATTM, il Direttore centrale per la Prevenzione e la Sicurezza Tecnica del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, il Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, il Sottocapo di Stato Maggiore della Marina Militare ⁽³⁰⁸⁾.

Dal combinato disposto degli artt. 8 e 9, d. lgs. 145/2015 emerge la fisionomia di un'autorità con poteri di regolamentazione, vigilanza e controllo, che opera con indipendenza dal soggetto che esplica la funzione di rilascio delle licenze per le operazioni a mare, di competenza della DGS ⁽³⁰⁹⁾, e che relaziona annualmente al Parlamento ed alla Commissione europea in merito all'attività di regolamentazione e di vigilanza svolta ⁽³¹⁰⁾.

Può inoltre avvalersi dell'assistenza tecnica e scientifica dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) ⁽³¹¹⁾ e, per il tramite del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, può concludere accordi formali con agenzie Ue o altri organismi, nell'intento di acquisire sempre più attuali competenze specialistiche ⁽³¹²⁾.

Il Comitato, nello svolgimento dei suoi compiti, è coinvolto già nella fase che precede l'avvio delle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi, perché, relativamente al progetto o al trasferimento di un impianto di produzione, riceve (tutti) i documenti elencati nell'art. 11 d. lgs. 145/2015 tra i quali figura ⁽³¹³⁾ alla lett. e) la relazione sui grandi rischi che, ai sensi dei successivi artt. 12 e 13,

territorio che assicura il supporto ai lavori; b) il Direttore regionale dei Vigili del Fuoco o un suo rappresentante; c) un dirigente del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nominato dal Ministero, che si avvale del Direttore del Servizio Emergenze Ambientali in mare (SEAM) dell'ISPRA; d) il Comandante della Capitaneria di Porto competente per territorio o un Ufficiale superiore suo rappresentante; e) un Ufficiale Ammiraglio/Superiore designato dallo Stato Maggiore della Marina Militare».

⁽³⁰⁸⁾ L'attuale composizione del Comitato è visionabile alla pagina *web* <http://www.sviluppoeconomico.gov.it/index.php/it/ministero/organismi/comitato-offshore/struttura>.

⁽³⁰⁹⁾ V. anche allegato III d. lgs. 145/2015 e d.P.C.M. 27 settembre 2016, che in applicazione dell'art. 8, comma 6, d. lgs. 145/2015, contiene le modalità di funzionamento del Comitato. Inoltre sono gli operatori a sopportare i costi delle attività del Comitato, che a tale fine *ex* art. 8 comma, 9, d. lgs. 145/2015 sono tenuti al versamento di un contributo pari all'1 per mille del valore delle opere da realizzare.

⁽³¹⁰⁾ Cfr. art. 8, comma 10, d. lgs. 145/2015. Per l'anno 2016 la «Relazione sullo stato e la sicurezza delle attività minerarie in mare nel settore degli idrocarburi» elaborata a norma dell'art. 24, commi 1 e 2 e dell'art. 25, commi 1 e 2, d. lgs. 145/2015 e del regolamento di esecuzione 1112/2014/Ue del 13 ottobre 2014, che stabilisce un formato comune per la condivisione di informazioni relative agli indicatori di incidenti gravi da parte degli operatori e dei proprietari degli impianti in mare nel settore degli idrocarburi nonché un formato comune per la pubblicazione delle informazioni relative agli indicatori di incidenti gravi da parte degli Stati membri, è consultabile alla pagina *web* <http://unmig.sviluppoeconomico.gov.it/unmig/agenda/dettaglio-notizia.asp?id=424>.

⁽³¹¹⁾ Cfr. art. 10, d. lgs. 145/2015.

⁽³¹²⁾ Cfr. art. 8, comma 8, d. lgs. 145/2015.

⁽³¹³⁾ Le informazioni da inserire nel documento di cui all'art. 11, d. lgs. 145/2015 sono elencate nell'allegato I del medesimo decreto. Inoltre, a norma dell'art. 11, comma 6, d. lgs. 145/2015 «In caso di modifica sostanziale che incide sulla comunicazione di progettazione o di trasferimento prima della presentazione della relazione sui grandi rischi, al Comitato è data tempestiva comunicazione (...)».

si distingue rispettivamente in «Relazione sui grandi rischi per un impianto di produzione» e «Relazione sui grandi rischi per un impianto non destinato alla produzione».

È inoltre destinatario delle comunicazioni relative alle operazioni di pozzo e a quelle combinate ⁽³¹⁴⁾ ai sensi degli art. 15 e 16 d. lgs. 145/2015 ⁽³¹⁵⁾.

Del pari, in ragione dell'art. 6, comma 4, d. lgs. 145/2015, il Comitato ha il potere di paralizzare le operazioni poste in essere all'interno delle aree autorizzate ⁽³¹⁶⁾, nel caso in cui intervenga una modifica sostanziale ⁽³¹⁷⁾, perché queste non possono iniziare o proseguire, finché non sia stata accettata dal Comitato la relazione sui grandi rischi ⁽³¹⁸⁾, sia ove si tratti di operazioni da espletare negli impianti di produzione e non, sia per le operazioni di pozzo, che per quelle combinate.

A tali prerogative si aggiungono veri e propri poteri di intervento, in virtù dei quali il Comitato: vieta l'utilizzo o l'avvio di operazioni di qualsiasi impianto o infrastruttura connessa, se considera inadeguate le misure proposte nella relazione sui grandi rischi o nelle comunicazioni di operazioni di pozzo o di quelle combinate; impone all'operatore di adottare le misure più opportune per la prevenzione degli incidenti gravi; ove riscontri un calo degli *standards* di sicurezza in capo ad un operatore informa l'autorità preposta al rilascio delle licenze, che valuta l'opportunità di revocare la licenza all'operatore e adotta le misure necessarie a garantire la sicurezza delle operazioni; chiede miglioramenti e, se necessario, vieta la prosecuzione dell'esercizio di qualsiasi impianto o parte di esso o di qualsiasi infrastruttura connessa qualora l'esito di un'ispezione, un riesame periodico della relazione sui grandi rischi, o le modifiche alle comunicazioni, siano difformi dalle prescrizioni introdotte con il d.lgs. 145/2015, o ravvisi l'esistenza di ragionevoli dubbi riguardo alla sicurezza delle operazioni, o in merito a quella degli impianti; ad ogni modo, in situazioni eccezionali e quando ritiene che non sono compromesse la sicurezza e la protezione ambientale, può abbreviare l'arco

⁽³¹⁴⁾ Si configura come operazione di pozzo qualsiasi attività posta in essere in relazione ad uno specifico pozzo «che potrebbe causare un rilascio accidentale di materiali tale da provocare un incidente grave. Le operazioni comprendono: la perforazione di un pozzo, la riparazione o la modifica di un pozzo». Da queste si distinguono le operazioni combinate effettuate «da un impianto in combinazione con uno o più altri impianti per finalità relative all'altro o agli altri impianti» e che, come le prime, incidono «sui rischi per la sicurezza delle persone o la tutela dell'ambiente per uno o per tutti gli impianti». Cfr. art. 2, comma 1, lett. ee), ff), d. lgs. 145/2015.

⁽³¹⁵⁾ Cfr. artt. 11, comma 1, lett. h) e i) con art. 15, 16 d. lgs. 145/2015.

⁽³¹⁶⁾ Sono «aree autorizzate» quelle che compongono l'area geografica oggetto della licenza, su cui cfr. art. 2, comma 1, lett. d), d. lgs. 145/2015.

⁽³¹⁷⁾ Per «modifica sostanziale» ex art. 2, comma 1, lett. bb), d. lgs. 145/2015 si intende «1) nel caso di una relazione sui grandi rischi, la modifica di un elemento in base al quale è stata accettata la relazione originaria, compresi, tra l'altro, le modifiche fisiche, la disponibilità di nuove conoscenze o tecnologie e i cambiamenti relativi alla gestione operativa; 2) nel caso di comunicazione di operazioni di pozzo o combinate, la modifica di un elemento in base al quale è stata presentata la comunicazione originaria, compresi, tra l'altro, le modifiche fisiche, la sostituzione di un impianto con un altro, la disponibilità di nuove conoscenze o tecnologie e i cambiamenti relativi alla gestione operativa».

⁽³¹⁸⁾ Da produrre ai sensi dell'art. 11, comma 1, lett. h) e i), d. lgs. 215/2015.

temporale richiesto tra la presentazione della relazione sui grandi rischi, o degli altri documenti, e l'avvio delle operazioni ⁽³¹⁹⁾.

Sempre al fine di prevenire gli incidenti gravi, il Comitato funge da autorità di consulenza per gli operatori, in maniera da poter congiuntamente elaborare ed aggiornare le norme e le linee guida sulle migliori pratiche in relazione al controllo dei grandi rischi, per tutto il ciclo di progettazione, esercizio ed esecuzione delle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi ⁽³²⁰⁾.

Il Comitato nella sua attività di verifica, non solo acquisisce ed esamina la conformità delle relazioni sui grandi rischi e degli altri documenti presentati, ma svolge ispezioni nell'ambito delle quali gli operatori assicurano a tutti coloro che agiscono sotto la direzione del Comitato, la necessaria collaborazione (tra cui trasporto, vitto e alloggio), in modo da facilitare i controlli dell'autorità, che, a tali fini, elabora piani annuali da revisionare ogni tre anni ⁽³²¹⁾.

Nello stesso senso, ossia per garantire il più alto livello di effettività nella prevenzione degli incidenti gravi, si impone all'operatore di elaborare e comunicare al Comitato una relazione sulle misure adottate nei casi di pericolo ⁽³²²⁾, mentre, questo ultimo, si occupa dell'istituzione di un sistema anonimo per la segnalazione confidenziale dei problemi di sicurezza e ambientali relativi alle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi ⁽³²³⁾.

Nell'ottica di predisporre una rete transfrontaliera di risposta alle emergenze, il Comitato, ove ritenga probabile che un grande rischio ⁽³²⁴⁾ connesso a operazioni in mare nel settore degli idrocarburi (poste in essere entro la giurisdizione italiana) possa provocare gravi ripercussioni ambientali nei confronti di altri Stati membri trasmette loro, direttamente o per il tramite del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, tutte le informazioni pertinenti prima dell'inizio delle operazioni e si adopera, insieme agli Stati interessati, per adottare misure idonee a prevenire eventuali conseguenze.

Mentre, nel caso in cui un incidente grave con effetti transfrontalieri si sia in effetti verificato, o vi sia la minaccia imminente della sua verifica, il Comitato, per mezzo del Ministero degli

⁽³¹⁹⁾ Cfr. art. 18, d. lgs. 145/2015.

⁽³²⁰⁾ Cfr. art. 19 e art. 27, comma 1, d. lgs. 145/2015 che opportunamente prevede in capo al Comitato l'onere di provvedere allo «scambio periodico di conoscenze, informazioni ed esperienze con le autorità competenti degli altri Stati membri, tra l'altro attraverso il gruppo di autorità dell'Unione europea per le attività in mare nel settore degli idrocarburi (EUOAG)» e di svolgere «consultazioni sull'applicazione del pertinente diritto nazionale e dell'Unione con operatori del settore, altre parti interessate e la Commissione europea».

⁽³²¹⁾ Cfr. art. 21, d. lgs. 145/2015.

⁽³²²⁾ Cfr. art. 19, comma 10, d. lgs. 145/2015, in cui si richiama la nozione di «rischio» inteso come «da combinazione della probabilità di un evento e delle conseguenze di tale evento» ai sensi dell'art. 2, comma 1, lett. oo), d. lgs. 145/2015.

⁽³²³⁾ Cfr. art. 22, d. lgs. 145/2015.

⁽³²⁴⁾ Cfr. art. 2, comma 1, lett. hh), d. lgs. 145/2015 secondo cui il «grande rischio» si identifica con «una situazione che può sfociare in un incidente grave».

affari esteri e della cooperazione internazionale, informa immediatamente la Commissione e gli Stati membri o i Paesi terzi potenzialmente interessati, mantenendo con essi una comunicazione continua delle informazioni pertinenti ⁽³²⁵⁾.

⁽³²⁵⁾ Cfr. art. 31, commi 1 e 7, d. lgs. 145/2015. La stessa norma prevede ulteriori profili di collaborazione sia tra Stati membri, e, in alcuni casi, anche che tra questi ultimi ed i Paesi terzi.

3. IL *DECOMMISSIONING* DELLE PIATTAFORME *OFFSHORE*

SOMMARIO: 3.1. Il «fine vita» delle piattaforme marine – 3.2. Disciplina internazionale di riferimento: l'art. 5 § 5 della Convenzione sulla piattaforma continentale e l'art. 60 § 3 della CNUDM – 3.3. Le IMO *guidelines* – 3.4. *Decommissioning by Dumping* – 3.5. Dal Protocollo *offshore* e alle «Linee guida per la dismissione mineraria delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse»

3.1 Il «fine vita» delle piattaforme marine

In questa fase dello studio si tenterà di approfondire la questione relativa al «fine vita» delle piattaforme marine, ossia il momento in cui l'installazione, per i diversi motivi che si vedranno nel corso della trattazione, viene dismessa mediante la procedura che nel settore dell'*Oil&Gas* si definisce come *decommissioning*.

In questa tematica pare opportuno procedere con cautela, mediante una breve ma indispensabile introduzione perché, come sempre più spesso accade nel mondo del diritto, si utilizzeranno termini provenienti dal lessico anglosassone, che necessitano di essere intesi e contestualizzati.

A tal proposito gli elementi che meritano di essere attenzionati sono evidentemente tre: l'identificazione delle strutture oggetto di *decommissioning*, ossia le piattaforme marine, la naturale dislocazione delle stesse, collocate *offshore* e l'operazione in sé, il *decommissioning*.

Quanto al primo elemento, che importa l'analisi della natura giuridica delle piattaforme, si rimanda alla parte iniziale di questo lavoro ove si è evidenziato come dottrina e giurisprudenza tentino, da anni, di ricostruire lo statuto giuridico di queste strutture, considerato che la legislazione nazionale, così come quella europea ed internazionale, non ne danno una precisa descrizione, limitandosi ad utilizzare definizioni funzionali alla regolamentazione del settore che con il singolo provvedimento si intende disciplinare.

Per questo motivo, e per le conseguenze che derivano dalla cennata lacuna normativa, le piattaforme marine sono state ricondotte nell'alveo delle nozioni giuridiche di nave e di galleggiante, così come contenute nell'art. 136, commi 1 e 3, cod. nav., per poter applicare alle installazioni *offshore* la disciplina speciale del codice della navigazione, nonché le molteplici normative di settore destinate a regolare la vita operativa di navi e galleggianti ⁽³²⁶⁾.

D'altro canto ci si è interrogati sulla possibilità di ricomprendere dette strutture nell'ambito delle definizioni giuridiche di bene immobile, considerato che, in alcuni casi, sono state associate a

⁽³²⁶⁾ Cfr. cap. 1 § 2 e § 3.

quelli immobili, ad esempio ai fini fiscali, qualificazione, questa ultima, utilizzata dalla magistratura tributaria per giustificare la pretesa impositiva di alcuni Comuni costieri che hanno richiesto il pagamento dell'imposta comunale sugli immobili in relazione alle piattaforme posizionate nello spazio acqueo frontistante il proprio territorio ⁽³²⁷⁾.

Proprio la dislocazione geografica delle installazioni, si appalesa funzionale alla distinzione tra attività di prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi «*onshore*» oppure «*offshore*» ⁽³²⁸⁾.

In questo senso si rileva come l'aggettivo «*offshore*» sia sovente utilizzato per descrivere un bene o un'attività che si trova o che si svolge in mare, e in particolare lontano dalla costa, infatti si parla di *upstream* minerario ⁽³²⁹⁾ *offshore* quando i giacimenti minerari si trovano collocati in mare.

A questo punto, dopo aver individuato l'oggetto e la sede delle operazioni di *decommissioning*, è il caso di spostare l'analisi verso l'elemento operativo, quello connesso al tipo di attività che in questa parte dell'indagine si intende approfondire.

Il riferimento è al c.d. «*decommissioning*» ⁽³³⁰⁾, vocabolo anch'esso di derivazione anglosassone che in questo settore è stato genericamente definito come «*the process of deciding how to remove and dispose of the installations when they reach the end of their economic lives*» ⁽³³¹⁾.

Nel linguaggio tecnico-giuridico italiano il termine «*decommissioning*» si trova spesso tradotto utilizzando la parola «dismissione» ⁽³³²⁾, benché il ventaglio di significati del termine inglese sia assai più ampio, tanto da ricomprendere la «disattivazione», lo «smantellamento» o la «demolizione» dell'installazione *offshore*.

A ben vedere la caratteristica che accomuna le diverse e possibili traduzioni risiede nel risultato finale dell'operazione, ossia il cambio di destinazione d'uso di un bene che, all'esito del *decommissioning*, non svolge, e non svolgerà più, la funzione cui era originariamente preordinato.

Di conseguenza nel contesto che qui occupa potremmo definire il *decommissioning* come l'azione volta alla dismissione delle piattaforme marine cui si può, a seconda dei casi, riconoscere

⁽³²⁷⁾ Cfr. cap. 1 § 4.

⁽³²⁸⁾ In argomento cfr. cap. 1 § 1 nt. 1, ove si dà atto delle diverse discipline predisposte per la regolamentazione delle attività di *upstream* minerario *onshore* ed *offshore*.

⁽³²⁹⁾ L'attività di prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi liquidi e gassosi viene sinteticamente individuata mediante la locuzione «*upstream* minerario».

⁽³³⁰⁾ La voce verbale «*decommissioning*» è spiegata come l'attività con cui «*withdraw (something, especially weapons or military equipment) from service*» ad esempio «*make (a nuclear reactor) inoperative and dismantle it safely*», in C. SOANES, A. STEVENSON (a cura di), *Oxford dictionary of English*, II ed., Oxford, 2006, 451, così tra i molteplici significati del verbo «*withdraw*» l'accezione più aderente alla tematica in esame sembra essere quella con cui si indica l'operazione di «*1. remove or take away (something) from a particular place or position*», o al massimo «*2. leave or cause to leave a place or situation*», ivi 2022.

⁽³³¹⁾ H. ESMAEILI, *The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law*, cit., 190.

⁽³³²⁾ Anche in questo lavoro la parola «*decommissioning*» quando utilizzata in senso generico e onnicomprensivo sarà tradotta, per comodità espositiva, con il termine dismissione.

la valenza di smantellamento, o demolizione, se le strutture dismesse vengono rimosse definitivamente dalla loro sede operativa, oppure lo si può intendere come disattivazione, quando le medesime installazioni, benché cessino di espletare l'attività mineraria, rimangano posizionate *offshore* per poter ospitare nuove e diverse attività.

Ne deriva che, in entrambe le situazioni, e a prescindere dall'accezione con cui si intenda tradurre il vocabolo *decommissioning*, tanto che la piattaforma venga smantellata quanto che sia solo disattivata, la struttura oggetto di dismissione, una volta completata la detta operazione, non potrà più essere utilizzata per le attività di *upstream* minerario.

Infatti l'assunto appena esposto si regge su una premessa di ordine tecnico-giuridico, in considerazione del fatto che il *decommissioning* della piattaforma segue la chiusura mineraria del sottostante pozzo sterile, esaurito o comunque non utilizzabile⁽³³³⁾, motivo per cui l'installazione, anche se solo disattivata, non potrebbe evidentemente tornare, neppure in un momento successivo, a svolgere attività mineraria, o quanto meno non nel medesimo sito.

⁽³³³⁾ La chiusura mineraria del pozzo è disciplinata da diverse norme, quali ad esempio l'art. 63, d.P.R. 24 maggio 1979, n. 886 che reca «Integrazione ed adeguamento delle norme di polizia delle miniere e delle cave, contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 9 aprile 1959, n. 128, al fine di regolare le attività di prospezione, di ricerca e di coltivazione degli Idrocarburi nel mare territoriale e nella piattaforma continentale», in G.U. n. 114 del 26 aprile 1980 - Suppl. Ordinario n. 1, secondo cui «Il titolare, nel caso in cui intenda abbandonare un pozzo sterile, o esaurito, o comunque non utilizzabile o non suscettibile di assicurare ulteriormente produzione in quantità commerciale, deve chiedere la preventiva autorizzazione alla sezione, precisando il piano di sistemazione del pozzo stesso e dell'area impegnata» e così, conformemente ad esso nell'art. 39, Decreto del Direttore generale per le risorse energetiche, presso il Ministero dello Sviluppo economico, emanato il 15 luglio 2015, che contiene le «Procedure operative di attuazione del Decreto Ministeriale 25 marzo 2015 e modalità di svolgimento delle attività di prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi liquidi e gassosi e dei relativi controlli», in G. U. n. 204, del 3 settembre 2015, si legge che «Il titolare, nel caso in cui intenda chiudere minerariamente un pozzo sterile o esaurito o comunque non utilizzabile o non suscettibile di assicurare ulteriormente produzione in quantità commerciale, richiede l'autorizzazione alla Sezione UNMIG competente precisando il piano di sistemazione del pozzo stesso e dell'area impegnata». Dal tenore letterario delle norme appena citate pare quasi ci sia spazio per prospettare l'esistenza di una volontà discrezionale dell'operatore che «nel caso in cui intenda chiudere minerariamente un pozzo» per le ragioni più disparate, deve essere autorizzato dalle competenti autorità. In realtà, questa tesi sembra debba essere abbandonata in ragione della prossima emanazione delle «Linee guida per la dismissione mineraria delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse», la cui adozione è prevista dall'art. 25, d. lgs. 16 giugno 2017, n. 104, recante l'«Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114», in G.U. n. 156 del 6 luglio 2017. Infatti nella bozza di decreto elaborata dal Ministero dello Sviluppo Economico di concerto con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali e del Turismo, pubblicata on line per la consultazione, ma non ancora adottata, all'art. 4 si legge che «Un pozzo sterile, o esaurito o comunque non utilizzabile, o non suscettibile di assicurare ulteriormente produzione in quantità commerciale, deve essere chiuso minerariamente secondo la procedura prevista dal d.P.R. 886/1979 e dalle indicazioni del Ministero dello sviluppo economico». In questo modo alla discrezionalità dell'operatore che «intenda chiudere minerariamente un pozzo» e che all'uopo deve essere autorizzato dalle competenti autorità, si sostituisce un obbligo di chiusura mineraria del pozzo sterile, esaurito, non utilizzabile, o non più efficiente dal punto di vista commerciale, ove l'autorità competente dovrà fornire le indicazioni operative finalizzate alla chiusura, ma non è più titolare del precedente potere autorizzatorio.

La dottrina d'oltre manica, già in passato, e sebbene in maniera differente, si era interrogata sull'utilizzo del vocabolo «*decommissioning*» rispetto a quello di «*abandonment*»⁽³³⁴⁾, facendo rilevare come questo secondo termine sia più diffuso del primo nell'ambito della disciplina internazionale di settore.

Lo troviamo, ad esempio, nell'art. 5 § 5 della Convenzione sulla piattaforma continentale, nell'art. 60 § 3 della Convenzione delle Nazioni Unite per il Diritto del Mare e nell'art. 1 § 1 delle *IMO Guidelines and Standards for the Removal of Offshore Installations and Structures on the Continental Shelf and in the Exclusive Economic Zone*⁽³³⁵⁾.

La dottrina, analizzando i due termini, ha affermato che «*Decommissioning and abandonment are terms which describe the process undertaken by the operator of an oil or natural gas installation to plan, gain approval for and implement the removal, disposal or reuse of an installation when it is no longer needed*»⁽³³⁶⁾.

Impostando la riflessione in questo modo, seppure in maniera non sempre condivisibile⁽³³⁷⁾, si tenta di indagare la differenza contenutistica connessa a due vocaboli, *decommissioning* e *abandonment*, che sebbene inizialmente sembrano avere il medesimo significato, in un momento successivo, e dopo una più attenta analisi, si dimostrano così differenti da giustificare la necessità di preferire l'uno all'altro.

⁽³³⁴⁾ A. D. M. FORTE, *Legal Aspects of Decommissioning Offshore Structures*, in *Decommissioning Offshore Structures*, a cura di D. G. Gorman, J. Neilson, London, 1998, 126 ss.

⁽³³⁵⁾ In questa sede si riportano le norme contenute nelle maggiori convenzioni internazionali di settore e nelle previsioni IMO, con l'intenzione di giustificare la necessità di esaminare il termine «*decommissioning*» in relazione a quello di «*abandonment*». Infatti l'art. 5 § 5 della Convenzione sulla piattaforma continentale, firmata a Ginevra nel 1958, afferma che «*Due notice must be given of the construction of any such installations, and permanent means for giving warning of their presence must be maintained. Any installations which are abandoned or disused must be entirely removed*»; negli stessi termini, almeno in riferimento a questa specifica riflessione, l'art. 60 § 3 della Convenzione delle Nazioni Unite per il Diritto del Mare, firmata a Montego Bay nel 1982, prevede che «*Due notice must be given of the construction of such artificial islands, installations or structures, and permanent means for giving warning of their presence must be maintained. Any installations or structures which are abandoned or disused shall be removed to ensure safety of navigation, taking into account any generally accepted international standards established in this regard by the competent international organization. Such removal shall also have due regard to fishing, the protection of the marine environment and the rights and duties of other States. Appropriate publicity shall be given to the depth, position and dimensions of any installations or structures not entirely removed*»; in ultimo, nell'ambito delle *Guidelines and Standards for the Removal of Offshore Installations and Structures on the Continental Shelf and in the Exclusive Economic Zone*, elaborate dall'IMO nel 1989 all'art. 1 § 1 si legge che «*Abandoned or disused offshore installations or structures on any continental shelf or in any exclusive economic zone are required to be removed, except where non-removal or partial removal is consistent with the following guidelines and standards*».

⁽³³⁶⁾ A. D. M. FORTE, *Legal Aspects of Decommissioning Offshore Structures*, cit., 126.

⁽³³⁷⁾ Il percorso argomentativo di questa dottrina non sempre risulta pienamente condivisibile perché in tutte le norme citate, ossia l'art. 5 § 5 della Convenzione sulla piattaforma continentale, l'art. 60 § 3 della Convenzione delle Nazioni Unite per il Diritto del Mare, l'art. 1 § 1 delle *IMO Guidelines and Standards for the Removal of Offshore Installations and Structures on the Continental Shelf and in the Exclusive Economic Zone*, l'*abandonment* dell'installazione non sembra essere utilizzato come sinonimo di *decommissioning*, inteso come comportamento positivo dell'operatore che si occupa del fine vita dell'installazione per modificarne la destinazione d'uso, ma piuttosto come un comportamento passivo e disinteressato, reputato pericoloso e dunque vietato dalle norme sopra richiamate, tanto che se ne impone la rimozione. Probabilmente il confronto lessicale intrapreso dall'autore sarebbe stato più fruttuoso se il termine *decommissioning* fosse stato messo a paragone con «*removal*». In questo modo sarebbe stato possibile valutare, come abbiamo tentato di fare in queste prime righe, se dismettere una piattaforma significa necessariamente rimuovere dal sito la struttura, o se invece sia ammissibile una disattivazione, non seguita dall'abbandono, perché vietato dalle norme del diritto internazionale, ma funzionale alla riconversione dell'installazione per usi diversi da quelli strettamente minerari.

A tale fine si è detto che «*“Abandonment”, in the legal sense, is more than merely walking away from a thing. It means the voluntary relinquishment of all right, title claim and possession of a thin, with the intention of not reclaiming it; or giving up of a thing absolutely, without reference to any particular person or purpose, as vacating property with the intention of not returning to it*»⁽³³⁸⁾.

La dottrina di settore pare abbia utilizzato le medesime argomentazioni per affermare che «*The situation where an offshore installation is left behind at the end of its commercial life is referred to as “abandonment” under international law. Where the entire platform is removed and taken away, it is described as “removal”*»⁽³³⁹⁾.

Proseguendo nello studio si evidenzia come l'obiettivo finale, ossia la dismissione dell'installazione *offshore*, può essere raggiunto in «*several ways, for example: (1) retention on site but conversion to another use (e.g., as an artificial reef); (2) “mothballing” on site; (3) relocation for use on another site; (4) emplacement or toppling on site; (5) removal to land for disposal on a licensed waste-disposal site; (6) removal to land for recycling; and (7) disposal in deep water*»⁽³⁴⁰⁾.

Dati questi ultimi rilievi la dottrina in parola conclude il ragionamento prospettando un utilizzo erroneo del termine «*abandonment*», che sebbene rintracciabile in diverse convenzioni internazionali e nelle linee guida delle organizzazioni internazionali risulta «*an unfortunate choice of words*» mentre il vocabolo «*decommissioning*» pare essere «*a preferable substitute to describe the process and procedures associated with disposals of installations after they are no longer needed*»⁽³⁴¹⁾.

La questione terminologica si complica ancora perché, come si vedrà più innanzi, nella disciplina internazionale, il termine «*abandonment*» è solitamente affiancato a «*disused*», per individuare il presupposto dell'obbligo statale di rimuovere le installazioni *offshore*⁽³⁴²⁾.

Relativamente al vocabolo «*disused*» si è fatto notare come il suo significato sia ancor più difficile da individuare, sebbene nel caso di specie si possa ipotizzare che «*it is clear that a degree of permanency of non-use is to inferred: an installation disused merely temporarily, e. g. while a well is shut in, cannot have been intended*»⁽³⁴³⁾.

⁽³³⁸⁾ P. PETERS, A. H. A. SOONS, L. A. ZIMA, *Removal of installations in the Exclusive Economic Zone*, in *Netherlands Yearbook of International Law*, Vol. 15, 1984, 167, 173. Cfr. la voce «*abandonment*» in E. A. MARTIN, J. LAW, *Oxford Dictionary of Law*, VI ed., Oxford, 2006, 1, che, per quanto qui di rilievo, è spiegato come «*The act of giving up a legal right, particularly a right of ownership of property. [...] In marine insurance, abandonment is the surrender of all rights to a ship or cargo in a case of a constructive total loss*».

⁽³³⁹⁾ Y. LYONS, *The New Offshore Oil and Gas Installation Abandonment Wave and the International Rules on Removal and Dumping*, in *Intern. J. Marine Coastal Law*, Vol. 29, 2014, 481.

⁽³⁴⁰⁾ A. D. M. FORTE, *Legal Aspects of Decommissioning Offshore Structures*, cit., 126.

⁽³⁴¹⁾ A. D. M. FORTE, *Legal Aspects of Decommissioning Offshore Structures*, cit., 127.

⁽³⁴²⁾ La tematica appena accennata sarà compiutamente analizzata nel prossimo paragrafo.

⁽³⁴³⁾ P. PETERS, A. H. A. SOONS, L. A. ZIMA, *Removal of installations in the Exclusive Economic Zone*, cit., 173.

All'esito di questa breve introduzione non resta che tentare di ricondurre ad unità le argomentazioni innanzi prospettate, sintetizzando l'oggetto del presente approfondimento a partire dal rilievo per cui le piattaforme, a prescindere dalla loro natura giuridica, sono innanzitutto strutture preordinate all'espletamento dell'attività mineraria, dislocate in mare, solitamente lontano dalle coste, dunque *offshore*, le quali, ove il pozzo sottostante si dimostri non più attrattivo, hanno bisogno di essere dismesse, ove per dismissione si intende tanto lo smantellamento definitivo della struttura, quanto una sua disattivazione mineraria per la successiva riconversione al nuovo e differente uso.

Sulle problematiche così individuate si tornerà più avanti, mentre in questa sede vale la pena completare il quadro di presentazione della tematica con dati inerenti alla realtà contemporanea, per dimostrare la consistenza che questo fenomeno assume sia in termini strettamente numerici, che in ragione delle problematiche connesse, di natura economica, ambientale e per tutto ciò che riguarda la sicurezza ⁽³⁴⁴⁾.

Stando ai numeri forniti dal Ministero dello sviluppo economico, nel Mar Mediterraneo ci sarebbero almeno una ventina di installazioni *offshore*, che saranno dismesse nell'arco dei prossimi cinque anni ⁽³⁴⁵⁾.

Questa stima è destinata ad aumentare se pensiamo che nei mari italiani vi sono all'incirca 138 piattaforme marine e strutture assimilabili, per la ricerca e produzione di idrocarburi liquidi e gassosi (gas naturale ed olio), di cui 94 posizionate entro le 12 miglia marine e 44 fuori dal mare territoriale ⁽³⁴⁶⁾.

Un simile scenario, che in Italia risulta avere grandissimo impatto in ragione delle dimensioni abbastanza contenute del Mar Mediterraneo, assume una rilevanza ancora più ampia se pensiamo alle centinaia di installazioni dislocate nei grandi oceani e nei mari del nord.

In effetti, pur volendo valutare l'ampiezza del fenomeno limitandosi al solo contesto nazionale, è chiaro che la dismissione di 20 piattaforme marine ben potrebbe manifestarsi, da un lato come pericolo da contenere, e dall'altro come occasione da sfruttare.

⁽³⁴⁴⁾ In questo caso il termine sicurezza è stato utilizzato nel senso più ampio possibile, al fine di sintetizzare le questioni che interessano la safety dell'attività di *decommissioning*, la sicurezza in termini di tutela dell'ambiente marino nel corso delle operazioni di dismissione, nonché la sicurezza della navigazione marittima, minata da un eventuale e non segnalato abbandono della struttura da dismettere.

⁽³⁴⁵⁾ La Direzione generale per la sicurezza anche ambientale delle attività minerarie ed energetiche - Ufficio nazionale minerario per gli idrocarburi e le georisorse (DGS-UNMIG), del Ministero dello sviluppo economico, ha menzionato questa stima nella comunicazione di apertura della consultazione pubblica per le «Linee guida per la dismissione delle piattaforme *offshore*» visionabile all'indirizzo *web* <http://unmig.mise.gov.it/unmig/agenda/dettaglio-notizia.asp?id=434>. La problematica connessa all'adozione delle menzionate «Linee guida» sarà più ampiamente trattata nei prossimi paragrafi.

⁽³⁴⁶⁾ I dati, aggiornati al 26 febbraio 2018, sono consultabili alla pagina *web* della Direzione generale per la sicurezza anche ambientale delle attività minerarie ed energetiche - Ufficio nazionale minerario per gli idrocarburi e le georisorse (DGS-UNMIG), del Ministero dello sviluppo economico all'indirizzo <http://unmig.mise.gov.it/unmig/strutturemarine/elenco.asp>.

In questo senso si può certamente parlare di pericolo, in ragione dei rischi ambientali connessi alle operazioni di dismissione e originati dal coinvolgimento di sostanze altamente nocive per l'ecosistema in generale, ma per quello marino in particolare; eppure la stessa attività potrebbe, per altro verso, risultare momento positivo, ove la piattaforma dismessa fosse utilizzata come zona di tutela biologica per la salvaguardia ed il ripopolamento delle risorse marine ⁽³⁴⁷⁾.

Allo stesso modo il *decommissioning* di 20 piattaforme collocate lungo le coste italiane avrebbe il merito di contribuire ad innalzare i livelli occupazionali.

In ultimo, ma certo non per importanza, la dismissione potrebbe rivelarsi un'opportunità per la produzione di energia da fonti rinnovabili ⁽³⁴⁸⁾, se solo si pensa alla riconversione di una piattaforma dismessa come sede operativa per lo sfruttamento dell'energia eolica o di quella derivante dal moto ondoso ⁽³⁴⁹⁾.

D'altro canto la «Strategia Energetica Nazionale» (SEN) del 2017 ⁽³⁵⁰⁾, tenendo presente il percorso stabilito dalla «Roadmap» europea, che prevede di raggiungere entro il 2050 la riduzione di almeno l'80% delle emissioni rispetto al 1990 ⁽³⁵¹⁾, si pone come obiettivo tanto il miglioramento

⁽³⁴⁷⁾ M. J. KAISER, A. G. PULSIPHER, *Rigs-to-Reef Programs in the Gulf of Mexico*, in *Ocean Dev. Intern. Law*, Vol. 36, 2005, 119 ss., in cui l'Autore spiega analiticamente, anche in termini di rapporto costi-benefici, «*the Louisiana and Texas Artificial Reef Programs (LARP and TARP)*» con cui le strutture *offshore* dismesse possono essere trasformate «*to "promote and facilitate responsible and effective efforts to establish artificial reefs" constructed or placed for the purpose of enhancing fishery resources and commercial and recreational opportunities*», ivi 120, in linea con quanto previsto nel «*National Fishing Enhancement Act (NFEA)*», firmato dal Presidente Regan nel 1984.

⁽³⁴⁸⁾ Le stesse problematiche si sono manifestate oltre oceano, in particolare negli Stati Uniti ove con il provvedimento denominato «*Energy Policy Act*» del 2005, si è tentato di incrementare l'utilizzo di energia sostenibile mediante l'aumento dei finanziamenti a ciò destinati e la previsione di un sistema fiscale di favore per lo sviluppo di energie alternative. Per una panoramica sulla l'analisi della questione nel diritto americano v. T. HOLAHAN, *A Framework for Alternative Energy Development: Shifting from Drilling Rigs to Renewables*, in *B.C. Envtl. Aff. L. Rev.*, Vol. 35, 2008, 321 ss., in cui si dà atto del fatto che, nonostante sia generalmente riconosciuto il potenziale benefico derivante dall'utilizzo di sistemi di approvvigionamento energetico basati su energie alternative, alcuni governi locali, cittadini e gruppi organizzati hanno evidenziato la loro diffidenza rispetto alla collocazione di tali apprestamenti industriali, tanto da aver generato una «*"not in my backyard" (NIMBY) syndrome*» che manifesta la riluttanza della popolazione relativamente alla costruzione di questi dispositivi in zone vicine al centro abitato. Di conseguenza l'Autore fa rilevare che «*Given such local opposition, it would be beneficial to renewable energy development to implement projects that minimize potential objections on siting grounds. One such project, proposed by the Ocean Renewable Energy Coalition (OREC), would use old offshore oil rigs as renewable energy stations. The rigs would form the platform on which structures that harness renewable energy would be placed. Tentatively called "Rigs to Renewables", the project would adequately address most NIMBY concerns because oil rigs are located miles offshore*», ivi 322, cui adde E. EDWARDS, *Partial vs. Complete Removal: The Debate Surrounding California's Implementation of the Rigs-to-Reef Project*, in *Journal of the National Association of Administrative Law Judiciary*, 2012, 759 ss., che si occupa del medesimo argomento ma relativamente alla procedura con cui lo stato della California ha inteso dare attuazione al c.d. «*Rigs-To-Reef Project*».

⁽³⁴⁹⁾ Sull'attuale tematica delle c.d. «*wind farms*» v. E. LUDEWIG, *On the Effect of Offshore Wind Farms on the Atmosphere and Ocean Dynamics*, Heidelberg-New York-Dordrecht-London, 2015.

⁽³⁵⁰⁾ La SEN, adottata da MISE e MATITM con decreto del 10 novembre 2011, è reperibile nei siti *internet* dei due Ministeri, agli indirizzi *web* <http://www.sviluppoeconomico.gov.it/index.php/it/normativa/decreti-interministeriali/2037375-decreto-interministeriale-10-novembre-2011-strategia-energetica-nazionale> nonché <http://www.mambiente.it/comunicati/strategia-energetica-nazionale-2017>.

⁽³⁵¹⁾ La Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni, dell'8 marzo 2011, recante «Una tabella di marcia verso un'economia competitiva a basse emissioni di carbonio nel 2050» prevede l'elaborazione di scenari specifici per il settore energetico e i mezzi per conseguire la decarbonizzazione, senza pregiudicare la sicurezza dell'approvvigionamento energetico e la

della competitività del Paese quanto di raggiungere e superare – in modo sostenibile – gli obiettivi ambientali e di decarbonizzazione previsti per il 2030 e definiti a livello europeo ⁽³⁵²⁾, in linea con i traguardi stabiliti nell’ambito della conferenza sul clima di Parigi ⁽³⁵³⁾.

Detto questo nello stesso documento si afferma, assai incisivamente, che «L’ambizione deve comunque essere coniugata con il realismo: se il 28% dei consumi sarà coperto da fonti rinnovabili, il rimanente 72% richiederà ancora necessariamente gas e, dati i lunghi tempi di trasformazione delle infrastrutture trasporti, anche prodotti petroliferi» ⁽³⁵⁴⁾.

Le parole della SEN 2017 sono l’occasione per affermare ancora una volta l’attualità della tematica oggetto di questa sezione.

Infatti, se da un lato è innegabile che il sistema Paese si diriga verso l’utilizzo di fonti rinnovabili, dall’altro resta vero che l’approvvigionamento energetico del breve e medio periodo passa per lo sfruttamento di prodotti petroliferi.

Per questo motivo lo studio delle piattaforme marine, e quindi anche della loro dismissione, assume importanza strategica per la gestione delle molteplici e variegate problematiche connesse all’utilizzo di queste installazioni.

competitività, sulla base della politica consolidata dell’Unione Europea nel settore energetico. A tale fine invita gli Stati membri a tener conto della stessa tabella di marcia nell’elaborazione delle future politiche nazionali e regionali volte a realizzare un’economia a bassa intensità di carbonio entro il 2050. In questa «Roadmap» di decarbonizzazione si è inteso stabilire l’obiettivo di ridurre le emissioni di gas serra almeno dell’80% entro il 2050 rispetto ai livelli del 1990, per garantire competitività e crescita economica nella transizione energetica. Il testo integrale della Comunicazione è visionabile all’indirizzo *web* <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=CELEX%3A52011DC0112>.

⁽³⁵²⁾ La Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo, al Comitato delle Regioni e alla Banca Europea per gli Investimenti, intitolata «Energia pulita per tutti gli europei», contiene il *Clean Energy Package* che raggruppa le proposte legislative per lo sviluppo delle fonti rinnovabili e del mercato elettrico, la crescita dell’efficienza energetica, la definizione della *governance* dell’Unione nel settore energetico, con gli obiettivi stabiliti per il 2030, ossia il raggiungimento della quota di energie rinnovabili pari al 27% dei consumi energetici a livello europeo e la riduzione del 30% dei consumi energetici. Per il testo integrale della Comunicazione v. indirizzo *web* <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1485341914564&uri=CELEX:52016DC0860%2801%29>. In quest’ottica la SEN 2017 sarà integrata nel Piano Energia e Clima che l’Italia dovrà inviare in prima formulazione entro il 2018 alla Commissione Europea come proprio contributo al raggiungimento degli obiettivi comuni europei.

⁽³⁵³⁾ La Conferenza sul clima (COP21) si è svolta a Parigi nel 2015, e la relativa Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, nota come «Accordo» di Parigi, aperta alla firma per un anno dal 22 aprile 2016, è entrata in vigore il 4 novembre 2016, con la ratifica da parte dell’Ue. Sebbene non sia questa la sede per indugiare compiutamente sui contenuti della COP21 pare opportuno evidenziare la valenza assolutamente positiva dell’Accordo, anche in ragione della limitata partecipazione degli Stati al protocollo di Kyoto, che, firmato nel 1997, è entrato in vigore soltanto nel 2005 in seguito alla intervenuta ratifica da parte della Russia. Infatti soltanto con la COP21, per la prima volta, si assiste alla conclusione di un accordo universale e giuridicamente vincolante sul clima mondiale, in cui si definisce un piano d’azione globale per contenere il riscaldamento globale sotto la soglia dei 2°C. Il testo dell’Accordo di Parigi è consultabile all’indirizzo *web* [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:22016A1019\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:22016A1019(01)).

⁽³⁵⁴⁾ Lo stralcio è tratto dal testo integrale della SEN 2017 contenuto nell’allegato 1 del Decreto del 10 novembre 2017 del Ministero dello Sviluppo Economico e dal Ministero dell’ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e visionabile agli indirizzi *web* <http://www.sviluppoeconomico.gov.it/index.php/it/normativa/decreti-interministeriali/2037375-decreto-interministeriale-10-novembre-2017-strategia-energetica-nazionale> e <http://www.minambiente.it/comunicati/strategia-energetica-nazionale-2017>.

Di grande attualità il tema che investe il c.d. «*multi-use offshore platforms*» (MUOPs) relativamente al quale l'Unione europea, con il progetto «MERMAID» (*Innovative Multi-purpose Off-Shore Platforms: Planning, Design and Operation*), finanzia lo studio degli usi alternativi delle installazioni *off-shore* ⁽³⁵⁵⁾ nel rispetto degli obiettivi stabiliti dalla «Politica marittima integrata», che si istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino, e dalla la pianificazione dello spazio marittimo ⁽³⁵⁶⁾.

⁽³⁵⁵⁾ Sul tema v. P. KOUNDOURI (a cura di), *The Ocean of Tomorrow, Investment Assessment of Multi-Use Offshore Platforms: Methodology and Applications*, I, Cham-Switzerland, 2017, 1 ss., e spec. 85 ss., per l'analisi socio-economica della tematica nell'area del Mar Mediterraneo.

⁽³⁵⁶⁾ Sebbene non sia questa la sede per indagare pare opportuno evidenziare che il «*Green Paper*» intitolato «Verso una politica marittima dell'Unione: una visione europea degli oceani e dei mari» del 7 giugno 2006, consultabile all'indirizzo *web* <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A52006DC0275%2802%29>, si apre con una citazione attribuita a Sir. Arthur C. Clarke che enfaticamente afferma «È assurdo definire “Terra” un pianeta composto per lo più da oceani» per poi constatare che «Non sempre, tuttavia, i cittadini europei riconoscono l'importanza che i mari e gli oceani rivestono nella loro vita». A tal proposito l'Unione europea intende assegnare allo sviluppo sostenibile, in particolare dei mari, una priorità politica al fine di «garantire il rafforzamento reciproco della crescita economica, del benessere sociale e della protezione ambientale» nella consapevolezza che «La gestione dei mari e degli oceani non può prescindere dalla cooperazione con i paesi terzi e a livello multilaterale» e che «La politica europea in materia di oceani deve essere elaborata in tale contesto internazionale». Poco dopo la comunicazione della Commissione europea del 10 ottobre 2007, su cui v. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=CELEX:52007DC0575>, «propone una politica marittima integrata per l'Unione europea, basata sull'esplicito riconoscimento della correlazione di tutte le questioni connesse agli oceani e ai mari europei e della necessità che le politiche marittime vengano elaborate congiuntamente». Con la direttiva 2008/56/Ce del parlamento europeo e del consiglio del 17 giugno 2008, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino (Politica marittima integrata - PMI), per la cui consultazione si rimanda al sito *web* <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A32008L0056>, e recepita dall'Italia per il tramite del l. d. lgs. 13 ottobre 2010, n. 190, l'Unione europea elabora un quadro all'interno del quale gli Stati membri devono adottare le misure necessarie per conseguire o mantenere un buono stato ecologico dell'ambiente marino (*good environmental status* - GES) entro il 2020 mediante un approccio ecosistemico. A tale fine sono state individuate 5 politiche trasversali, quali la crescita blu, i dati marini e conoscenze oceanografiche, la pianificazione dello spazio marittimo; la sorveglianza marittima integrata; le strategie per i bacini marini. Inoltre la politica marittima integrata per l'Unione europea è attuata attraverso fondi strutturali e d'investimento europei, il programma Horizon 2020, il programma LIFE+, il programma COSME. In dottrina per la lettura delle questioni giuridiche inerenti all'attuazione della politica ambientale dell'unione v. E. G. ROSAFIO, *Profili di responsabilità e giurisdizione in materia di ambiente marino*, in *Dir. maritt.*, 2014, 358 ss., cui adde G. PRUNEDDU, *L'attuazione della politica comunitaria per l'ambiente marino nel mar mediterraneo*, in *Riv. dir. nav.*, 2010, 659 ss. Da ultimo la direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino individua, quale strumento politico essenziale, la pianificazione dello spazio marittimo (PSM) per la quale è stata emanata la direttiva 2014/89/Ue, visionabile all'indirizzo *web* <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A32014L0089> e recepita in Italia mediante il d. lgs. 17 ottobre 2016, n. 201, si pone l'obiettivo di contribuire alla gestione efficace delle attività marittime e all'utilizzo sostenibile delle risorse marine e costiere mediante la creazione di un quadro decisionale coerente, trasparente, sostenibile e basato su elementi concreti, da realizzare mediante un approccio integrato, coordinato e transfrontaliero. In quest'ottica l'Unione europea auspica la nascita di politiche di bacino e la creazione di «*cluster*» quali soggetti aggregatori e centri di eccellenza per l'attività economica, per la ricerca e per l'innovazione, su cui cfr. pagina *web* https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/home_it. Sulla pianificazione in dottrina v. A. J. GILBERT, K. ALEXANDER, R. SARDÁ, R. BRAZINSKAITE, C. FISCHER, K. GEE, M. JESSOPP, P. KERSHAW, H. J. LOS, D. M. MORLA, C. O'MAHONY, M. PIHLAJAMÄKI, S. REES, R. VARJOPURO, *Marine spatial planning and Good Environmental Status a perspective on spatial and temporal dimensions*, in *Ecology and Society*, 2015, vol. 20, 64 ss. D'altro canto nell'ambito dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite, consultabile all'indirizzo *web* <http://www.unric.org/it/agenda-2030>, si elabora il nuovo quadro strategico che determina gli impegni da realizzare entro il 2030, individuando 17 obiettivi globali (SDGs - *sustainable development goals*) e 169 target, tra i quali, vale la pena ricordare in questa sede il n. 14 che prevede di «Conservare e utilizzare in modo durevole gli oceani, i mari e le risorse marine per uno sviluppo sostenibile».

3.2. Disciplina internazionale di riferimento: l'art. 5 § 5 della Convenzione sulla piattaforma continentale e l'art. 60 § 3 della CNUDM

L'utilizzo delle installazioni *offshore* nel campo dell'*Oil & Gas* è diffuso in tutti i «mari» del mondo ⁽³⁵⁷⁾, di conseguenza anche il tema della loro dismissione assume rilevanza globale.

Lo dimostra il fatto che è proprio nel diritto internazionale ⁽³⁵⁸⁾ che si trova il primo riferimento al *decommissioning* delle piattaforme *offshore*, si tratta dell'art. 5 § 5 della «Convenzione sulla piattaforma continentale» ⁽³⁵⁹⁾, firmata a Ginevra nel 1958, secondo cui «*Due notice must be given of the construction of any such installations, and permanent means for giving warning of their presence must be maintained. Any installations which are abandoned or disused must be entirely removed*» ⁽³⁶⁰⁾.

Con questa norma i Paesi aderenti si accordarono per imporre la rimozione integrale di qualsiasi installazione abbandonata o in disuso, la cui permanenza potrebbe essere di ostacolo e costituire un pericolo per la navigazione.

⁽³⁵⁷⁾ Vale la pena ricordare che l'interesse economico e lo studio giuridico nei confronti della zona marina che va sotto il nome di «piattaforma continentale» e che ospita le piattaforme per l'estrazione di idrocarburi liquidi e gassosi, risalgono alla c.d. «*Truman Proclamation*», ossia la «*Proclamation Concerning the Policy of the United States with respect to the Natural Resources of the subsoil and Sea Bed of the Continental Shelves*», con cui, il 28 settembre 1945, il presidente degli Stati Uniti affermò la giurisdizione e il controllo degli U.S.A. sulle risorse naturali presenti nella piattaforma continentale contigua alle coste degli Stati Uniti. In argomento cfr. A. L. HOLLICK, *U.S. Oceans Policy: The Truman Proclamations*, in *Virginia Journ. Intern. Law*, Vol. 17, 1976, 23 ss., e sulle questioni inerenti alla giurisdizione v. A. MANEGGIA, *La giurisdizione negli spazi marini non soggetti a sovranità territoriale*, Padova, 2018.

⁽³⁵⁸⁾ Sull'argomento v. in generale D. G. GORMAN, J. NEILSON (a cura di), *Decommissioning Offshore Structures*, London, 1998, 1 ss., e più nello specifico i contributi di S. MANKABADY, *Decommissioning of Offshore Installations*, in *J. Mar. Law Comm.*, Vol. 28, 1997, 603 ss.; L. DEL LA FAYETTE, *New Developments in the Disposal of Offshore Installations*, in *Intern. J. Marine Coastal Law*, Vol. 14, 1999, 523 ss.; P. CAMERON, *Tackling the Decommissioning Problem*, in *Natural Resources & Environment*, Vol. 14, 1999, 121 ss.; J. WOODLIFFE, *Decommissioning of Offshore Oil and Gas Installations in European Waters: The End of a Decade of Indecision?*, in *Intern. J. Marine Coastal Law*, Vol. 14, 1999, 101 ss.; Y. LYONS, *The New Offshore Oil and Gas Installation Abandonment Wave and the International Rules on Removal and Dumping*, cit., 480 ss.; R. BECKMAN, *Global Legal Regime on the Decommissioning of Offshore Installations and Structures*, in *The Regulation of Continental Shelf Development. Rethinking International Standards Development*, a cura di M. H. Nordquist, J. N. Moore, A. Chircop, R. Long, Vol. 17, 2013, 257 ss.

⁽³⁵⁹⁾ Nel 1951 la Commissione Legislativa Internazionale (CLI) delle Nazioni Unite intraprese uno studio sulla piattaforma continentale, unitamente ai più ampi approfondimenti sul diritto del mare. Nel 1956 le bozze degli articoli relativi al tema della piattaforma continentale furono incorporate in un documento finale sulla cui base l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite, il 21 febbraio 1957, decise di convocare la prima Conferenza per il diritto del mare, che si tenne a Ginevra dal 24 febbraio 1958 al 27 aprile 1958, con ottantasei Stati partecipanti. All'esito dei lavori di questa prima Conferenza, il 29 aprile 1958, furono adottate quattro diverse convenzioni tra cui la «Convenzione sulla piattaforma continentale», entrata in vigore il 10 giugno 1964. I testi originali delle Convenzioni di Ginevra sono consultabili all'indirizzo <http://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html>.

⁽³⁶⁰⁾ In realtà la norma appena citata non era presente nella prima bozza di Convenzione predisposta dalla Commissione Legislativa Internazionale, ma fu inserita nel corso della Conferenza in seguito alla proposta del delegazione inglese, v. *Report of the International Law Commission on the Work of its Eighth Session, 23, 4 July 1956, Official Records of the General Assembly, Eleventh Session, Supplement n. 9, in Yearbook of the International Law Commission*, Vol. 2, 1956, 253 ss., ove tra i commenti all'art. 71, equivalente all'attuale art. 5 della Convenzione sulla piattaforma continentale, si legge che «*If installations are abandoned or disused they must be entirely removed*», ivi 299. Il testo del Rapporto citato è consultabile all'indirizzo [web http://legal.un.org/ilc/sessions/8/docs.shtml](http://legal.un.org/ilc/sessions/8/docs.shtml).

Allo stesso fine, ossia garantire la sicurezza della navigazione, durante la vita operativa della installazione e quando la struttura non sia più in funzione, la successiva Convenzione delle Nazioni Unite per il Diritto del Mare (CNUDM) ⁽³⁶¹⁾, firmata a Montego Bay nel 1982, all'art. 60 § 3 afferma che «*Any installations or structures which are abandoned or disused shall be removed to ensure safety of navigation, taking into account any generally accepted international standards established in this regard by the competent international organization. Such removal shall also have due regard to fishing, the protection of the marine environment and the rights and duties of other States. Appropriate publicity shall be given to the depth, position and dimensions of any installations or structures not entirely removed.*».

Nella trattazione si è già fatto riferimento alla circostanza per cui le previsioni di cui all'art. 60 CNUDM, riferibili a isole artificiali, installazioni e strutture collocate nella zona economica esclusiva, si applicano anche a quelle presenti sulla piattaforma continentale in virtù dell'art. 80 CNUDM, ma è appena il caso di chiarire che «*The provisions on the removal of installations and structures do not apply in maritime zones under the sovereignty of the coastal State, i.e., in the territorial sea, archipelagic waters or internal waters*» ⁽³⁶²⁾.

Ciò posto, la norma in esame necessita di qualche rilievo, perché, a ben vedere, molte sono le differenze rispetto alla più scarna previsione contenuta nell'art. 5 § 5 della Convenzione sulla piattaforma continentale del 1958.

La prima distinzione può essere individuata nell'utilizzo di forme verbali differenti, infatti riferendosi alle installazioni abbandonate o in disuso il «*must be removed*» della Convenzione sulla piattaforma continentale diventa «*shall be removed*» nella CNUDM ⁽³⁶³⁾.

⁽³⁶¹⁾ La CNUDM, nota come UNCLOS, l'acronimo inglese che sta per *United Nations Convention on the Law Of the Sea*, è il risultato dei lavori della terza Conferenza delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare, che iniziò nel 1973 e si concluse con la detta Convenzione nel 1982. Per il testo della Convenzione e la visione dei documenti relativi ai lavori della Conferenza v. http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm.

⁽³⁶²⁾ In argomento cfr. R. BECKMAN, *Global Legal Regime on the Decommissioning of Offshore Installations and Structures*, cit., 262. Per il commento delle due previsioni v. M. H. NORDQUIST (a cura di), *United Nations Convention on the Law of the Sea. A Commentary*, Vol. II, Boston, 1994, 579 ss., sull'art. 60 CNUDM, e 918 ss., per l'art. 80 CNUDM.

⁽³⁶³⁾ Prima di procedere all'interpretazione strettamente giuridica delle due disposizioni, e anche prescindendo da questa, pare opportuno evidenziare sin d'ora che, analizzando il verbo «*must*» che sta a significare «1. *be obliged to*» e il verbo «*shall*» con cui si intende «3. *expressing a strong instruction or command*», il contenuto delle due disposizioni appare essere il medesimo. Nel senso che l'art. 5 § 5 della Convenzione di Ginevra obbliga gli Stati alla rimozione delle installazioni in disuso o abbandonate, e, allo stesso modo, sebbene per il tramite di un verbo differente, l'art. 60 § 3 CNUDM «comanda» agli Stati di rimuovere le installazioni in disuso o abbandonate. In sostanza la prima esprime un obbligo, giuridicamente vincolante, e la seconda un comando, altrettanto giuridicamente vincolante. Lo Stato ha il dovere (giuridico), in entrambi i casi, di porre in essere l'attività, vuoi che gli sia comandato, vuoi che vi sia obbligato. Di conseguenza non sembra ci sia spazio per ipotizzare una qualche forma di discrezionalità statale connessa alle norme che qui occupano, altrimenti, ben avrebbe potuto il legislatore della CNUDM utilizzare il vocabolo «*should*», innegabilmente più incline «*to give or ask advice or suggestions*». Sarebbe, invece, interessante chiedersi se alle diverse forme verbali, asseritamente più o meno vincolanti, sia connesso anche un differente potere coercitivo e una distinta sanzione per intensità o tipologia. Ad ogni modo, per il significato di «*shall*» v. C. SOANES, A. STEVENSON (a cura di), *Oxford dictionary of English*, cit., 1622, per «*must*» v. *ibidem*, 1160, e per «*should*» v. *ibidem*, 1636.

A tal proposito si rileva come nei lavori preparatori della CNUDM più volte ci si è interrogati sulla corretta interpretazione del termine «*shall*», rispetto al quale «*It is generally agreed that “shall” denotes an imperative and expresses an obligation*»⁽³⁶⁴⁾.

Tuttavia, nonostante gli sforzi dei componenti anglofoni del comitato di redazione della Conferenza⁽³⁶⁵⁾, e proprio in ragione della complessità della questione, si è giunti a ritenere che «*The legislative history and the context will establish the extent to which a given provision establishes an imperative duty and obligation, positive or negative, or carries some other connotation*»⁽³⁶⁶⁾.

Per questo motivo sembra si possa correttamente far leva sulla derivazione storica della norma, connessa alle medesime necessità sottese alla Convenzione di Ginevra del 1958, per riconoscere al verbo «*shall*» dell'art. 60 § 3 CNUDM la medesima accezione imperativa del «*must*» di cui all'art. 5 § 5 della Convenzione sulla piattaforma continentale.

Di diverso avviso la dottrina che ha riscontrato un disvalore differente tra le due norme, ritenendo che solo la Convenzione di Ginevra contenga un obbligo giuridicamente vincolato che impone agli Stati la rimozione delle installazioni abbandonate o in disuso, mentre l'art. 60 § 3 CNUDM lascerebbe al singolo Paese la facoltà di introdurre o meno detto vincolo⁽³⁶⁷⁾.

L'esposta tesi è stata giustificata mediante lo studio dei lavori della nona sessione della Conferenza⁽³⁶⁸⁾ delle Nazioni Unite sul Diritto del mare, sostenendo che «*the preparatory work of Article*

⁽³⁶⁴⁾ Infatti, il passaggio tra virgolette è tratto proprio dal «*Report of the Chairman of the Drafting Committee*», consultabile all'indirizzo *web* http://legal.un.org/diplomaticconferences/1973_lo/vol12.shtml, che al documento A/CONF.62/L.40 spiega come «*The main issue involved here concerns the use of “shall”. It is generally agreed that “shall” denotes an imperative and expresses an obligation. The text, as the examples show, in English, Russian and Spanish, tends to be indiscriminate in its use of “shall” vis-a-vis the present tense. There is certainly a case for consistency in the use of this auxiliary*», ivi 104.

⁽³⁶⁵⁾ V. M. H. NORDQUIST (a cura di), *United Nations Convention on the Law of the Sea. A Commentary*, cit., xlv, xlvi, ove si legge che la sezione anglofona del comitato di redazione aveva predisposto un «*memorandum*» proprio sull'uso del verbo «*shall*» secondo cui «*In 1980, the English group refine its position, providing the following observations: 1. The Group recalled its earlier recommendation that references to imperative duties and obligations, positive or negative, should contain the word “shall”. It observed, however, that the problem was more complex than the simplicity of the rule suggested. For example, where the reference actually includes either the word “duty” or “obligation”, use of “shall” may be unnecessary. Accordingly the group will consider the matter further as part of the [the] textual review [the concordance process]. 2. In principle the word “shall” should not be used where the present tense adequately conveys the meaning: a) In a number of articles, but not others, “shall” is now used in the English text to describe the operation of one rule or another, as for example in the clause, “Nothing in this Part shall affect...”, and “Article __ shall apply to...”. B) In other articles “shall” is used in the course of elaborating rights or in declaring the existence of rights or duties: “State shall have the right to...”*».

⁽³⁶⁶⁾ M. H. NORDQUIST (a cura di), *United Nations Convention on the Law of the Sea. A Commentary*, cit., xlvi.

⁽³⁶⁷⁾ Così V. BECKER-WEINBERG, *Joint Development of Hydrocarbons Deposits in the Law of the Sea*, cit., 82 secondo cui «*Contrary to the 1958 Convention on the Continental Shelf, which included a legally binding obligation for the removal of the abandoned installations or that were non longer in use, UNCLoS has left to the discretion of coastal State the decision on creating a removal obligations*» e dello stesso avviso P. PETERS, A. H. A. SOONS, L. A. ZIMA, *Removal of installations in the Exclusive Economic Zone*, cit., 192, s. in cui si afferma che l'obbligo di rimuovere le installazioni abbandonate o in disuso non può essere considerato vincolante per i Paesi non aderenti alla Convenzione sulla piattaforma continentale del 1958.

⁽³⁶⁸⁾ Tutti i documenti relativi alla nona sessione della Conferenza diplomatica sono consultabili all'indirizzo *web* http://legal.un.org/diplomaticconferences/1973_lo/vol13.shtml.

60 of UNCLOS mentions the “enormous costs” that would be implicit in a generalized removal obligation were great concern and taken into consideration»⁽³⁶⁹⁾.

Ciò nonostante l’argomentazione appena richiamata non pare soddisfacente perché, seppure nell’ambito della richiamata nona sessione, con una proposta informale⁽³⁷⁰⁾ della delegazione inglese, si ipotizzò di riscrivere l’art. 60 § 3 CNUDM in questi termini «*Any installations or structures which are abandoned or disused shall be removed as necessary to ensure the safe navigation of ships, in accordance with generally accepted international standards established by the competent international organisation. Such removal shall also have due regard to fishing, the protection of [the] marine environment and the rights and duties of other States. Appropriate publicity shall be given to the depth and position of any installation or structures not entirely removed*», resta il fatto che durante l’attività dell’undicesima sessione, sempre la delegazione anglosassone, sottoscrisse una versione modificata dell’art. 60 § 3 CNUDM in cui venne rimossa la locuzione «*as necessary*» e la bozza di articolo risultante da tale seconda operazione fu quella effettivamente inserita nel testo finale della CNUDM⁽³⁷¹⁾.

Sebbene dall’analisi dei lavori preparatori della Conferenza sembra si possa riscontrare un atteggiamento altalenante dei delegati – che a volte hanno manifestato l’opportunità di prevedere un obbligo giuridico vincolante per imporre agli Stati la rimozione delle installazioni abbandonate o in disuso, mentre in altri momenti, forse sotto la spinta delle preoccupazioni economiche avanzate dagli operatori dell’*Oil & Gas*, pare fossero orientati verso una interpretazione più blanda della tematica – è il caso di riflettere su una ulteriore circostanza, ossia l’esistenza di una disciplina *ad hoc*, che nell’ambito del diritto internazionale, ha il merito e la funzione di risolvere problemi di questo tipo.

Si tratta della Convenzione di Vienna sul diritto dei trattati⁽³⁷²⁾ che, tra l’altro, all’art. 31 § 1 contiene la regola generale per la loro interpretazione, secondo cui «*A treaty shall be interpreted in good*

⁽³⁶⁹⁾ Di questo avviso V. BECKER-WEINBERG, *Joint Development of Hydrocarbons Deposits in the Law of the Sea*, cit., 83, che richiama in nota M. H. NORDQUIST (a cura di), *United Nations Convention on the Law of the Sea. A Commentary*, cit., 582.

⁽³⁷⁰⁾ Non a caso le maggiori preoccupazioni sulla possibile introduzione di un obbligo vincolante e generalizzato, in merito alla rimozione delle installazioni in disuso o abbandonate, si riscontrarono nel *Memorandum* predisposto dall’«*Oil Industry International Exploration and Production Forum*», menzionato in M. H. NORDQUIST (a cura di), *United Nations Convention on the Law of the Sea. A Commentary*, cit., 582.

⁽³⁷¹⁾ Per correttezza si dà atto del fatto che, il comitato di redazione lavorò ancora sull’art. 60 § 3 elaborando il seguente testo «*Any installations or structures which are abandoned or disused shall be removed to ensure safety of navigation, taking account of any generally accepted international standards established in this regard by the competent international organization. Such removal shall also have due regard to fishing, the protection of the marine environment and the rights and duties of other States. Appropriate publicity shall be given to the depth, position and dimensions of any installations or structures not entirely removed*», v. M. H. NORDQUIST (a cura di), *United Nations Convention on the Law of the Sea. A Commentary*, cit., 582, che poi, con qualche minimo aggiustamento stilistico, fu inserito nella bozza finale della CNUDM.

⁽³⁷²⁾ Per il commento alla Convenzione sul diritto dei trattati, conclusa a Vienna il 23 maggio 1969, v. O. DÖRR, K. SCHMALENBACH, *Vienna Convention on the Law of Treaties. A commentary*, Berlin-Heidelberg, 2018.

faith in accordance with the ordinary meaning to be given to the terms of the treaty in their context and in the light of its object and purpose» ⁽³⁷³⁾ e che richiede all'interprete di privilegiare canoni ermeneutici oggettivi ⁽³⁷⁴⁾.

Nel caso di specie per il dato letterale, abbiamo analizzato il significato dei verbi «*shall*» e «*must*», per l'elemento logico-sistematico si è proceduto al confronto tra la disciplina della Convenzione di Ginevra e quella della CNUDM, e in ultimo, il criterio teleologico, è stato soddisfatto individuando il medesimo fine in entrambe le disposizioni, che coincide con la tutela della sicurezza della navigazione, tanto nella fase operativa della installazione, quanto in quella successiva, e relativamente a questa ultima si impone la rimozione delle installazioni ⁽³⁷⁵⁾.

Effettivamente pare si possa correttamente affermare che, applicando la regola di Vienna sull'interpretazione dei trattati, ben si potrebbe riconoscere al verbo «*shall*» dell'art. 60 § 3 lo stesso significato del «*must*» di cui all'art. 5 § 5 della Convenzione di Ginevra, per concludere che tanto i Paesi aderenti alla prima, quanto i Paesi firmatari della seconda sono destinatari del medesimo obbligo, quello di rimuovere le installazioni *offshore* in disuso o abbandonate ⁽³⁷⁶⁾.

Per avvalorare l'esposta argomentazione si rileva come lo stesso art. 31 § 1 della Convenzione di Vienna sul diritto dei trattati utilizza il verbo «*shall*» con accezione imperativa ⁽³⁷⁷⁾, e, se così non fosse, la norma non potrebbe utilmente giovare al suo scopo.

Non ci sarebbe bisogno dell'art. 31 § 1 per fornire una mera raccomandazione in merito alla corretta interpretazione dei trattati internazionali, dal contenuto non vincolante per gli Stati firmatari ⁽³⁷⁸⁾.

⁽³⁷³⁾ Cfr. O. DÖRR, K. SCHMALENBACH, *Vienna Convention on the Law of Treaties. A commentary*, cit., 557 ss. Sulle problematiche e sulle tecniche di interpretazione dei trattati internazionali v. U. LINDERFALCK, *On the Interpretation of Treaties*, Dordrecht, 2007, 1 ss.

⁽³⁷⁴⁾ Il criterio soggettivo, contenuto nell'art. 32, ha natura complementare, infatti prevede la norma che «*Recourse may be had to supplementary means of interpretation, including the preparatory work of the treaty and the circumstances of its conclusion, in order to confirm the meaning resulting from the application of article 31, or to determine the meaning when the interpretation according to article 31: (a) Leaves the meaning ambiguous or obscure; or (b) Leads to a result which is manifestly absurd or unreasonable.*»

⁽³⁷⁵⁾ Così F. SALERNO, *Diritto internazionale*, IV ed., Milano, 2018, 196 ss., che spiega come «l'interprete ha l'obbligo di procedere in buona fede (art. 31 § 1), seguendo un ragionamento unitario nel quale tener conto di tutti i criteri ermeneutici in relazione al loro grado di operatività», ivi 197.

⁽³⁷⁶⁾ Sul punto, benché risalente nel tempo, sembra interessante riportare la tesi di quella dottrina che ha considerato prevalente la meno stringente disciplina UNCLOS anche prima della sua ratifica affermando che «*Although not a party to the 1982 Convention, and, therefore, bound only by the 1958 Convention with its strict requirement of complete removal, the UK Government takes the view that UNLOSC 1982, Article 60.3, represents the customary rule of international law and that Article 5.5 of the 1958 Convention has to be read in a way which is consistent with this customary rule*», in questo senso A. D. M. FORTE, *Legal Aspects of Decommissioning Offshore Structures*, cit., 129.

⁽³⁷⁷⁾ A tal proposito, sebbene la lingua italiana non faccia parte dell'elenco di quelle ufficiali, è appena il caso di rammentare che nella traduzione contenuta nella l. 12 febbraio 1974, n. 112 di «Ratifica ed esecuzione della convenzione sul diritto dei trattati, con annesso, adottata a Vienna il 23 maggio 1969», l'art. 31 § 1 viene reso in questi termini «Un trattato deve essere interpretato in buona fede in base al senso comune da attribuire ai termini del trattato nel loro contesto ed alla luce del suo oggetto e del suo scopo», riconoscendo al vocabolo «*shall*» un chiaro significato imperativo.

⁽³⁷⁸⁾ Inoltre, si è giustamente fatto notare che «La disciplina dettata al riguardo dagli artt. 31 e ss. della Convenzione di Vienna del 1969 ha nel complesso valenza consuetudinaria, tanto che la Corte internazionale di Giustizia vi fa

D'altro canto l'art. 31 § 1 richiede di interpretare le parole contenute nei trattati internazionali secondo il loro «*ordinary meaning*» e non pare si possa negare che il termine «*shall*», specie nel linguaggio normativo ⁽³⁷⁹⁾, abbia subito una importante evoluzione, dove viene ormai comunemente utilizzato come foriero di un dovere giuridico, infatti, nella legislazione europea, «*shall*» assume valenza esclusivamente vincolante.

Lo stesso potrebbe dirsi relativamente ad un'altra norma, l'art. 311 § 1 CNUDM secondo cui «*This Convention shall prevail, as between States Parties, over the Geneva Conventions on the Law of the Sea of 29 April 1958*».

Infatti se il termine «*shall*» contenuto in una norma così importante, funzionale a risolvere i rapporti tra la CNUDM e la Convenzione di Ginevra, non avesse valore vincolante allora non avrebbe motivo di esistere, eppure è proprio questa la disposizione che la dottrina richiama quando intende predicare la prevalenza della CNUDM sulla Convenzione di Ginevra ⁽³⁸⁰⁾.

Ad ogni modo, date le esposte difficoltà interpretative originate dal diverso tenore letterale delle disposizioni in esame, e considerato sul punto il silenzio del legislatore internazionale, parte della dottrina ha comunque affermato che «*Despite this disparity between the two Conventions and since the removal obligation included in the 1958 Convention on the Continental Shelf did not become part of customary law and develop into a binding obligation for all States, UNCLOS prevails over the 1958 Convention on the Continental Shelf in those cases where States are parties to both international legal regimes*» ⁽³⁸¹⁾.

riferimento anche per l'interpretazione del proprio statuto», in questo senso F. SALERNO, *Diritto internazionale*, IV ed., Milano, 2018, 196.

⁽³⁷⁹⁾ L'interpretazione normativa è argomento che interessa in maniera particolare gli studiosi dei Paesi di *common law*, dove la legislazione scritta sta lentamente invadendo il sistema giudiziario. Lo dimostra l'attualissimo lavoro di D. LOWE, C. POTTER, *Understanding legislation. A practical Guide to Statutory Interpretation*, Oxford, 2018, 1 ss., in cui, per quello che qui occupa si dice che «*Word or phrases should be given their "natural" or "ordinary" meaning in the general context of the legislation in question (including in particular its purpose), unless they are defined in the statute, or unless the context, or the consequence of such a construction, indicates otherwise*», ivi 30, 31. Di particolare interesse anche R. MASIOLA, R. TOMEI, *Law Language and Translation, Cham-Switzerland*, 2015.

⁽³⁸⁰⁾ Cfr. J. WOODLIFFE, *Decommissioning of Offshore Oil and Gas Installations in European Waters. The End of a Decade of Indecision?*, cit., 106 che in relazione alla situazione della Gran Bretagna spiega come «*The UK's position has been made legally secure since it acceded to the LOS Convention on 25 July 1997, 39 thereby ensuring that the LOS Convention prevails, as between contracting parties, over the Geneva Conventions on the Law of the Sea 1958*» richiamando l'art. 311 § 1 CNUDM nella nt. 40.

⁽³⁸¹⁾ In tal senso V. BECKER-WEINBERG, *Joint Development of Hydrocarbons Deposits in the Law of the Sea*, cit., 83, che richiama lo studio di P. PETERS, A. H. A. SOONS, L. A. ZIMA, *Removal of installations in the Exclusive Economic Zone*, cit., 192, s. Dello stesso avviso J. WOODLIFFE, *Decommissioning of Offshore Oil & Gas Installations in European Waters: The end of a Decade of Indecision?*, cit., che sulla posizione della Gran Bretagna evidenzia come «*Even before the entry into force of the LOS Convention, 37 the UK Government was of the view that Article 60(3) of that Convention and not Article 5(5) of the 1958 Geneva Convention on the Continental Shelf had acquired the status of customary international law*», ivi 106. In effetti, la tesi esposta da questi Autori, ove si ammetta l'impossibilità di qualificare l'obbligo di rimuovere le installazioni *offshore* in disuso o abbandonate quale norma consuetudinaria, può essere giustificata alla luce dell'art. 311 § 1 CNUDM che afferma «*This Convention shall prevail, as between States Parties, over the Geneva Conventions on the Law of the Sea of 29 April 1958*». Per completezza pare opportuno riportare la tesi della dottrina che scriveva proprio durante la fase di adesione degli Stati alla CNUDM secondo cui «*the Montego Bay Convention has not yet entered into force, although many of its principles are now considered part of customary law. On the Geneva Convention, there appears to be disagreement among States as to whether the provisions of the Convention on the subject of removal of installations have become customary or not. Not only does it seem that they have not become customary*

Tutto ciò premesso, il dato testuale-terminologico, sebbene di grande rilievo, non è l'unico «problema» ⁽³⁸²⁾ che si riscontra nella interpretazione e nello studio del rapporto tra l'art. 5 § 5 della Convenzione sulla piattaforma continentale e l'art. 60 § 3 CNUDM.

Infatti, se nella Convenzione di Ginevra troviamo che «*Any installations which are abandoned or disused must be entirely removed*» nella CNUDM si afferma che «*Any installations or structures which are abandoned or disused shall be removed to ensure safety of navigation...*» per poi specificare che «*Appropriate publicity shall be given to the depth, position and dimensions of any installations or structures not entirely removed*».

L'esposta incongruenza testuale è foriera di una importante e significativa differenza applicativa, infatti se nel primo caso la Convenzione di Ginevra impone allo Stato l'obbligo di procedere alla integrale rimozione dell'installazione abbandonata o in disuso, nel secondo, la CNUDM introduce un regime più elastico, in cui non solo scompare il riferimento esplicito alla «rimozione totale» della struttura, ma dal tenore letterale dell'ultima parte della disposizione deriva l'ammissibilità di uno smantellamento anche solo parziale della piattaforma, purché della sua permanenza, profondità, posizione e dimensione sia data idonea pubblicità ⁽³⁸³⁾.

Ne deriva che, i Paesi firmatari della Convenzione di Ginevra sulla piattaforma continentale saranno destinatari di una più stringente disciplina che li vincola alla rimozione integrale delle installazioni *offshore* abbandonate o in disuso, mentre quelli aderenti alla Convenzione di Montego Bay beneficiano di una impostazione meno stringente considerato che, sembra sia lasciato agli Stati il potere di decidere discrezionalmente se introdurre o meno un vero e proprio obbligo di rimozione ⁽³⁸⁴⁾, e in più si ammette la possibilità di lasciare *in situ* parte della struttura, sebbene si prevedano all'uopo obblighi di pubblicità a tutela della sicurezza della navigazione.

Per concludere lo studio delle due disposizioni resta da menzionare l'elemento che le accomuna, ossia le situazioni che identificano il presupposto dell'obbligo di rimozione, comunque lo si voglia intendere.

for those States, like Italy, which have not ratified the Convention, and which have accepted as customary only the general principles established by that Convention, but even those States which have ratified the Convention, like the United Kingdom, are wondering whether the rule for compulsory removal has lost its force in virtue of its desuetude, in questo senso A. XERRI SALAMONE, *Environmental Impact of offshore installation removal*, in *Department of Public Law. Yearbook*, 1989, 387.

⁽³⁸²⁾ In argomento cfr. R. BECKMAN, *Global Legal Regime on the Decommissioning of Offshore Installations and Structures*, cit., 262, 263.

⁽³⁸³⁾ In letteratura pare non ci sia alcuna discordanza sull'interpretazione appena esposta, cfr. *ex multis* V. BECKER-WEINBERG, *Joint Development of Hydrocarbons Deposits in the Law of the Sea*, cit., 85; S. MANKABADY, *Decommissioning of Offshore Installations*, cit., 605; R. BECKMAN, *Global Legal Regime on the Decommissioning of Offshore Installations and Structures*, cit., 263. Inoltre si è detto che «*Clearly, the criterion followed in the Montego Bay Convention for abandoned installations is less rigorous and is based on the danger they effectively represent for the environment and the uses of the sea*», così A. XERRI SALAMONE, *Environmental Impact of offshore installation removal*, cit., 386.

⁽³⁸⁴⁾ Così V. BECKER-WEINBERG, *Joint Development of Hydrocarbons Deposits in the Law of the Sea*, cit., 85, valgano a tal proposito le critiche avanzate nella trattazione del presente paragrafo.

Infatti, tanto l'una quanto l'altro prevedono che l'installazione venga rimossa ove questa sia «*abandoned or disused*».

A tal proposito si è già avuto modo di evidenziare lo scontento della dottrina relativamente all'utilizzo di termini che non sembrano idonei allo scopo ⁽³⁸⁵⁾ e che producono importanti conseguenze dal punto di vista applicativo perché «*It will be difficult, therefore, to establish at what precise point in time an installation or devices is "abandoned or disused", i. e. when the obligation to remove is born*» ⁽³⁸⁶⁾.

⁽³⁸⁵⁾ Cfr. paragrafo precedente.

⁽³⁸⁶⁾ P. PETERS, A. H. A. SOONS, L. A. ZIMA, *Removal of installations in the Exclusive Economic Zone*, cit., 173, cui adde V. BECKER-WEINBERG, *Joint Development of Hydrocarbons Deposits in the Law of the Sea*, cit., 83.

3.3. Le IMO *guidelines*

Dalla lettura dell'art. 60 § 3 CNUDM oltre ai rilievi già svolti – sul significato (vincolante o meno) da attribuire al verbo «*shall*» e sull'ampiezza delle operazioni di dismissioni, che nel testo di Montego Bay sembra possano consistere anche in uno smantellamento solo parziale dell'installazione – si ricava un ulteriore spunto di riflessione nella parte in cui si prevede che la rimozione delle strutture *offshore*, in disuso o abbandonate, deve tenere in considerazione «*any generally accepted international standards established in this regard by the competent international organization*».

A tal proposito, sebbene la norma non faccia esplicito riferimento ad una organizzazione qualificata, si ritiene coerentemente che il soggetto in questione sia l'IMO in quanto «*since the purpose of the removal is to ensure the safety of navigation, the competent international organization would be the International Maritime Organization (IMO)*»⁽³⁸⁷⁾.

A sostegno di tale intendimento sta il fatto che proprio l'IMO, nel 1989, ha elaborato un documento che contiene «*Guidelines and Standards for the Removal of Offshore Installations and Structures on the Continental Shelf and in the Exclusive Economic Zone*»⁽³⁸⁸⁾, vincolanti a partire dal 16 novembre 1994, ossia la data di entrata in vigore della CNUDM «*as they constitute the “generally accepted international standards” referred to in Article 60(3)*»⁽³⁸⁹⁾.

Per lo stesso motivo, ossia il richiamo dell'art. 60 CNUDM agli *standards* internazionali generalmente riconosciuti, deriva che le linee guida IMO si applicano soltanto alle installazioni collocate sulla piattaforma continentale e nella zona economica esclusiva⁽³⁹⁰⁾.

Chiarito l'ambito applicativo delle IMO *guidelines* pare opportuno verificare il contenuto delle stesse, perché pare vi si possano individuare elementi di novità, sia rispetto alla disciplina di cui alla CNUDM sia rispetto alla coeva Convenzione di Ginevra sulla piattaforma continentale.

⁽³⁸⁷⁾ R. BECKMAN, *Global Legal Regime on the Decommissioning of Offshore Installations and Structures*, cit., 263.

⁽³⁸⁸⁾ Il testo della *resolution* A.672(16) dell'Assemblea IMO del 19 ottobre 1989 contenente le *guidelines*, è consultabile all'indirizzo *web* <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Pages/Assembly-%28A%29.aspx>.

⁽³⁸⁹⁾ A tal proposito si è fatto rilevare che «*IMO was quick to assert its authority even before the entry into force of UNCLOS*», P. CAMERON, *Tackling the Decommissioning Problem*, cit., 122. Specificamente in relazione alla situazione della Gran Bretagna v. J. WOODLIFFE, *Decommissioning of Offshore Oil and Gas Installations in European Waters. The End of a Decade of Indecision?*, cit., 106, spiega come «*The UK's position has been made legally secure since it acceded to the LOS Convention on 25 July 1997, 39 thereby ensuring that the LOS Convention prevails, as between contracting parties, over the Geneva Conventions on the Law of the Sea 1958*». L'ultimo passo riportato deve essere letto alla luce dell'art. 311 § 1 CNUDM secondo cui «*This Convention shall prevail, as between States Parties, over the Geneva Conventions on the Law of the Sea of 29 April 1958*».

⁽³⁹⁰⁾ Di conseguenza «*They do not apply to installations and structures in the territorial sea, archipelagic waters or internal waters*», così R. BECKMAN, *Global Legal Regime on the Decommissioning of Offshore Installations and Structures*, cit., 264. D'altro canto si è già avuto modo di evidenziare che in virtù del richiamo contenuto nell'art. 80 CNUDM le previsioni di cui all'art. 60 CNUDM, benché rivolte alle isole artificiali, installazioni e strutture nella zona economica, si applicano anche alle medesime strutture presenti sulla piattaforma continentale.

Infatti l'art. 1 § 1 delle IMO *guidelines* dispone che «*Abandoned or disused offshore installations or structures on any continental shelf or in any exclusive economic zone are require to be removed, except where non-removal or partial removal is consistent with the following guidelines and standards*», precisando inoltre che «*The decision to allow an offshore installation, structure, or parts thereof, to remain on the sea-bed should be based, in particular, on a case-by-case evaluation, by the coastal State with jurisdiction over the installation or structure [...]*»⁽³⁹¹⁾.

In questo modo, col passare degli anni, l'approccio all'obbligo di rimozione delle piattaforme *offshore* – abbandonate o in disuso e collocate sulla piattaforma continentale o nella zona economica esclusiva – sembra farsi sempre più labile: perché nell'art. 5 § 5 della Convenzione di Ginevra (1958) esse «*must be entirely removed*»; nell'art. 60 § 3 CNUDM (1982) «*shall be removed*» ammettendosi, a certe condizioni, anche una rimozione solo parziale dell'installazione; nelle IMO *guidelines* (1989) le medesime «*are require to be removed*»⁽³⁹²⁾, ma con alcune importanti eccezioni e con la precisazione che lo Stato costiero può valutare⁽³⁹³⁾, di volta in volta, l'opportunità di lasciare *in situ* l'intera struttura, o parte di essa.

In linea con questa impostazione l'art. 3 delle *guidelines* contiene gli *standards* da rispettare «quando» si decide di rimuovere una installazione, confermando la volontà di assegnare allo Stato costiero, una sorta di potere discrezionale relativamente alle operazioni di *decommissioning*, che possono svilupparsi in due modalità⁽³⁹⁴⁾.

Infatti l'art. 3 § 1 e 3 § 2 prevede che alcune tipologie di installazioni abbandonate o in disuso «*should be entirely removed*»⁽³⁹⁵⁾ ma anche in questi casi, lo Stato costiero potrebbe optare per uno smantellamento parziale ove quello integrale risultasse tecnicamente non praticabile, troppo costoso, o ancora, pericoloso per le persone e per l'ambiente⁽³⁹⁶⁾.

Il paragrafo successivo ai nn. 1 e 2 elenca le condizioni che lo Stato dovrebbe valutare per determinarsi a decidere di lasciare *in situ* una costruzione, interamente o parzialmente, ove «*an existing installation or structure, including one referred to in paragraphs 3.1 or 3.2, or a part thereof, will serve a new*

⁽³⁹¹⁾ Art. 2 § 1 IMO *guidelines*.

⁽³⁹²⁾ Evidentemente la forma verbale utilizzata – *require to be removed* – è ancora più controversa dello «*shall be removed*» di cui all'art. 60 § 3 CNUDM, sempre tenendo presente che la prima norma sull'argomento ossia l'art. 5 § 5 Convenzione di Ginevra sulla piattaforma continentale prevede che «*Any installations which are abandoned or disused must be entirely removed*». Sul punto si rimanda ai rilievi svolti nel precedente paragrafo di questo scritto.

⁽³⁹³⁾ Sulla questione relativa alla giurisdizione dello Stato intesa nella sua accezione funzionale v. M. GAVOUNELI, *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*, Leiden-Boston, 2007, 1 ss., e spec. 61 ss. per la zona economica esclusiva.

⁽³⁹⁴⁾ Cfr. R. BECKMAN, *Global Legal Regime on the Decommissioning of Offshore Installations and Structures*, cit., 264, 265.

⁽³⁹⁵⁾ L'art. 3 § 1 prevede che «*All abandoned or disused installations or structures standing in less than 75 m of water and weighing less than 4,000 tonnes in air, excluding the deck and superstructure, should be entirely removed*»; mentre l'art. 3 § 2 che «*All abandoned or disused installations or structures emplaced on the sea bed on or after 1 January 1998, standing in less than 100 m of water and weighing less than 4,000 tonnes in air, excluding the deck and superstructure, should be entirely removed*».

⁽³⁹⁶⁾ Cfr. Art. 3 § 5 IMO *guidelines*.

use if permitted to remain wholly or partially in place on the sea-bed (such as enhancement of a living resource) ⁽³⁹⁷⁾ «or» ⁽³⁹⁸⁾ «an existing installation or structure, other than one referred to in paragraphs 3.1 and 3.2, or part thereof, can be left there without causing unjustifiable interference with other uses of the sea» ⁽³⁹⁹⁾.

Vi sono alcune installazioni cui le IMO *guidelines* riconoscono una importanza particolare, ossia quelle che, non più funzionali per lo scopo cui erano state originariamente destinate, si trovano «located in approaches to or in straits used for international navigation or routes used for international navigation through archipelagic waters, in customary deep-draught sea lanes, or in, or immediately adjacent to, routing systems which have been adopted by the Organization», che per la loro posizione dovrebbero essere interamente rimosse senza eccezione alcuna ⁽⁴⁰⁰⁾.

Fuori da questa ultima previsione, l'art. 2 delle IMO *guidelines*, confermando che lo Stato può decidere di permettere ad una installazione, o a parte di essa di «remain on the sea-bed», tempera questa discrezionalità suggerendo di effettuare una valutazione «case by case» nell'ambito della quale siano prese in considerazione le seguenti condizioni: «1. any potential effect on the safety of surface or subsurface navigation, or of other uses of the sea; 2. the rate of deterioration of the material and its present and possible future effect on the marine environment; 3. the potential effect on the marine environment, including living resources; 4. the risk that the material will shift from its position at some future time; 5. the costs, technical feasibility, and risks of injury to personnel associated with removal of the installation or structure; and 6. the determination of a new use or other reasonable justification for allowing the installation or structure or parts thereof to remain on the sea-bed» ⁽⁴⁰¹⁾.

Dall'analisi del sistema proposto nelle linee guida IMO parte della dottrina, ritenendo assai limitate le eccezioni alla rimozione, ha concluso che il fine ultimo della disciplina in esame sia lo smantellamento completo, e che la rimozione solo parziale, debba intendersi quale «transitional measure» ⁽⁴⁰²⁾.

Ad ogni modo le implicazioni derivanti da tali previsioni sono molteplici, ma resta il fatto che le linee guida in oggetto si configurano quali raccomandazioni rivolte dall'Organizzazione agli

⁽³⁹⁷⁾ Cfr. art. 3 § 4 n. 1 IMO *guidelines*.

⁽³⁹⁸⁾ Lascia perplessi l'utilizzo dell'particella «or» perché fa pensare che i requisiti di cui ai nn. 1 e 2 dell'art. 3 § 4 siano alternativi tra loro.

⁽³⁹⁹⁾ Cfr. art. 3 § 4 n. 2 IMO *guidelines*. Inoltre l'art. 3 § 12 IMO *guidelines* annovera tra gli usi alternativi la creazione di reef artificiali per il potenziamento delle risorse viventi, per cui «Where living resources can be enhanced by the placement on the sea-bed of material from removed installations or structures (e.g. to create an artificial reef), such material should be located well away from customary traffic lanes, taking into account these guidelines and standards and other relevant standards for the maintenance of maritime safety».

⁽⁴⁰⁰⁾ Cfr. art. 3 § 7 IMO *guidelines*.

⁽⁴⁰¹⁾ Art. 2 § 1 IMO *guidelines*.

⁽⁴⁰²⁾ Di questo avviso R. BECKMAN, *Global Legal Regime on the Decommissioning of Offshore Installations and Structures*, cit., 266, che richiama lo studio di Z. GAO, *Current Issues of International Law of Offshore Abandonment, with Special Reference to the United Kingdom*, in *Ocean Dev. Intern. Law*, Vol. 28, 1997, 59 ss.

Stati ⁽⁴⁰³⁾, per cui «*are not binding and merely determine that costal States having jurisdiction over such installations and structures should ensure their total or partial remove in the case of abandonment or permanent disuse, or notify the IMO their decision of non-removal or partial removals*» ⁽⁴⁰⁴⁾, anche perchè, al di là del rapporto tra fonti, nelle linee guida IMO «*The frequent use of “should” underlines the “soft law” approach of the documents*» ⁽⁴⁰⁵⁾.

D’altro canto si è detto pure che gli Stati aderenti alla CNUDM devono prendere in considerazione le linee guida quando si occupano della rimozione delle installazioni *offshore*, per cui «*the 1989 Guidelines are not legally binding, but they must be taken into account*» ⁽⁴⁰⁶⁾, sebbene alcuni esperti abbiano evidenziato la necessità di trasformare queste *guidelines* e *standards* in obblighi giuridici vincolanti per gli Stati ⁽⁴⁰⁷⁾

Nonostante ciò, diverse critiche sono state rivolte al sistema introdotto con le IMO *guidelines*, specie per quanto concerne il limitato interesse nei confronti della pesca e della protezione ambientale ⁽⁴⁰⁸⁾.

Infatti l’unico caso in cui le linee guida prevedono un obbligo assoluto di rimozione integrale dell’installazione è quello di cui all’art. 3 § 7 che tutela le «*transnational navigational routes*» non già l’ambiente marino.

Le IMO *guidelines* sono entrate a far parte del panorama giuridico italiano quando l’Unione europea, già parte contraente della Convenzione di Barcellona ⁽⁴⁰⁹⁾, ha poi aderito al c.d. Protocollo

⁽⁴⁰³⁾ La dottrina ha da sempre specificato che «*However they are technical and not juridical rules*», così A. XERRI SALAMONE, *Environmental Impact of offshore installation removal*, cit., 390, cui si aggiunge che «*The Resolution took the form of a recommendation to Member States to take account of the above standards “when making decisions regarding the removal of abandoned or disused installations or structures”*», J. WOODLIFFE, *Decommissioning of Offshore Oil and Gas Installations in European Waters. The End of a Decade of Indecision?*, cit., 104.

⁽⁴⁰⁴⁾ V. BECKER-WEINBERG, *Joint Development of Hydrocarbons Deposits in the Law of the Sea*, 85 e 86.

⁽⁴⁰⁵⁾ P. CAMERON, *Tackling the Decommissioning Problem*, cit., 122.

⁽⁴⁰⁶⁾ R. BECKMAN, *Global Legal Regime on the Decommissioning of Offshore Installations and Structures*, cit., 264.

⁽⁴⁰⁷⁾ Infatti il Giudice Gao del Tribunale internazionale per il Diritto del Mare ha espresso il suo compiacimento circa la razionalità e la concreta praticabilità delle soluzioni prospettate nelle linee guida IMO, auspicando una loro trasposizione in norme vincolanti, cfr. Z. GAO, *Current Issues of International Law of Offshore Abandonment, with Special Reference to the United Kingdom*, cit., 72 ss.

⁽⁴⁰⁸⁾ R. BECKMAN, *Global Legal Regime on the Decommissioning of Offshore Installations and Structures*, cit., 266. A tal proposito si riporta l’opinione della dottrina che, dallo studio del complesso delle norme internazionali relative alla dismissione delle piattaforme *offshore* ha ritenuto che «*The current paradigm – that full removal of offshore platforms is the primary solution to offshore decommissioning – still dominates offshore decommissioning as a result of the Brent Spar Affair*», così Y. LYONS, *The New Offshore Oil and Gas Installation Abandonment Wave and the International Rules on Removal and Dumping*, cit., 481. Vale la pena ricordare che la *Brent Spar* era una grande piattaforma di stoccaggio operata dalla Royal Dutch Shell e collocata nel Mare del Nord. Al termine della vita operativa della struttura, la Shell fu autorizzata dalla Gran Bretagna (lo Stato che aveva giurisdizione sull’installazione), a procedere all’affondamento della costruzione, ma l’organizzazione ambientalista *Greenpeace* protestò molto strenuamente per ottenere una forma alternativa di *decommissioning*. La vicenda fece da sfondo per l’elaborazione di nuovi trattati internazionali, su cui v. infra paragrafo successivo. Sull’argomento v. più diffusamente E. A. KIRK, *The 1996 Protocol to the London Dumping Convention and the Brent Spar*, in *Intern. Comp. Law Quart.*, Vol. 46, 1997, 957 ss; J. WOODLIFFE, *Decommissioning of Offshore Oil and Gas Installations in European Waters: The End of a Decade of Indecision?*, cit., 119 e D. JORGENSEN, *OSPAR’s exclusion of rigs-to-reefs in the North Sea*, in *Ocean and Coastal Management*, Vol. 58, 2012, 57 ss.

⁽⁴⁰⁹⁾ Sulla Convenzione di Barcellona v. più diffusamente cap. 2 di questo scritto.

offshore della medesima Convenzione ⁽⁴¹⁰⁾, per il quale la rimozione degli impianti abbandonati o in disuso deve svolgersi tenendo conto degli orientamenti e delle norme adottate dalla competente organizzazione internazionale ⁽⁴¹¹⁾.

⁽⁴¹⁰⁾ Tra i molteplici protocolli settoriali della Convenzione di Barcellona (1976) rileva, ai nostri fini, il c.d. Protocollo *offshore* ossia il «Protocollo per la protezione del Mare Mediterraneo dall'inquinamento causato dall'esplorazione e dallo sfruttamento della piattaforma continentale e del fondo e sottosuolo marini», adottato a Madrid il 14 ottobre 1994 ed entrato in vigore solo il 24 marzo 2011, cui l'Ue ha aderito l'anno successivo «inglobandolo così tra le fonti del diritto dell'Unione e, nel contempo, di procedere a disciplinare taluni altri aspetti delle attività petrolifere in mare ed i loro correlati rischi ambientali», così U. LEANZA, I. CARACCILO, *L'Ue e la protezione dell'ambiente marino del mediterraneo dall'esplorazione e sfruttamento di idrocarburi offshore*, cit., 632. Sul Protocollo *offshore* v. cap. 2 di questo scritto.

⁽⁴¹¹⁾ Cfr. art. 20 § 1 Protocollo *offshore*.

3.4. *Decommissioning by Dumping*

Nel paragrafo si è dato atto di come le linee guida IMO per la dismissione delle installazioni *offshore* situate nella zona economica esclusiva e sulla piattaforma continentale, non sembrano valorizzare adeguatamente la questione della tutela ambientale connessa al *decommissioning*, essendo rivolte quasi interamente a garantire la sicurezza della navigazione.

L'inquinamento marino («*pollution*») viene descritto nell'art. 1 CNUDM come «*the introduction by man, directly or indirectly, of substances or energy into the marine environment*»⁽⁴¹²⁾.

A tal proposito l'art. 210 CNUDM, rubricato «*Pollution by dumping*»⁽⁴¹³⁾, impone agli Stati contraenti di adottare leggi, regolamenti e qualsiasi altra misura necessaria per prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento dell'ambiente marino causato da attività di «*dumping*»⁽⁴¹⁴⁾, che si realizzi mediante «*(i) any deliberate disposal of wastes or other matter from vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea*» ma anche tramite «*(ii) any deliberate disposal of vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea*»⁽⁴¹⁵⁾, specificando poi che la nozione di immersione in mare non include «*(i) the disposal of wastes or other matter incidental to, or derived from the normal operations of vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea and their equipment, other than wastes or other matter transported by or to vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea, operating for the purpose of disposal of such matter or derived from the treatment of such wastes or other matter on such vessels, aircraft, platforms or structures*»; né tanto meno il «*(ii) placement of matter for a purpose other than the mere disposal thereof, provided that such placement is not contrary to the aims of this Convention*»⁽⁴¹⁶⁾.

La norma appena riportata assume particolare rilievo per la materia che qui occupa nella parte in cui definisce il «*dumping*» come affondamento volontario in mare di navi, aeromobili, piattaforme o altre strutture artificiali, posto che, per la stessa disposizione, non si configura «*dumping*» se viene

⁽⁴¹²⁾ Art. 1 § 1 n. 4 CNUDM. In argomento v. Y. TANAKA, *The International Law of the Sea*, Cambridge, 2015, 269 ss.

⁽⁴¹³⁾ Nel linguaggio giuridico italiano il termine «*dumping*» è stato tradotto con il significato di «immersione» nel senso di «scarico in mare».

⁽⁴¹⁴⁾ Cfr. art. 210 § 1 e 2 CNUDM. D'altro canto l'art. 216 CNUDM specifica che l'insieme delle norme adottate per prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento provocato da immissioni nell'ambiente marino poste in essere da «*from vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea*» vengono applicate dallo Stato costiero, se l'immissione avviene all'interno del suo mare territoriale, della sua zona economica esclusiva, o sulla sua piattaforma continentale; dallo Stato di bandiera, se l'immissione proviene da navi che battono la sua bandiera oppure da navi o aeromobili immatricolati nei suoi registri; mentre ogni Stato, è competente per quanto concerne lo sversamento di rifiuti o di altri materiali che si verifichi entro il suo territorio o presso le installazioni per l'ormeggio situate al largo.

⁽⁴¹⁵⁾ Art. 1 § 1 n. 5 let. a) CNUDM.

⁽⁴¹⁶⁾ Art. 1 § 1 n. 5 let. b) CNUDM.

depositato materiale per fini diversi dalla mera eliminazione dello stesso, purché tale deposito non vada contro gli obiettivi della CNUDM, intesa nel suo complesso ⁽⁴¹⁷⁾.

In questo contesto, tenendo a mente le norme della CNUDM e le linee guida IMO sul «*removals*» delle installazioni *offshore* ⁽⁴¹⁸⁾, ci si è giustamente chiesti se «*a disused and abandoned platform that has not been removed can be considered to have been 'dumped' at sea, although it has not been physically moved and it had been initially placed for a legitimate purpose, in this case the exploitation of hydrocarbons*» ⁽⁴¹⁹⁾.

La questione non è di poco conto perché «*dumping*» e «*removals*», pur potendo avere ad oggetto il medesimo bene, ossia le piattaforme *offshore*, si configurano quali azioni opposte ma reciproche, cui sono dedicati differenti gruppi di norme: alla prima, tanto la CNUDM, quanto la «*Convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter*» ⁽⁴²⁰⁾, alla seconda, ancora la CNUDM unitamente alle IMO *guidelines*.

Per tentare di dare soluzione all'interrogativo così prospettato sembra inevitabile passare per l'analisi della nozione di «*dumping*» contenuta nella appena sopra menzionata *London Dumping Convention* del 1972, che all'art. 3 § 1 lo descrive come «*(i) any deliberate disposal at sea of wastes or other matter from vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea*», cui si aggiunge «*(ii) any deliberate disposal at sea of vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea*»; posto che non si configura «*dumping*» nel caso di «*(i) the disposal at sea of wastes or other matter incidental to, or derived from the normal operations of vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea and their equipment, other than wastes or other matter transported by or to vessels, aircraft, platforms, or other man-made structures at sea, operating for the purpose of disposal of such matter or derived from the treatment of such wastes or other matter on such vessels, aircraft, platforms*

⁽⁴¹⁷⁾ In generale v. B. GRIGG, H. ESMAEILI, *Pollution from Dumping*, in *The IMLI Manual on International Maritime Law*, a cura di D. J. Attard, M. Fitzmaurice, N. A. Martinez Gutierrez, Riyaz Hamza, in *Oxford University Press*, 2016, 78 ss.

⁽⁴¹⁸⁾ Per le quali si rimanda ai rilievi svolti nei precedenti paragrafi di questo lavoro.

⁽⁴¹⁹⁾ Lo stesso interrogativo rileva «*to the part of a platform which has been left in situ while the rest of the platform has been removed and disposed of elsewhere*», in questo senso Y. LYONS, *The New Offshore Oil and Gas Installation Abandonment Wave and the International Rules on Removal and Dumping*, cit., 484.

⁽⁴²⁰⁾ La «*Convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter*», nota anche come «*London Convention 1972*», oppure «*London Dumping Convention 1972*», o ancora «*LC'72*», è entrata in vigore a livello internazionale il 30 agosto 1975. Il suo testo originale, non (ancora) emendato dai diversi interventi che si sono susseguiti negli anni, è consultabile all'indirizzo *web* <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201046/volume-1046-i-15749-english.pdf>. L'Italia ha ratificato la Convenzione con l. 2 maggio 1983, n. 305 di «*Ratifica ed esecuzione della convenzione sulla prevenzione dell'inquinamento marino causato dallo scarico di rifiuti ed altre materie, con allegati, aperta alla firma a Città del Messico, Londra, Mosca e Washington il 29 dicembre 1972, come modificata dagli emendamenti allegati alle risoluzioni adottate a Londra il 12 ottobre 1978*», in G.U. n. 174 del 27 giugno 1983 - Suppl. Ordinario per poi entrare in vigore nel nostro Paese il 30 maggio 1984. Sulla nozione di «*dumping*» nella *London Dumping Convention 1972* v. Y. TANAKA, *The International Law of the Sea*, cit., 271 ss.

or structures», nè tanto per la condotta di «(ii) *placement of matter for a purpose other than the mere disposal thereof, provided that such placement is not contrary to the aims of this Convention*»⁽⁴²¹⁾.

La disposizione è stata riportata per esteso al fine di meglio evidenziare come il tenore letterale di questa sia pressoché identico a quello più sopra citato e relativo all'art. 1 § 5 CNUDM che descrive cosa si intende per «*dumping*» ai sensi della CNUDM.

La motivazione di tale corrispondenza è subito svelata laddove si considera che la «*Convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter*» è stata firmata a Londra nel 1972, ossia poco prima dell'avvio dei lavori della terza conferenza delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare, che iniziarono l'anno successivo e ne furono evidentemente influenzati⁽⁴²²⁾.

A dimostrazione del forte collegamento esistente tra le due discipline di diritto uniforme sta il rilievo che l'art. 210 CNUDM chiedendo agli Stati di prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento dell'ambiente marino derivante da immissione, specifica che gli strumenti all'uopo adottati devono essere efficaci almeno quanto «*the global rules and standards*», intendendo con tale ultima locuzione far riferimento proprio alle previsioni della *Convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter* del 1972⁽⁴²³⁾.

Inoltre l'art 237 CNUDM prevede che «*1. The provisions of this Part are without prejudice to the specific obligations assumed by States under special conventions and agreements concluded previously which relate to the protection and preservation of the marine environment and to agreements which may be concluded in furtherance of the general principles set forth in this Convention. 2. Specific obligations assumed by States under special conventions, with respect to the protection and preservation of the marine environment, should be carried out in a manner consistent with the general principles and objectives of this Convention*», come a voler incorporare nella CNUDM – mediante rinvio – le previsioni della *London Dumping Convention* 1972⁽⁴²⁴⁾.

Detto questo, e prima di procedere all'analisi di quella che, a buon diritto, viene definita come una delle prime convenzioni internazionali di rilievo globale in materia di protezione dell'ambiente marino dai rischi connessi all'attività umana in mare⁽⁴²⁵⁾, sembra opportuno precisare che

⁽⁴²¹⁾ In relazione all'attività mineraria *offshore*, pare opportuno precisare che l'art. 3 § 1 lett. c) *London Convention* 1972 specifica ulteriormente che «*The disposal of wastes or other matter directly arising from, or related to the exploration, exploitation and associated off-shore processing of sea-bed mineral resources will not be covered by the provisions of this Convention*».

⁽⁴²²⁾ R. BECKMAN, *Global Legal Regime on the Decommissioning of Offshore Installations and Structures*, cit., 270.

⁽⁴²³⁾ Cfr. art. 210 § 6, relativamente al quale si è detto che «*The global rules and standards are arguably the 1972 London Convention. Therefore, the 1972 London Convention in effect becomes the minimum standard which must be followed by States Parties to UNCLOS. States need not follow the exact scheme provided for in UNCLOS, but they must adopt laws and regulations, and these laws and regulations must be at least as effective as the 1972 London Convention in preventing, reducing and controlling pollution from dumping*», R. BECKMAN, *Global Legal Regime on the Decommissioning of Offshore Installations and Structures*, cit., 270.

⁽⁴²⁴⁾ Di questo parere Y. LYONS, *The New Offshore Oil and Gas Installation Abandonment Wave and the International Rules on Removal and Dumping*, cit., 485.

⁽⁴²⁵⁾ A dimostrazione della crescente attenzione verso la tematica della tutela ambientale si evidenzia che il testo della Convenzione del 1972 è stata più volte modificata: con l'intervento del 12 ottobre 1978 sono stati adottati emendamenti all'Allegato I, con riferimento all'incenerimento in mare di rifiuti o altre sostanze, per entrare in vigore l'11

in riferimento all'ambito di applicazione della *London Convention* si è detto che «*the Convention applies to the disposal of platforms or other structures in the territorial sea or on the high seas as well as on the continental shelves*»⁽⁴²⁶⁾, posto che l'art. 3 § 3 della stessa definisce «mare» tutte le zone salvo le acque interne del singolo Stato.

Chiarito il rapporto tra CNUDM e *London Convention* 1972, venendo all'oggetto principale di questa sezione, che lo ricordiamo si vuole occupare di indagare alcune disposizioni internazionali vigenti nel contesto delle procedure di «*decommissioning*» delle installazioni *offshore*, pare opportuno chiedersi «*whether or not the disposal of offshore installations by emplacement or deep-sea disposal amounts to dumping*»⁽⁴²⁷⁾, o come è stato in tempi più recenti evidenziato «*whether abandonment of an obsolete offshore installation can qualify as dumping*»⁽⁴²⁸⁾.

A tale scopo rileva l'art. 4 della *London Convention* 1972 secondo cui «1. *In accordance with the provisions of this Convention, Contracting Parties shall prohibit the dumping of any wastes or other matter in whatever form or condition*» ma poi introduce alcune eccezioni, quali «(a) *the dumping of wastes or other matter listed in Annex I is prohibited; (b) the dumping of wastes or other matter listed in Annex II requires a prior special permit; (c) the dumping of all other wastes or matter requires a prior general permit*», considerato che qualsiasi tipo di permesso «*shall be issued only after careful consideration of all the factors set forth in Annex III, including prior studies of the characteristics of the dumping site, as set forth in Sections B and C of that Annex*».

marzo 1979; il 24 settembre 1980 sono stati adottati emendamenti a quelli del 1978 sull'incenerimento, per elaborare un elenco di sostanze di cui, a certe condizioni, è ammesso l'incenerimento, questi ultimi sono entrati in vigore l'11 marzo 1981; il 3 novembre 1989 sono stati adottati emendamenti in materia di rilascio di autorizzazioni per una più puntuale valutazione dell'impatto degli scarichi in mare e sono in vigore dal 19 maggio 1990; il 12 novembre 1993 è stata vietato lo scarico in mare di rifiuti radioattivi a bassa emissione, in vigore dal 20 febbraio 1994 e dal 31 dicembre 1995 si è proibito l'incenerimento in mare di rifiuti industriali e il loro scarico. L'art. 15 della Convenzione disciplinando le procedure di emendamento prevede che le modifiche agli Allegati entrano in vigore per consenso tacito, salvo notifica di non accettazione da parte del singolo Stato, mentre gli emendamenti al testo principale sono vincolanti per i soli gli Stati che provvedano all'accettazione esplicita degli stessi.

⁽⁴²⁶⁾ R. BECKMAN, *Global Legal Regime on the Decommissioning of Offshore Installations and Structures*, cit., 269.

⁽⁴²⁷⁾ A. D. M. FORTE, *Legal Aspects of Decommissioning Offshore Structures*, cit., 130.

⁽⁴²⁸⁾ Y. LYONS, *The New Offshore Oil and Gas Installation Abandonment Wave and the International Rules on Removal and Dumping*, cit., 483.

In questo modo si opera una classificazione tripartita dei rifiuti: quelli il cui scarico in mare è (assolutamente) proibito, elencati nell'Allegato I ⁽⁴²⁹⁾; quelli che necessitano di uno speciale permesso preliminare, contenuti nell'Allegato II ⁽⁴³⁰⁾; e in ultimo tutti gli altri rifiuti per i quali è richiesto un permesso preliminare generico ⁽⁴³¹⁾.

Quanto allo smaltimento delle installazioni la dottrina ha ritenuto che «*An offshore installation prima facie falls within the second category above. A permit may be issued only after careful consideration of factors detailed in Annex III to the Convention*» ⁽⁴³²⁾.

Infatti nell'Allegato II vi è una definizione, quella del punto c), che pare possa ricomprendere al suo interno le costruzioni *offshore*, o quanto meno parti di esse, e che descrive i «*Containers, scrap metal and other bulky wastes liable to sink to the sea bottom which may present a serious obstacle to fishing or navigation*» ⁽⁴³³⁾.

In effetti se la dismissione mediante *dumping* di una installazione sembra essere proibito ai sensi dell'art. 3 § 1 lett. a) punto ii) – considerato però che l'immersione della struttura non sarebbe vietata se funzionale ad altri fini ⁽⁴³⁴⁾, come previsto nel successivo art. 3 § 1 lett. b) punto ii) – si ritiene ammessa una dismissione controllata, posto che la costruzione *offshore* ricade nella descrizione di cui al punto c) dell'Allegato II, per il cui *dumping* l'art. 4 lett. b) impone il rilascio di un permesso speciale.

In proposito si è sostenuto che «*The rationale is clear; anything disposed of at sea falls within the scope of the London Convention (unless it is expressly excluded). No such exclusion is provided for parts of a disused*

⁽⁴²⁹⁾ L'allegato I elenca i seguenti rifiuti di cui è proibito lo scarico a mare «1. Organohalogen compounds. 2. Mercury and mercury compounds. 3. Cadmium and cadmium compounds. 4. Persistent plastics and other persistent synthetic materials, for example, netting and ropes, which may float or may remain in suspension in the sea in such a manner as to interfere materially with fishing, navigation or other legitimate uses of the sea. 5. Crude oil, fuel oil, heavy diesel oil, and lubricating oils, hydraulic fluids, and any mixtures containing any of these, taken on board for the purpose of dumping. 6. High-level radio-active wastes or other high-level radio-active matter, defined on public health, biological or other grounds, by the competent international body in this field, at present the International Atomic Energy Agency, as unsuitable for dumping at sea. 7. Materials in whatever form (e.g. solids, liquids, semi-liquids, gases or in a living state) produced for biological and chemical warfare. 8. The preceding paragraphs of this Annex do not apply to substances which are rapidly rendered harmless by physical, chemical or biological processes in the sea provided they do not: (i) make edible marine organisms unpalatable, or (ii) endanger human health or that of domestic animals».

⁽⁴³⁰⁾ Ai nostri fini rileva il punto c) dell'allegato II che si riferisce ai «*Containers, scrap metal and other bulky wastes liable to sink to the sea bottom which may present a serious obstacle to fishing or navigation*».

⁽⁴³¹⁾ Il permesso in esame, diverso da quello definito «speciale» e riferito ai rifiuti di cui all'allegato II, è disciplinato dalla procedura contenuta nel successivo allegato III.

⁽⁴³²⁾ Così J. WOODLIFFE, *Decommissioning of Offshore Oil and Gas Installations in European Waters: The End of a Decade of Indecision?*, cit., 106.

⁽⁴³³⁾ Cfr. Allegato II lett. c).

⁽⁴³⁴⁾ Per chiarire questo ultimo punto si riportano le parole della dottrina che spiega come, ad esempio, «*The placement of installations for the purpose of constructing an artificial reef does not constitute dumping pursuant to the London Convention because the definition of dumping excludes "placement of matter for a purpose other than the mere disposal, provided that such placement is not contrary to the aims of the Convention". Given that the purpose of an artificial reef is to promote fisheries and marine biological diversity, such placement would not be contrary to the aims of the London Convention*», così R. BECKMAN, *Global Legal Regime on the Decommissioning of Offshore Installations and Structures*, cit., 276.

platform which would be left on the seabed. On the contrary, the disposal of offshore platforms is expressly included in the definition of dumping set out in both the London Convention and the LOSC» ⁽⁴³⁵⁾.

Se questo è vero il punto più controverso di questa disciplina pare essere un altro, ossia comprendere se la mancata rimozione di una piattaforma «*abandoned or disused*» ricada nella definizione di «*dumping*», nella situazione in cui la struttura non venga fisicamente spostata, ma abbandonata *in situ*, perché se così fosse sarebbero applicabili le norme della *London Convention 1972*; diversamente ove le menzionate condizioni (l'abbandono e il disuso della struttura) debbano intendersi unicamente quali presupposti dell'obbligo di rimozione, allora potrebbero rilevare le IMO *guidelines* ⁽⁴³⁶⁾.

Il problema è che «*Dumping*» e «*removal*» si configurano come attività opposte e reciproche, cui sono dirette differenti discipline ⁽⁴³⁷⁾, alla prima la *London Convention 1972* e alla seconda le linee guida IMO ⁽⁴³⁸⁾, ma potrebbero, in astratto, avere i medesimi presupposti come l'abbandono della piattaforma.

In proposito si è detto che la *London Convention 1972* riferendosi esplicitamente al «*deliberate disposal at sea*» non pare possa essere utilizzata per disciplinare l'abbandono in mare delle installazioni, ove questo ultimo non si sostanzia in un «*placement for disposals*», cui invece si rivolge la *London Convention 1972* ⁽⁴³⁹⁾.

Per altra via si è sostenuto che tale ultima interpretazione potrebbe contrastare con la regola generale di cui all'art. 31 § 1 della Convenzione di Vienna sul diritto dei trattati, per il quale «*treaty shall be interpreted in good faith in accordance with the ordinary meaning to be given to the terms of the treaty in their context and in the light of its object and purpose*» ⁽⁴⁴⁰⁾.

Dal canto nostro pare opportuno rilevare che il «*dumping*» implica una condotta positiva, quella dell'immersione della struttura, mentre il presupposto del «*removal*» è un *non facere* che si sostanzia nell'abbandono della piattaforma in disuso.

⁽⁴³⁵⁾ Y. LYONS, *The New Offshore Oil and Gas Installation Abandonment Wave and the International Rules on Removal and Dumping*, cit., 486.

⁽⁴³⁶⁾ Stesso discorso vale per la porzione di installazione eventualmente lasciata in mare, ove le rimanenti parti siano state rimosse e smaltite altrove.

⁽⁴³⁷⁾ Y. LYONS, *The New Offshore Oil and Gas Installation Abandonment Wave and the International Rules on Removal and Dumping*, cit., 484.

⁽⁴³⁸⁾ Per i necessari rilievi sulla vincolatività delle linee guida IMO si rimanda a quanto già esposto nel paragrafo precedente in relazione ai rapporti tra questa disciplina e la CNUDM.

⁽⁴³⁹⁾ M. GAVOUNELI, *Pollution from Offshore Installation*, in *International Environmental Law & Policy Series*, London, 1995, 26.

⁽⁴⁴⁰⁾ Y. LYONS, *The New Offshore Oil and Gas Installation Abandonment Wave and the International Rules on Removal and Dumping*, cit., 486.

Resta il fatto che, al di là di questa interpretazione, non sembra si possa ritenere adeguatamente chiara la disciplina della *London Dumping Convention* 1972, in relazione alla dismissione delle installazioni *offshore* eventualmente realizzata mediante *dumping*.

Dalle ricostruzioni effettuate deriva che, nonostante le disposizioni contenute nella CNUDM e nella prima versione della *London Convention* del 1972 abbiano inteso rivolgere particolare attenzione al tema della tutela ambientale connessa alla dismissione delle piattaforme *offshore* mediante immersione, per la dottrina «*The issue of dumping of installations was not addressed in UNCLOS, a gap subsequently filled by a change in the 1972 London Dumping Convention*»⁽⁴⁴¹⁾.

Parafrasando l'argomentazione pocanzi riportata, non è la CNUDM, né tanto meno la prima versione della *London Convention* risalente al 1972, a chiarire «*whether or not the disposal of offshore installations by emplacement or deep-sea disposal amounts to dumping*»⁽⁴⁴²⁾, perché l'obiettivo si raggiunge solo dopo la modifica alla *London Convention* 1972.

L'emendamento alla *London Convention* 1972 cui ci si riferisce, è stato inserito con l'adozione del «*1996 Protocol to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972*»⁽⁴⁴³⁾ che aveva l'obiettivo di ammodernare e sostituire il testo della Convenzione del

⁽⁴⁴¹⁾ P. CAMERON, *Tackling the Decommissioning Problem*, cit., 122.

⁽⁴⁴²⁾ A. D. M. FORTE, *Legal Aspects of Decommissioning Offshore Structures*, cit., 130.

⁽⁴⁴³⁾ Il «Protocollo» concluso a Londra il 7 novembre 1996, aperto alla firma dal 1° aprile 1997 al 31 marzo 1998, è entrato in vigore 24 marzo 2006. L'Italia ha ratificato il Protocollo con l. 13 febbraio 2006, n. 87 che reca «Adesione della Repubblica italiana al Protocollo del 1996 alla Convenzione del 1972 sulla prevenzione dell'inquinamento dei mari causato dall'immersione di rifiuti, fatto a Londra il 7 novembre 1996, con allegati», in G.U. n. 61 del 14 marzo 2006. Per lo studio del progetto di legge di ratifica v. pagina *web* <http://documenti.camera.it/Leg14/dossier/Texti/es0404.htm>.

1972, modificando l'approccio al problema ⁽⁴⁴⁴⁾, per poi introdurre alcuni principi cardine in materia ambientale quali quello precauzionale ⁽⁴⁴⁵⁾ e quello del «*polluters pay*» ⁽⁴⁴⁶⁾.

Per quello che qui occupa, il pregio del Protocollo 1996 sta proprio nell'aver esplicitato che «*Dumping*» means: *any abandonment or toppling at site of platforms or other man-made structures at sea, for the sole purpose of deliberate disposal*» ⁽⁴⁴⁷⁾.

In questo modo è adesso possibile dare risposta affermativa all'interrogativo iniziale con cui ci siamo chiesti se l'abbandono della piattaforma *offshore* possa ricadere nella descrizione di *dumping* ⁽⁴⁴⁸⁾.

Altra questione degna di rilievo è quella relativa alla nozione di «inquinamento».

In effetti, se come evidenziato in apertura di questa sezione la CNUDM descrive dettagliatamente l'inquinamento dell'ambiente marino – come l'introduzione diretta o indiretta, per mano

⁽⁴⁴⁴⁾ Infatti nel quadro regolatorio più restrittivo e consapevole del Protocollo 1996, a differenza della Convenzione del 1972, si vieta qualsiasi tipo di «*dumping*» fatta eccezione per la possibilità di ammettere lo sversamento dei rifiuti elencati nella c.d. «*reverse list*» contenuta nell'allegato 1 del «Protocollo» e previo permesso da cui emerga che sono state adeguatamente prese in considerazione tecniche ecosostenibili per la gestione dei materiali di cui si chiede lo scarico. Infatti l'art. 4 § 1 n. 1 afferma che «*Contracting Parties shall prohibit the dumping of any wastes or other matter with the exception of those listed in Annex 1*». In questo modo si modifica completamente l'approccio al problema, ove il Protocollo del 1996 limita l'elencazione alle sole sostanze e materiali di cui è permesso lo scarico, che dunque si intende vietato in ogni altra eventualità, invece la Convenzione del 1972 elencava i rifiuti e le sostanze che non possono essere oggetto di scarico. Ad ogni modo l'eccezione introdotta con l'art. 4 § 1 del Protocollo 1996, ai sensi del successivo art. 8 § 1, non si applica quando «*it is necessary to secure the safety of human life or of vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea in cases of force majeure caused by stress of weather, or in any case which constitutes a danger to human life or a real threat to vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea, if dumping or incineration at sea appears to be the only way of averting the threat and if there is every probability that the damage consequent upon such dumping or incineration at sea will be less than would otherwise occur*».

⁽⁴⁴⁵⁾ A tal proposito si prevede che gli Stati contraenti, fermo l'obbligo di introdurre nel proprio ordinamento specifiche previsioni per la gestione consapevole degli scarichi in mare, debbono evitare che l'inquinamento venga solo spostato da un settore dell'ecosistema – quello marino – ad un altro, utilizzando a tale fine il «*precautionary approach*» per il quale, anche in mancanza di prove scientifiche conclusive, si giunga all'adozione di misure preventive laddove vi sia motivo di ritenere che l'introduzione nell'ambiente marino di rifiuti o sostanze analoghe possa causare danni. Cfr. E. A. KIRK, *The 1996 Protocol to the London Dumping Convention and the Brent Spar*, cit., secondo cui il Protocollo «*requires something more. Under it parties are obliged not only to prohibit dumping which may result in harm but also to prohibit dumping if there is insufficient information to assess the proposal adequately*», ivi 960. Infatti l'art. 3 § 1 del Protocollo 1996 afferma che «*In implementing this Protocol, Contracting Parties shall apply a precautionary approach to environmental protection from dumping of wastes or other matter whereby appropriate preventative measures are taken when there is reason to believe that wastes or other matter introduced into the marine environment are likely to cause harm even when there is no conclusive evidence to prove a causal relation between inputs and their effects*».

⁽⁴⁴⁶⁾ In virtù dell'interesse pubblico connesso alla tutela dell'ambiente marino, i costi derivanti dall'inquinamento devono essere allocati sul soggetto che se ne è reso responsabile. Cfr. art. 3 § 2 del Protocollo 1996 secondo cui «*Taking into account the approach that the polluter should, in principle, bear the cost of pollution, each Contracting Party shall endeavour to promote practices whereby those it has authorized to engage in dumping or incineration at sea bear the cost of meeting the pollution prevention and control requirements for the authorized activities, having due regard to the public interests*». Per la genesi del principio che va sotto il nome di «chi inquina paga» e del relativo ingresso nella legislazione europea in materia di «danno ambientale» v. P. BERTOLINI, *Il principio "chi inquina paga" e la responsabilità per danno ambientale nella sentenza della corte di giustizia 9 marzo 2010 - procedimento c-378/08, nota a C. giust. Ue 9 marzo 2010, causa C-378/08*, in *Riv. it. dir. pubbl. comunit.*, 2010, 1607 ss.

⁽⁴⁴⁷⁾ Cfr. art. 1 § 4 n. 1 punto 4 del Protocollo 1996.

⁽⁴⁴⁸⁾ Subito dopo l'adozione del protocollo, in relazione alla nuova definizione di «*dumping*», la dottrina ha evidenziato che «*This means that, whereas under the LDC owners could arguably abandon their installations without first obtaining a permit, they must now, under the Protocol, go through the same procedures as for all other types of dumping and so meet the same criteria prior to abandonment*», così E. A. KIRK, *The 1996 Protocol to the London Dumping Convention and the Brent Spar*, cit., 961.

dell'uomo, di sostanze o energia nell'ambiente marino ivi compresi gli estuari, che provochi o possa presumibilmente provocare effetti deleteri quali il danneggiamento delle risorse biologiche e della vita marina, rischi per la salute umana, impedimenti alle attività marine, ivi compresi la pesca e altri usi legittimi del mare, alterazioni della qualità dell'acqua di mare che ne compromettano l'utilizzazione, oppure il degrado delle attrattive ambientali ⁽⁴⁴⁹⁾ – l'art. 1 della London Convention 1972 utilizza una definizione più vaga, ove si rivolge agli Stati contraenti chiamati a *«promote the effective control of all sources of pollution of the marine environment, and pledge them selves especially to take all practicable steps to prevent the pollution of the sea by the dumping of waste and other matter that is liable to create hazards to human health, to harm living resources and marine life, to damage amenities or to interfere with other legitimate uses of the seas»*.

In relazione a tale ultima questione si è detto che *«Pollution was not really defined in the LDC. The definition in the Protocol, on the other hand, is very clear and very broad and will lead to a potentially increased level of responsibility for the effects of pollution being placed on parties to the Protocol»* ⁽⁴⁵⁰⁾, infatti l'art. 1 § 10 del Protocollo del 1996 ha il merito di aver avvicinato la definizione di inquinamento agli standards della CNUDM, prevedendo che per *«pollution»* si intende *«the introduction, directly or indirectly, by human activity, of wastes or other matter into the sea which results or is likely to result in such deleterious effects as harm to living resources and marine ecosystems, hazards to human health, hindrance to marine activities, including fishing and other legitimate uses of the sea, impairment of quality for use of sea water and reduction of amenities»*.

⁽⁴⁴⁹⁾ Cfr. Art. 1 § 1 n. 4 CNUDM.

⁽⁴⁵⁰⁾ E. A. KIRK, *The 1996 Protocol to the London Dumping Convention and the Brent Spar*, cit., 960.

3.5. Dal Protocollo *offshore* alle «Linee guida per la dismissione mineraria delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse»

In Italia, come già anticipato, il MISE ha stimato la presenza di (almeno) una ventina di strutture *offshore* da dismettere nei prossimi cinque anni ⁽⁴⁵¹⁾, in relazione alle quali sia il diritto internazionale, che quello europeo ⁽⁴⁵²⁾, impongono una (sicura) rimozione delle installazioni ⁽⁴⁵³⁾.

A questo proposito si è sostenuto in dottrina che per il nostro Paese la disciplina delle IMO *guidelines* trova applicazione in ragione dell'adesione dell'Ue al Protocollo *offshore* della Convenzione di Barcellona ⁽⁴⁵⁴⁾.

Infatti l'art. 20 appositamente rubricato «*Removal of installations*» prevede che «*The operator shall be required by the competent authority to remove any installation which is abandoned or disused, in order to ensure safety of navigation, taking into account the guidelines and standards adopted by the competent international organisation*» ⁽⁴⁵⁵⁾ e di predisporre, a tale fine, un piano di rimozione degli impianti affinché venga autorizzato dalla competente autorità.

⁽⁴⁵¹⁾ Nello studio della legislazione nazionale in materia di rimozione è d'obbligo il riferimento all'art. 49, comma 1, c. nav. ai sensi del quale «Salvo che sia diversamente stabilito nell'atto di concessione, quando venga a cessare la concessione, le opere non amovibili, costruite sulla zona demaniale, restano acquisite allo Stato, senza alcun compenso o rimborso, salva la facoltà dell'autorità concedente di ordinarne la demolizione con la restituzione del bene demaniale nel pristino stato». La norma potrebbe far pensare ad una sorta di responsabilità statale che subentra ove la concessione nulla dica in merito alla dismissione e fino al momento del ripristino ambientale. In effetti così non è perché la disposizione di cui all'art. 5 comma 8, d.m. del 7 dicembre 2016 recante il «Disciplinare tipo per il rilascio e l'esercizio dei titoli minerari per la prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi liquidi e gassosi in terraferma, nel mare territoriale e nella piattaforma continentale» – modificata dall'art. 2, comma 1, lett. r) del d.m. 9 agosto 2017 – ci dice che «Il titolare della concessione, in seguito alla cessazione della stessa per scadenza del termine, revoca, rinuncia o decadenza, è costituito custode, a titolo gratuito, del giacimento e delle relative pertinenze sino al ripristino dei luoghi ed alla restituzione ai proprietari superficiali o, qualora ne ricorrano i presupposti, alla riconsegna degli stessi allo Stato».

⁽⁴⁵²⁾ Rileva a tal proposito l'adesione dell'Ue al Protocollo *offshore* con cui all'art. 20 si prevede che l'autorità competente di ogni singolo Stato contraente imponga agli operatori di rimuovere gli impianti abbandonati o in disuso per garantire la sicurezza della navigazione, tenendo conto anche degli altri usi legittimi del mare, in particolare la pesca, la protezione dell'ambiente marino e i diritti e i doveri delle altre parti contraenti.

⁽⁴⁵³⁾ In effetti pare che il presupposto dell'obbligo di dismissione sia rintracciabile anche in specifiche disposizioni nazionali. Infatti di «rimozione» si parla già nell'art. 35, 25 novembre 1996, n. 625 recante «Attuazione della direttiva 94/22/CEE relativa alle condizioni di rilascio e di esercizio delle autorizzazioni alla prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi», in G.U. n. 293 del 14 dicembre 1996, ai sensi del quale «1. Conclusa l'attribuzione dei titoli minerari, l'ENI presenta entro sei mesi al Ministero un programma di chiusura mineraria dei pozzi perforati ubicati nelle zone delimitate nella tabella A ed annessa cartina allegate alla legge n. 136 del 1953, non riattribuite in permesso o concessione, comprendente il ripristino delle relative aree e la rimozione degli impianti connessi, da realizzare entro il termine di due anni. 2. Il Ministero, sentito il Ministero delle finanze e, per gli aspetti di competenza il Ministero dei trasporti e della navigazione, può autorizzare il permanere di pozzi non chiusi minerariamente o di impianti nelle zone di cui al comma 1, ove essi siano richiesti da altri enti interessati alla loro utilizzazione per la coltivazione di fluidi associati o di risorse geotermiche o per attività di stoccaggio di idrocarburi».

⁽⁴⁵⁴⁾ In questo senso M. MUSI, M. MUDRIĆ, *An overview of the Italian and Croatian legal frameworks regulating offshore platforms in the oil and gas sector in the Adriatic Sea*, cit., 971.

⁽⁴⁵⁵⁾ Cfr. art. 20 e art. 28 Protocollo *offshore*. In questa ultima disposizione si chiede agli stati di nomina una autorità competente che, tra le altre cose, si occupi di «i) controllare le operazioni di rimozione degli impianti di cui all'articolo 20 del presente protocollo».

Il riferimento al soggetto individuato con la locuzione «*competent international organisations*» può, anche in questo caso ⁽⁴⁵⁶⁾, indirizzarsi verso l'IMO, sebbene «*The EU's attention to the matter was already clear from the Communication from the Commission to the Council and the European Parliament on Removal and Disposal of Disused Offshore Oil and Gas Installations, dated 18 February 1998, COM(1998) 49 final, which raised some questions related to liability for abandoned or dumped structures*» ⁽⁴⁵⁷⁾.

Ad ogni modo, l'interesse dell'Ue si è certamente consolidato con l'emanazione della Direttiva *offshore* in cui si ritiene necessario applicare la regolamentazione a tutte le operazioni in mare nel settore degli idrocarburi, includendo l'intero ciclo di vita delle attività di esplorazione e produzione, dalla progettazione alla dismissione, e fino all'abbandono definitivo della struttura ⁽⁴⁵⁸⁾.

Infatti, dalla lettura dell'art. 2 n. 3 Direttiva *offshore*, dedicato alla definizione delle «operazioni», emerge chiaramente l'intento del legislatore europeo di ricomprendere la dismissione delle installazioni in questa descrizione ⁽⁴⁵⁹⁾.

In quest'ottica si prevedono obblighi informativi in capo all'operatore che sottoponga un impianto, destinato o meno alla produzione, ad una «modifica sostanziale» compresa la rimozione di un impianto fisso».

A tale scopo, l'operatore, già gravato dall'obbligo di redigere una relazione sui grandi rischi per l'inizio delle operazioni *offshore* ⁽⁴⁶⁰⁾, dovrà presentarne una «modificata» ⁽⁴⁶¹⁾ sugli interventi che intende effettuare ⁽⁴⁶²⁾.

Inoltre, detta relazione, in caso di dismissione di un impianto di produzione fisso, dovrà contenere specifiche informazioni, ossia «a) i mezzi per isolare tutte le sostanze pericolose e, nel caso di pozzi collegati all'impianto, la sigillatura permanente dei pozzi dall'impianto e dall'ambiente; b) una descrizione vertente sui grandi rischi per i lavoratori e l'ambiente connessi alla dismissione dell'impianto, sulla popolazione totale esposta e sulle misure di controllo del rischio; c) i sistemi di

⁽⁴⁵⁶⁾ Cfr. nt. cap. 3 § 3 di questo scritto.

⁽⁴⁵⁷⁾ M. MUSI, M. MUDRIĆ, *An overview of the Italian and Croatian legal frameworks regulating offshore platforms in the oil and gas sector in the Adriatic Sea*, cit., 971, nt. 18.

⁽⁴⁵⁸⁾ Cfr. considerando n. 24 Direttiva *offshore*.

⁽⁴⁵⁹⁾ L'art. 2 n. 3 Direttiva *offshore* enuncia che sono «operazioni in mare nel settore degli idrocarburi: tutte le attività connesse all'impianto o alle infrastrutture collegate, compresi il progetto, la pianificazione, la costruzione, l'esercizio e la dismissione, relative all'esplorazione e alla produzione di idrocarburi, ma a esclusione del trasporto di idrocarburi da una costa all'altra».

⁽⁴⁶⁰⁾ Cfr. art. 11 lett. e) Direttiva *offshore*.

⁽⁴⁶¹⁾ Cfr. art. 11 lett. f) Direttiva *offshore*.

⁽⁴⁶²⁾ Cfr. art. 12 n. 5 Direttiva *offshore* secondo cui «Qualora l'impianto di produzione debba essere oggetto di modifiche che comportino un cambiamento sostanziale o si intenda smantellare un impianto di produzione fisso, l'operatore redige una relazione sui grandi rischi modificata (...)» e art. 13 n. 4 Direttiva *offshore* in relazione al quale «Qualora l'impianto non destinato alla produzione debba essere oggetto di modifiche che comportano un cambiamento sostanziale o si intenda smantellare un impianto fisso non destinato alla produzione, il proprietario redige una relazione sui grandi rischi modificata (...)».

risposta in caso di emergenza per garantire l'evacuazione e il salvataggio in sicurezza del personale nonché la manutenzione dei sistemi di controllo intesi a evitare un grave incidente ambientale ⁽⁴⁶³⁾.

L'obbligo informativo rivolto all'operatore deve leggersi in combinato disposto con le previsioni di cui all'allegato III, che nel disciplinare il funzionamento dell'autorità competente prevede che questa «3) Nel procedere a una valutazione approfondita delle relazioni sui grandi rischi, (...) assicura che: la gestione del rischio abbia tenuto conto di tutte le fasi pertinenti del ciclo di vita dell'impianto e abbia anticipato tutte le situazioni prevedibili tra cui: (...) v) il modo in cui sarà effettuata la dismissione dell'impianto».

Parallelamente in Italia, con il d. lgs. 145/2015 che recepisce la Direttiva *offshore*, si prevede che per la modifica sostanziale di un impianto, che sia o meno destinato alla produzione, o per il suo smantellamento, l'operatore presenti «una relazione sui grandi rischi modificata» che deve essere accettata dall'istituto Comitato per la sicurezza delle operazioni a mare ⁽⁴⁶⁴⁾.

Resta inteso che l'accettazione della relazione «non comporta il trasferimento al Comitato della responsabilità relativa ai grandi rischi» in quanto con detto provvedimento si attesta (unicamente) che la relazione, se pedissequamente attuata, risponde ai requisiti di sicurezza predisposti dal d.lgs. 145/2015 ⁽⁴⁶⁵⁾.

Evidentemente il decreto in parola, così come la Direttiva *offshore*, intendono dare attuazione alle regole di responsabilità ambientale previste nella direttiva 2004/35/Ce, recepita in Italia con il d. lgs. 152/2006.

A tale scopo con il d. lgs. 16 giugno 2017 n. 104 – in materia di valutazione di impatto ambientale (VIA) per l'attuazione della direttiva 2014/52/UE – si modificano diverse norme del codice dell'ambiente rilevanti per la dismissione di impianti industriali ⁽⁴⁶⁶⁾.

Il nuovo art. 22, comma 3, let. b), d. lgs. 152/2006 enuncia che «3. Lo studio di impatto ambientale contiene almeno le seguenti informazioni: [...] b) una descrizione dei probabili effetti

⁽⁴⁶³⁾ Cfr. allegato I, punto 6 Direttiva *offshore*.

⁽⁴⁶⁴⁾ Cfr. art. 11, comma 1, e spec. lett. f), d. lgs. 145/2015, e art. 12, comma 5, d. lgs. 145/2015 per gli impianti destinati alla produzione e art. 12, comma 4, d. lgs. 145/2015 per quelli non destinati alla produzione. Per gli impianti di produzione l'operatore, nel predisporre la relazione sui grandi rischi modificata, dovrà fornire le informazioni elencate nell'allegato III, punto 6, n. 4 e riguardanti «a) i mezzi per isolare tutte le sostanze pericolose e, nel caso di pozzi collegati all'impianto, la chiusura dei pozzi e l'isolamento permanente dall'impianto e dall'ambiente; b) una descrizione dei grandi rischi per i lavoratori e l'ambiente connessi alla dismissione dell'impianto con l'indicazione della popolazione totale esposta e delle misure di controllo del rischio; c) i sistemi di risposta in caso di emergenza per garantire l'evacuazione e il salvataggio in sicurezza del personale nonché la manutenzione dei sistemi di controllo intesi a evitare un grave incidente ambientale».

⁽⁴⁶⁵⁾ Cfr. definizione di «accettazione» di cui all'art. 2, comma 1, lett. b), d. lgs. 145/2015.

⁽⁴⁶⁶⁾ Il d. lgs. 16 giugno 2017, n. 104 si intitola «Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114, in G. U. n. 156 del 6 luglio 2017.

significativi del progetto sull'ambiente, sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio e di dismissione», specificando al nuovo art. 25, comma, lett. a) che «4. Il provvedimento di VIA contiene altresì le eventuali e motivate condizioni ambientali che definiscono: a) le condizioni per la realizzazione, l'esercizio e la dismissione del progetto, nonché quelle relative ad eventuali malfunzionamenti».

Inoltre, sempre il d. lgs 104/2017, nell'ambito delle disposizioni attuative contenute nell'art. 25, comma 6, impone che «[...] Con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, da adottarsi entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, previo parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome, sono emanate le linee guida nazionali per la dismissione mineraria delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse al fine di assicurare la qualità e la completezza della valutazione dei relativi impatti ambientali».

A tale scopo i Ministeri competenti ⁽⁴⁶⁷⁾ hanno predisposto uno schema di decreto, relativamente al quale è stato anche acquisito il parere favorevole della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province, per l'emanazione di tali linee guida.

Nonostante ciò il d. lgs. 104/2017 è entrato in vigore il 21 luglio 2017, ed i 180 giorni per l'adozione delle linee guida sono certamente spirati.

Questo per dire che, sebbene la bozza di decreto per le linee guida sia stata effettivamente predisposta, corredata del parere della Conferenza Stato-Regioni, ed è disponibile *on line* nella pagina *web* della DGS-UNMIG ⁽⁴⁶⁸⁾, manca ancora l'adozione definitiva dell'atto.

Tuttavia la circostanza non esclude si possano esprimere alcune preliminari e caute considerazioni sulle (emanande) linee guida.

In primo luogo appare assolutamente significativo il contesto delle «finalità» in cui si afferma che con dette linee guida si «stabiliscono le procedure per la dismissione mineraria delle piattaforme e delle infrastrutture connesse già utilizzate per la coltivazione da giacimenti di idrocarburi esauriti o comunque non utilizzabili, o non suscettibili di assicurare ulteriormente produzione in quantità commerciale in concessioni minerarie disciplinate da d. lgs. 625/1996 al fine di assicurare la qualità e la completezza della valutazione dei relativi impatti ambientali e nel rispetto degli obiettivi della

⁽⁴⁶⁷⁾ Il Ministero dello Sviluppo Economico, che ha espletato anche una consultazione pubblica *on line* sulla pagina *web* della DGS-UNMIG, conclusa il 31 gennaio 2018.

⁽⁴⁶⁸⁾ Per la consultazione delle linee guida v. pagina *web* <http://unmig.sviluppoeconomico.gov.it/unmig/agenda/dettaglio-notizia.asp?id=434>.

Strategia Marina, di cui al decreto legislativo 13 ottobre 2010, n. 190, in attuazione alla direttiva 2008/56/Ce»⁽⁴⁶⁹⁾.

Si richiamano in questo modo sia i principi per le condizioni di rilascio e di esercizio delle autorizzazioni alla prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi, che quelli relativi alla strategia marina, entrambi di derivazione europea.

Proseguendo nella lettura del provvedimento la prima perplessità si incontra rispetto alla delimitazione dell'ambito di applicazione, ove si individuano come destinatarie delle linee guida «piattaforme di produzione, piattaforme di compressione, piattaforme di transito, ed infrastrutture connesse a servizio di impianti minerari nell'ambito di concessioni minerarie per la coltivazione di giacimenti di idrocarburi situate nel mare territoriale e nella piattaforma continentale»⁽⁴⁷⁰⁾.

Il riferimento alle «piattaforme di transito» non sembra efficace, sia perché nella norma dedicata alle definizioni manca ogni qualsivoglia descrizione delle «piattaforme», sia perché la specificazione della condizione di «transito» sembra collidere con l'esclusione che il d. lgs. 145/2015 – opportunamente richiamato nel preambolo delle stesse linee guida – muove, alla stregua della Direttiva *offshore*, in relazione alle piattaforme mobili di perforazione, rispetto alle quali si applicano le disposizioni del d. lgs. 145/2015 «solo quando le stesse sono stazionate in mare per attività di perforazione, produzione o altre attività connesse alle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi»⁽⁴⁷¹⁾.

Sempre relativamente alle definizioni si rinviene una ulteriore incongruenza. Se da un lato, come appena detto, non è presente la descrizione di «impianto», o di piattaforma, anche considerato che in tutto il testo della bozza questo è il termine utilizzato, dall'altro troviamo la descrizione delle «infrastrutture connesse», individuate quali «impianti collegati alla piattaforma e utilizzati per consentire la produzione di idrocarburi ed il loro trasporto verso altri impianti»⁽⁴⁷²⁾.

Inoltre ci si riferisce alla «sottostruttura di una piattaforma» come a quella parte di «struttura fissata a fondo mare mediante pali» e alla sua «sovrastuttura» intendendo con essa la sezione «costituita da uno o più ponti su cui sono montati gli impianti di processo, le apparecchiature, i moduli alloggio e gli uffici»⁽⁴⁷³⁾.

Evidentemente le linee guida vogliono disciplinare la dismissione delle solo piattaforme fisse, ma in un contesto in cui mancano riferimenti normativi idonei ad individuare detta categoria, e a distinguerla da quelle mobili, forse sarebbe stato più utile introdurre una definizione *ad hoc*, rilevato

⁽⁴⁶⁹⁾ Cfr. art. 1 linee guida *decommissioning*.

⁽⁴⁷⁰⁾ Cfr. art. 3 linee guida *decommissioning*.

⁽⁴⁷¹⁾ Cfr. art. 2, comma 1, lett. p), d. lgs. 145/2015 e art. 2 n. 19 Direttiva *offshore*.

⁽⁴⁷²⁾ Cfr. art. 2, lett. j) linee guida *decommissioning*.

⁽⁴⁷³⁾ Cfr. art. 2, lett. n), o), linee guida *decommissioning*.

pure (l'infelice) riferimento contenuto nella norma dedicata alle finalità del decreto in esame rispetto alle «piattaforme di transito».

Tuttavia il merito di questo provvedimento, sebbene ancora in una fase di preparazione, sembra possa essere individuato in quello che è l'attuale art. 4, che richiama i principi del diritto internazionale per cui «L'abbandono delle piattaforme e delle infrastrutture connesse è proibito»⁽⁴⁷⁴⁾, ma a certe condizioni «può essere autorizzato da parte dell'Amministrazione competente un riutilizzo alternativo» oppure la «rimozione parziale delle piattaforme o delle infrastrutture connesse»⁽⁴⁷⁵⁾.

Per dare attuazione a tali previsioni si impone alle società titolari di concessioni minerarie di comunicare (entro il 31 marzo di ogni anno) alla DGS-UNMIG, alla Sezione UNMIG competente

⁽⁴⁷⁴⁾ Cfr. art. 4, comma 3, line guida *decommissioning*.

⁽⁴⁷⁵⁾ Cfr. art. 4, comma 4, linee guida *decommissioning*, che per le condizioni richieste per il riutilizzo o per la rimozione solo parziale delle strutture rinvia all'art. 6, comma 2 e all'art. 10, commi 4, 5 e 6. A tale scopo è d'uopo evidenziare che i riferimenti normativi appena citati sembrano essere errati. Infatti l'art. 6 delle linee guida non ha un secondo comma, e, comunque, non si occupa di «riutilizzo», ma della «Relazione Tecnica Descrittiva» da presentare per «la piattaforma o infrastruttura connessa da dismettere». Del riutilizzo si occupano, invece, il Capo I, dedicato al «Riutilizzo per scopi diversi dall'attività mineraria», del Titolo II, specificamente rubricato «Dismissione mineraria della piattaforma e delle infrastrutture connesse», e in particolare gli artt. 8 (Riutilizzo di una piattaforma e infrastrutture connesse per scopi diversi dall'attività mineraria), 9 (Progetto di riutilizzo), 10 (Valutazione Impatto ambientale), 11 (Approvazione progetto – autorizzazione all'esecuzione) e 11 (Cancellazione pertinenza mineraria). In questo contesto il richiamo più corretto potrebbe essere quello di cui all'art. 8, comma 2, per il quale le Società o gli Enti interessati al riutilizzo di una piattaforma e/o infrastruttura connessa in dismissione mineraria «Possono presentare le relative istanze (...) se «dispongano di requisiti di ordine generale, capacità tecnica, economica, finanziaria ed organizzativa adeguati alla esecuzione e realizzazione dei progetti presentati, con sede sociale in Italia o in altri Stati membri dell'Unione Europea e, a condizioni di reciprocità, a soggetti di altri Paesi. I richiedenti devono possedere nell'Unione Europea strutture tecniche e amministrative adeguate alle attività previste, ovvero presentare una dichiarazione con la quale il legale rappresentante si impegni, in caso di conferimento, a costituirle. Dall'oggetto sociale deve risultare che le attività del soggetto richiedente comprendono le attività indicate nel progetto di riutilizzo». Anche relativamente al secondo gruppo di norme, l'art. 10, commi 4, 5 e 6, pare ci sia una incongruenza, in quanto l'art. 10 dedicato alla «Valutazione Impatto ambientale» si compone di soli due commi. Probabilmente le disposizioni corrette sono quelle di cui all'art. 8 che, ai commi 4, 5, 6, e 7, contiene l'elencazione delle modalità con cui, chi presenti un'istanza preliminare del progetto di riutilizzo, deve comprovare la titolarità dei «requisiti di ordine generale», mediante la presentazione della documentazione specificata nell'allegato I.

e alla DGSAIE l'elenco delle piattaforme i cui pozzi sono stati autorizzati alla chiusura mineraria ⁽⁴⁷⁶⁾ ai sensi del d.P.R. 886/1979 ⁽⁴⁷⁷⁾, e che non saranno più utilizzati per attività minerarie ⁽⁴⁷⁸⁾.

Alla luce di tali informazioni la DGS-UNMIG, previo parere tecnico rilasciato dalla Sezione UNMIG competente, verifica quali piattaforme e infrastrutture connesse debbano essere dismesse e procede (entro il 30 giugno di ogni anno) alla pubblicazione del relativo elenco sul Bollettino ufficiale degli idrocarburi e delle georisorse (BUIG) ⁽⁴⁷⁹⁾ e sul proprio sito *web*, specificando quali possono essere ammesse al riutilizzo ⁽⁴⁸⁰⁾.

In riferimento a queste ultime, i soggetti interessati al riutilizzo devono presentare (entro 12 mesi dalla pubblicazione dell'elenco curato dalla DGS-UNMIG) una istanza corredata da un progetto preliminare di riutilizzo ⁽⁴⁸¹⁾ alla DGSAIE, alla DGS-UNMIG, alla Capitaneria di Porto competente ed all'Amministrazione competente ⁽⁴⁸²⁾.

Le istanze in questione possono essere avanzate da società od enti che dispongano di requisiti di ordine generale, capacità tecnica, economica, finanziaria ed organizzativa adeguati alla esecuzione

⁽⁴⁷⁶⁾ Inoltre ai sensi del successivo art. 6 linee guida *decommissioning* «Contestualmente alla comunicazione di cui all'art. 5 comma 1, la società titolare della concessione mineraria nell'ambito della quale è installata la piattaforma o infrastruttura connessa da dismettere presenta documenti e disegni aggiornati utili ai fini della definizione degli interventi (pesi, *layout*, disegni *as-built*, etc.) e i risultati delle ispezioni di superficie e subacquee della piattaforma finalizzate alla definizione dello stato attuale degli impianti e delle strutture (condizioni strutturali della sovrastruttura e delle strutture immerse)».

⁽⁴⁷⁷⁾ Il d.P.R. 24 maggio 1979, n. 886 in materia di «Integrazione ed adeguamento delle norme di polizia delle miniere e delle cave, contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 9 aprile 1959, n. 128, al fine di regolare le attività di prospezione, di ricerca e di coltivazione degli Idrocarburi nel mare territoriale e nella piattaforma continentale», in G. U. n. 114 del 26 aprile 1980, prevede all'art. 63 che «La chiusura mineraria di un pozzo deve essere autorizzata dall'ingegnere capo della sezione idrocarburi. Salvo eccezione autorizzata da quest'ultimo, sentiti i Ministeri della marina mercantile e della difesa Marina, la parte della tubazione di rivestimento o altra installazione che emerga dal fondo marino deve essere totalmente rimossa» cui l'art. 4, comma 2 linee guida *decommissioning* aggiunge che «Nell'ambito delle operazioni di chiusura mineraria di cui al comma precedente la colonna di rivestimento, le colonne intermedie e la colonna di produzione devono essere rimosse al di sotto del fondo marino mediante taglio e recupero». Per i contenuti del «progetto di riutilizzo» v. art. 9 linee guida *decommissioning*.

⁽⁴⁷⁸⁾ Cfr. art. 5, comma 1, linee guida *decommissioning*.

⁽⁴⁷⁹⁾ Il Bollettino ufficiale degli idrocarburi e delle georisorse (BUIG) può essere consultato *on line* alla pagina *web* <http://unmig.sviluppoeconomico.gov.it/unmig/buig/mbuig.asp>.

⁽⁴⁸⁰⁾ Cfr. art. 5, commi 2, 3, 4, linee guida *decommissioning*.

⁽⁴⁸¹⁾ Cfr. art. 8, comma 1, linee guida *decommissioning*, che al comma 3 impone di accompagnare all'istanza «una dichiarazione in cui il soggetto proponente si impegna a presentare, prima dell'autorizzazione alla esecuzione del progetto presentato, una fidejussione bancaria o assicurativa commisurata al valore delle opere di rimozione e di recupero ambientale previste al termine del loro riutilizzo e garanzie economiche per coprire i costi di un eventuale incidente, commisurati a quelli derivanti dal più grave incidente nei diversi scenari ipotizzati in fase di studio ed analisi dei rischi».

⁽⁴⁸²⁾ Il riferimento alla «amministrazione competente» richiama la definizione di cui all'art. 2, lett. a), linee guida *decommissioning* che la individua come quella «competente al rilascio dell'autorizzazione alla realizzazione del progetto di riutilizzo della piattaforma e/o infrastruttura connessa cui compete l'adozione del provvedimento necessario al riutilizzo delle piattaforme e infrastrutture connesse», e che inevitabilmente rimanda, anche se non esplicitato, all'art. 1, d. lgs. 625/1996 per il quale l'autorità competente al conferimento dei titoli minerari per prospezione, ricerca, coltivazione e stoccaggio di idrocarburi è il MISE che si avvale della DGS-UNMIG.

e realizzazione dei progetti presentati, con sede sociale in Italia o in altri Stati membri dell'Unione Europea e, a condizioni di reciprocità, da soggetti di altri Paesi ⁽⁴⁸³⁾.

Della valutazione di impatto ambientale si occupa l'art. 10 linee guida *decommissioning*, che rinviando alla Parte II, d. lgs n. 152/2006 per la procedura, richiede ai soggetti interessati di presentare al MATTM, contestualmente all'istanza preliminare per il riutilizzo, anche la documentazione necessaria ai fini dell'espletamento delle procedure di VIA ⁽⁴⁸⁴⁾.

All'esito dell'*iter* autorizzatorio, condotto nell'ambito «di un procedimento unico, svolto nel rispetto dei principi di semplificazione e con le modalità di cui alla l. 241/1990», il richiedente, ove sia stato effettivamente autorizzato al riutilizzo di una piattaforma o infrastruttura connessa in dismissione «deve richiedere la concessione demaniale marittima per l'occupazione e l'uso dell'area interessata per le finalità oggetto dell'autorizzazione» ⁽⁴⁸⁵⁾, inoltre se il progetto prevede anche la rimozione della struttura, tale condizione viene verificata dalla Sezione UNMIG competente, con la Capitaneria di Porto competente e l'Amministrazione competente, per poi redigere «l'attestazione di cessazione dell'attività mineraria e di cancellazione della relativa pertinenza» ⁽⁴⁸⁶⁾.

Il Capo II della bozza di linee guida per il *decommissioning* si occupa, invece, della rimozione, imponendo alla società titolare di presentare una «istanza per l'autorizzazione alla rimozione della piattaforma e delle infrastrutture connesse in dismissione» alla Sezione UNMIG competente per territorio, unitamente al progetto di rimozione predisposto secondo le indicazioni ed i contenuti di cui all'allegato II delle linee guida. In questo modo la Sezione UNMIG trasmetterà il progetto di rimozione alla Capitaneria di Porto Competente, affinché quest'ultima esprima il proprio parere

⁽⁴⁸³⁾ Cfr. art. 8, comma 2, linee guida *decommissioning*, che sebbene includa, a condizioni di reciprocità, soggetti di Paese terzi, conclude che «I richiedenti devono possedere nell'Unione Europea strutture tecniche e amministrative adeguate alle attività previste, ovvero presentare una dichiarazione con la quale il legale rappresentante si impegni, in caso di conferimento, a costituirle. Dall'oggetto sociale deve risultare che le attività del soggetto richiedente comprendono le attività indicate nel progetto di riutilizzo».

⁽⁴⁸⁴⁾ Cfr. art. 10, comma 1, linee guida *decommissioning* e comma 2 della stessa norma, ove si evidenzia che «Per progetti per i quali non è prevista la valutazione di impatto ambientale il progetto di riutilizzo è sottoposto a una valutazione preliminare al fine di individuare l'eventuale procedura ambientale da avviare ai sensi dell'art. 6, comma 9 del d. lgs.152/2006».

⁽⁴⁸⁵⁾ Cfr. art. 11 linee guida *decommissioning*.

⁽⁴⁸⁶⁾ Cfr. art. 12 linee guida *decommissioning*. In argomento si segnala che ai sensi degli artt. 39 e 71, l. 613/1967 e dall'art. 16, d. lgs. 625/1996, i dati e le notizie di carattere tecnico ed economico relativi a permessi o concessioni revocati, scaduti o rinunciati, o concernenti aree restituite, possono essere messi a disposizione degli interessati da parte dell'Amministrazione dopo un anno dalla cessazione dei titoli medesimi e in relazione a tali previsioni l'operatore è tenuto a trasmettere all'Amministrazione la relazione finale sulle conoscenze geominerarie ottenute nell'area del titolo, corredata delle linee sismiche maggiormente significative, dell'elenco dei dati geofisici e di perforazione acquisiti, con l'indicazione delle date di acquisizione e del costo sostenuto. A tale scopo il Mise ha emanato da pochissimo, 1° ottobre 2018, una circolare per la «Comunicazione dei dati tecnici alla cessazione di un titolo minerario».

sul rispetto degli obblighi legati al provvedimento di concessione demaniale della piattaforma o della struttura collegata ⁽⁴⁸⁷⁾.

L'art. 14 linee guida *decommissioning* esplicita le modalità della procedura di VIA e al successivo art. 15 si ribadisce la necessità di predisporre, in ottemperanza al d. lgs. 145/2015, una «Relazione sui grandi rischi modificata per le operazioni di rimozione», da presentare al Comitato per la sicurezza delle operazioni a mare ed alla Sezione UNMIG competente per territorio, per la valutazione e accettazione, in attesa della quale i lavori non possono essere iniziati ⁽⁴⁸⁸⁾.

Nell'ambito dei lavori di rimozione il titolare dell'autorizzazione informa periodicamente, con una relazione trimestrale, la Sezione UNMIG competente e l'Agenzia per la Protezione dell'Ambiente territorialmente competente, e ne predispose una finale al termine degli stessi ⁽⁴⁸⁹⁾.

Come per la dismissione che si attui mediante un progetto di riutilizzo, anche in caso di rimozione, l'iter si conclude con l'attestazione di cessazione dell'attività mineraria e la cancellazione della pertinenza mineraria da parte della Sezione UNMIG competente ⁽⁴⁹⁰⁾.

Conclusa l'analisi della bozza predisposta per l'emanazione delle linee guida vale la pena fare un'ultima considerazione in relazione alla circostanza per cui le strutture rimosse dalla sede operativa del pozzo, e che non possono accedere ad un utilizzo alternativo *in situ*, dovranno essere trasportate a terra per la successiva immissione nel ciclo della gestione dei rifiuti.

In riferimento ad esse si apre una ulteriore e complessa tematica che comprende la possibilità di qualificare le strutture *offshore*, oppure le parti che da queste vengono «tagliate», come rifiuti ai sensi del d. lgs. 152/2006.

A tal proposito la giurisprudenza di legittimità, sebbene in tempi non recenti, ha affermato che la nave in sé non può essere intesa quale rifiuto, ma solo le sue parti smembrate ⁽⁴⁹¹⁾.

⁽⁴⁸⁷⁾ Cfr. art. 13 linee guida *decommissioning*, che al comma 3 scandisce anche la tempistica che la società deve rispettare per la presentazione del progetto di rimozione.

⁽⁴⁸⁸⁾ Cfr. art. 15 linee guida *decommissioning*, che anche in questo caso pare destare qualche perplessità, o che almeno merita di essere approfondito. Infatti la norma richiede la relazione sui grandi rischi modificata solo ai sensi dell'art. 12, comma 5, d. lgs. 145/2015, riferito agli impianti di produzione, ma non menziona la disposizione «gemella» di cui all'art. 13, comma 4, d. lgs. 145/2015 che impone la relazione sui grandi rischi modificata anche per gli impianti non destinati alla produzione. L'omissione si spiega solo se queste linee guida non si applicano agli impianti non destinati alla produzione. Vale la pena a tal proposito rammentare che l'art. 1 linee guida enuncia «Le presenti linee guida stabiliscono le procedure per la dismissione mineraria delle piattaforme e delle infrastrutture connesse già utilizzate per la coltivazione da giacimenti di idrocarburi esauriti o comunque non utilizzabili, o non suscettibili di assicurare ulteriormente produzione in quantità commerciale in concessioni minerarie disciplinate dal d. lgs. 625/1996». Quest'ultima normativa, proprio in virtù dell'art. 2, d. lgs. 625/1996 «disciplina la prospezione, la ricerca, la coltivazione e lo stoccaggio di idrocarburi nell'intero territorio nazionale, nel mare territoriale e nella piattaforma continentale italiana».

⁽⁴⁸⁹⁾ Cfr. art. 16 linee guida *decommissioning*, che contiene anche il riferimento all'obbligo di comunicare i risultati dei monitoraggi effettuati in attuazione del progetto di monitoraggio ambientale predisposto ai sensi dell'allegato II, punto 1 lett. g) e dell'allegato III punto 6, sulla base dei quali il titolare del progetto di rimozione dovrà eventualmente procedere al ripristino ambientale dello stato dei luoghi interessati dai lavori.

⁽⁴⁹⁰⁾ Cfr. art. 18 linee guida *decommissioning*.

⁽⁴⁹¹⁾ Cass. pen. 13 settembre 2007-6 luglio 2007, n. 34768, in Cass. pen. 2008, 9, 3429 ss.

Di conseguenza assume particolare importanza la questione con cui abbiamo iniziato questo studio, e che involge l'individuazione della natura giuridica delle piattaforme marine, in relazione alla quale, nonostante gli sforzi dottrinari, sarebbe auspicabile l'intervento del legislatore per dotare interpreti ed operatori petroliferi di regole certe, che minimizzino i costi, anche ambientali, delle operazioni di dismissione.

BIBLIOGRAFIA

- A. ANTONINI (coordinato da), *Trattato breve di diritto marittimo*, III, Milano, 2010
- A. ANTONINI (coordinato da), *Trattato breve di diritto marittimo*, I, Milano, 2007
- A. BERLINGIERI, L. FABRO, *Italian Legislation on Offshore Activities*, in *Dir. maritt.*, 2018, 31 ss.
- A. CALIGIURI, *Offshore Oil and Gas Exploration and Exploitation in the Adriatic and Ionian Seas*, Napoli, 2015
- A. D. M. FORTE, *Legal Aspects of Decommissioning Offshore Structures*, in *Decommissioning Offshore Structures*, a cura di D. G. Gorman, J. Neilson, London, 1998, 126 ss.
- A. DEL VECCHIO, *Mare*, in *Enc. dir., Aggiorn.*, II, Milano, 1998, 509 ss.
- A. DEL VECCHIO, *Zona economica esclusiva*, in *Enc. dir.*, XLVI, Milano, 1993, 1176 ss.
- A. GIOIA, *Titoli storici e linee di base del mare territoriale*, Padova, 1990
- A. J. GILBERT, K. ALEXANDER, R. SARDÁ, R. BRAZINSKAITE, C. FISCHER, K. GEE, M. JESSOPP, P. KERSHAW, H. J. LOS, D. M. MORLA, C. O'MAHONY, M. PIHLAJAMÄKI, S. REES, R. VARJOPURO, *Marine spatial planning and Good Environmental Status a perspective on spatial and temporal dimensions*, in *Ecology and Society*, 2015, vol. 20, 64 ss.
- A. L. HOLLICK, *U.S. Oceans Policy: The Truman Proclamations*, in *Virginia Journ. Intern. Law*, Vol. 17, 1976, 23 ss.
- A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2016
- A. MANEGGIA, *La giurisdizione negli spazi marini non soggetti a sovranità territoriale*, Padova, 2018

- A. METRO, *La nave e le res mobiles*, in *Studi in memoria di Elio Fanara*, a cura di U. La Torre, G. Moschella, F. Pellegrino, M. P. Rizzo, G. Vermiglio, I, Milano, 2006, 315 ss.
- A. SCIALOJA, in *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943, 51 ss.
- A. TERLIZZI, *I parchi eolici sono accatastabili come opifici D-1*, in *D&G online*, 2012, 211 ss.
- A. TORRENTE, P. SCHLESINGER, *Manuale di diritto privato*, XXII ed., Milano, 2017
- A. XERRI SALAMONE, *Environmental Impact of offshore installation removal*, in *department of Public Law. Yearbook*, 1989, 383 ss.
- A. XERRI SALAMONE, *Profili giuridici e programmatici dell'esplorazione marina*, Trieste, 1999
- B. BIONDI, *Cosa mobile ed immobile (diritto civile)*, in *Nss. dig. it.*, IV, Torino, 1027 ss.
- B. CONFORTI, *Il regime giuridico dei mari. Contributo alla ricostruzione dei principi generali*, Napoli, 1957
- B. CONFORTI, *La zona economica esclusiva*, Milano, 1983
- B. CONFORTI, *Mare territoriale*, in *Enc. dir.*, XXV, Milano, 1975, 651 ss.
- B. GRIGG, H. ESMAEILI, *Pollution from Dumping*, in *The IMLI Manual on International Maritime Law*, a cura di D. J. Attard, M. Fitzmaurice, N. A. Martinez Gutierrez, Riyaz Hamza, in *Oxford University Press*, 2016, 78 ss.
- C. ANGELONE, *Opere edilizie su «nave ormeggiata» in uno specchio acqueo: coesistenza di norme e di poteri di intervento*, *Dir. maritt.*, 2008, 153 ss.
- C. KENDE, *Une nouvelle définition de la notion de navire en droit américain*, in *Dr. mar. fr.*, 2015, 995 ss.
- C. M. BIANCA, *Diritto civile*, VI, Milano, 1999

C. PENNAROLA, *Le piattaforme petrolifere: loro accatastabilità ed assoggettamento ad ICI*, in *Riv. giur. edil.*, 2016, I, 340 ss.

C. SCHOFIELD, S. LEE, MOON-SANG KWON (a cura di), in *The Limits of Maritime Jurisdiction*, Leiden-Boston, 2014

C. SEVERONI, *Nave*, in *Dizionari del diritto privato. Diritto della navigazione*, a cura di M. Deiana, Milano, 2010, 253 ss.

C. SOANES, A. STEVENSON (a cura di), *Oxford dictionary of English*, II ed., Oxford, 2006

D. G. GORMAN, J. NEILSON (a cura di), *Decommissioning Offshore Structures*, London, 1998

D. GAETA, *Nave*, in *Enc. dir.*, XXVII, Milano, 1977, 601 ss.

D. J. ATTARD, M. FITZMAURICE, N. A. MARTINEZ GUTIERREZ, RIYAZ HAMZA (a cura di), *The IMLI Manual on International Maritime Law*, Oxford University Press, 2016

D. JORGENSEN, *OSPAR's exclusion of rigs-to-reefs in the North Sea*, in *Ocean and Coastal Management*, Vol. 58, 2012, 57 ss.

D. LOWE, C. POTTER, *Understanding legislation. A practical Guide to Statutory Interpretation*, Oxford, 2018

D. RICCIO, *La responsabilità per disastro ambientale*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, III, coordinato da A. Antonini, Milano, 2010, 38 ss.

DGS-UNMIG, Direzione generale per la sicurezza anche ambientale delle attività minerarie ed energetiche, “*Unmig 1957 - 2017 - 60° dell'ufficio nazionale minerario per gli idrocarburi e le georisorse*”, Milano, 2017

E. A. KIRK, *The 1996 Protocol to the London Dumping Convention and the Brent Spar*, in *Intern. Comp. Law Quart.*, Vol. 46, n. 4, 1997, 957 ss.

E. A. MARTIN, J. LAW, *Oxford Dictionary of Law*, VI ed., Oxford, 2006

E. EDWARDS, *Partial vs. Complete Removal: The Debate Surrounding California's Implementation of the Rigs-to-Reef Project*, in *Journal of the National Association of Administrative Law Judiciary*, 2012, 759 ss.

E. G. ROSAFIO, *Profili di responsabilità e giurisdizione in materia di ambiente marino*, in *Dir. maritt.*, 2014, 358 ss.

E. G. ROSAFIO, *Sulla successione di leggi nel tempo: legge sulla difesa del mare e Convenzione Marpol*, in *Dir. trasp.*, 1999, 629 ss.

E. GOLD, *Marine Pollution Liability after «Exxon Valdez»: The U.S. «All-or-Nothing» Lottery*, in *J. Mar. Law Comm.*, 1991, 423 ss.

E. MARELLO, *Imposta comunale sugli immobili*, in *Dig. disc. priv., sez. comm., Aggiorn.*, 2003, Torino, 441 ss.

E. ORRÙ, *La configurazione giuridica delle piattaforme e degli impianti offshore, alla luce delle nuove esigenze in materia di sicurezza in mare*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, I, coordinato A. Antonini, Milano, 2007, 335 ss.

E. SESSA, *Sfruttamento minerario e tutela dell'ambiente marino: ricostruzione dei principi generali in materia di responsabilità degli Stati nella prassi internazionale recente*, in *Riv. giur. ambiente*, 2012, 535 ss.

E. TURCO BULGHERINI, *La riforma del codice della navigazione - parte aerea*, in *Nuove leggi civili*, 2006, 1341 ss.

E. TURCO BULGHERINI, *La riforma del codice della navigazione parte aerea*, in *Riv. dir. prat. av. civ.*, 2006, 21 ss.

E. TURCO BULGHERINI, *Spunti di riflessione in tema di sicurezza marittima*, in *Sicurezza e libertà nell'esercizio della navigazione*, a cura di M. P. Rizzo, C. Ingratoci, Milano, 2014, 7 ss.

E. ZAMUNER, *Le navi private nel diritto internazionale*, Padova, 2012

F. BERLINGIERI, *Sull'applicabilità dell'art. III.4 della CLC 1992 alle società di classificazione*, in *Dir. maritt.*, 2012, 1288 ss.

F. CHERTIZZA, *Nozione di nave e di galleggiante: il requisito della natura mobiliare della costruzione*, in *Dir. trasp.*, 2002, 913 ss.

F. DE MARTINO, *Dei beni in generale*, in *Commentario al codice civile*, a cura di A. Scialoja, G. Branca, Libro III, *Della Proprietà*, artt. 810-956, IV ed., Bologna-Roma, 1976, 17 ss.

F. FLORIO, *Mare*, in *Enc. giur. Treccani*, XIX, Roma, 1990, 1 ss.

F. LAURIA, *Il regime giuridico delle baie e dei golfi*, Napoli, 1970

F. LAZZARO, *Il regime giuridico dei mezzi di ricerca e sfruttamento che operano in mare*, Piacenza, 1968

F. M. DOMINEDÒ, *Principi del diritto della navigazione*, Padova, 1963, 11 ss.

F. M. TORRESI, *Il pacchetto Erika III: la UE rafforza la tutela del patrimonio marino dall'inquinamento*, in *Dir. maritt.*, 2010, 300 ss.

F. MAES (a cura di), *Marine Resource Damage Assessment. Liability and Compensation for Environmental Damage*, Dordrecht, 2005

F. MERUSI, V. GIOMI (a cura di), *Principio di precauzione e impianti petroliferi costieri*, Torino, 2011

F. MORANDI (a cura di), *I contratti di trasporto*, I, Bologna, 2013

F. MORANDI, *La tutela del mare come bene pubblico*, Milano, 1998

F. PELLEGRINO, *Il principio «chi inquina paga» nell'ordinamento dell'Unione europea*, in *Tutela dell'ambiente e principio «chi inquina paga»*, a cura di G. Moschella, A. Citrigno, Milano, 2014, 21 ss.

F. PELLEGRINO, *Il trasporto marittimo di idrocarburi*, in *I contratti di trasporto*, I, a cura di F. Morandi, Bologna, 2013, 719 ss.

F. PELLEGRINO, *Trasporto marittimo di idrocarburi e tutela dell'ambiente: profili evolutivi*, in *Riv. dir. nav.*, 2017, 25 ss.

F. RINGDAL, *Piattaforme mobili per l'esplorazione petrolifera*, in *Dir. maritt.*, 1977, 637 ss.

F. SALERNO, *Diritto internazionale*, IV ed., Milano, 2018

F. SORRENTINO, *Svolta della Corte sul rinvio pregiudiziale: le decisioni 102 e 103 del 2008*, in *Giur. cost.*, 2008, 1288 ss.

F. SPADI, *Il Protocollo relativo alle aree specialmente protette e alla diversità biologica nel Mediterraneo (Barcellona, 10 giugno 1995) - Analisi e confronto con il Protocollo relativo alle aree del Mediterraneo particolarmente protette (Ginevra, 3 aprile 1982)*, in *Dir. maritt.*, 1997, 1196 ss.

G. ABBATE, *Miniera*, in *Enc. dir.*, XXVI, Milano, 1976, 398 ss.

G. BERLINGIERI, *L'«isola d'acciaio» non è un'isola*, in *Dir. maritt.*, 1968, 234 ss.

G. BERLINGIERI, *Tra la nave e il galleggiante ci sta di mezzo il fisco*, in *Dir. maritt.*, 1996, 1008 ss.

G. CAMARDA, *Legge 979/1982 e Convenzione MARPOL: la Cassazione cambia indirizzo*, in *Riv. Giur. ambiente*, 1997, 923 ss.

G. CAMARDA, *Misure preventive e di soccorso in tema di inquinamento del mare e sicurezza della navigazione*, in *Riv. Giur. Ambiente*, 2003, 1087 ss.

G. CATALDI, *Mare*, in *Dizionario di diritto pubblico*, a cura di S. Cassese, IV, Milano, 2006, 3587 ss.

G. CLAUSS, E. LEHMANN, C. OSTERGAARD, *Offshore Structures*, Vol. 1, London, 1992

G. CONETTI, *Nave ed aeromobile nel diritto internazionale privato*, in *Dig. disc. priv., sez. comm.*, X, Torino, 1994, 186 ss.

- G. CONETTI, *Sulla definizione di nave nel diritto internazionale pubblico*, in *Trasporti*, 2000, 77 ss.
- G. CORDINI, *Principi costituzionali in tema di ambiente e giurisprudenza della corte costituzionale italiana*, in *Riv. giur. ambiente*, 2009, 611 ss.
- G. CORSALINI, *Mobili e immobili (cose)*, in *Dig. disc. priv., sez. civ.*, XI, Torino, 1994, 382 ss.
- G. FERRARO, *Le azioni dell'Unione europea per combattere l'inquinamento marino e il caso Erika*, in *Riv. giur. ambiente*, 2000, 865 ss.
- G. GARZIA, *Ricerca di idrocarburi in mare, principio di precauzione e tutela dell'ambiente marino*, in *Amb. Sviluppo*, 2013, 37 ss.
- G. INGIANNI, *Nave (Codice della marina mercantile)*, in *Dig. it.*, XV, t. 2, Torino, 1904-1911, 1418 ss.
- G. M. BOI, *Le piattaforme marine. Studi per una normativa internazionale uniforme*, Genova, 2006
- G. MASTRANDREA, *Il compimento della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 2006, 699 ss.
- G. MASTRANDREA, L. TULLIO, *La revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 2005, 12 ss.
- G. MICHELE, *La nave nella giurisprudenza*, Milano, 1986
- G. MOSCHELLA, A. CITRIGNO (a cura di), *Tutela dell'ambiente e principio «chi inquina paga»*, Milano, 2014
- G. PERRONI, *L'applicabilità in Italia della convenzione di Ginevra del 1958 sulla piattaforma continentale - ancora sull'Isola delle rose*, in *Riv. dir. nav.*, 1970, II, 157 ss
- G. PESCATORE, *Nave (in generale)*, in *Enc. Forense*, V, Milano, 1958, 4 ss.

G. PIERANTOZZI, *La natura giuridica e il regime amministrativo delle piattaforme di perforazione*, in *Trasporti*, 1985, 133 ss.

G. PRUNEDDU, *L'attuazione della politica comunitaria per l'ambiente marino nel mar mediterraneo*, in *Riv. dir. nav.*, 2010, 659 ss.

G. REALE, *La disciplina urbanistica nell'ambito del demanio marittimo e del mare territoriale - Attitudine alla navigazione, destinazione al trasporto e fattispecie nave*, in *Dir. trasp.*, 2007, 821 ss.

G. RIGHETTI, *Nave*, in *Dig. disc. priv., sez. comm.*, X, Torino, 1994, 154 ss.

G. RIGHETTI, *Nave*, in *Nss. dig. it.*, XI, Torino, 1965, 80 ss.

G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, pt. I, t. II, Milano, 1987

G. ROMANELLI, *Poteri dello Stato in materia di pesca e di tutela del mare*, in *Pesca e tutela dell'ambiente marino*, a cura di C. Angelone, G. Di Giandomenico, Milano, 1988, 15 ss.

G. ROMANELLI, *Problemi giuridici della difesa del mare*, in *Dir. trasp.*, 1-1988, 76 ss.

G. ROSATO, *L'imposizione fiscale dei comuni costieri sulle piattaforme petrolifere per l'estrazione di idrocarburi: una questione (ancora) irrisolta*, in *Riv. dir. nav.*, 2016, 747

G. ROSATO, nota redazionale a Corte costituzionale, 15 febbraio 2017, n. 36, in *Riv. dir. nav.*, 2017, 269, ss.

G. TELLARINI, *Le procedure di estensione della giurisdizione costiera e l'istituzione di zone di protezione ecologica in Italia*, in *Dir. trasp.*, 2010, 1 ss.

G. VACCARO RUSSO, *Nave (Codice di commercio e leggi speciali)*, in *Dig. it.*, XV, Torino, 1910, 1355 ss.

G. VERMIGLIO, *La nave e l'aeromobile*, in *Il cinquantenario del codice della navigazione (Convegno di Cagliari, 28-30 marzo 1992)*, Cagliari, 1993, 114 ss.

H. DESCAMPS, R. SLABBINCK, H. BOCKEN, *International Documents on Environmental Liability*, Springer, 2008, 1 ss.

H. ESMAEILI, *The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law*, Dartmouth, 2001

H. YANG, *Jurisdiction Of The Coastal State Over Foreign Merchant Ships In Internal Waters And Territorial Sea*, Berlin-Heidelberg, 2006

I. CARACCILO, *International liability of the state for pollution due to exploration and exploitation of the deep seabed*, in *Department of Public Law. Yearbook*, 1989, 435 ss.

I. TOWNSEND-GAULT, *The “Territorialisation” of the Exclusive Economic Zone: A Requiem for the Remnants of the Freedom of the Seas?*, in *The Limits of Maritime Jurisdiction*, a cura di C. Schofield, S. Lee, Moon-Sang Kwon, Leiden-Boston, 2014, 65 ss.

J. BASEDOW, U. MAGNUS (a cura di), *Pollution of the Sea – Prevention and Compensation*, Berlin-Heidelberg, 2007

J. JUSTE RUIZ, *La directive européenne sur la sécurité de pérations pétrolières et gazières en mer*, in *Revue Juridique de l'Environnement*, 2014, 23 ss.

J. LEVY-MORELLER, *L'île artificiel de Zeebrugge*, in *Revue belge droit international*, 1975, 161 ss.

J. ROCHETTE, *Towards an International Regulation of Offshore Oil Exploitation*, in *IDDRI*, 2012, 3 ss., nella pagina *web* https://www.iddri.org/sites/default/files/import/publications/wp1512_jr_workshop-offshore.pdf

J. WARDLEY-SMITH, *The Prevention Of Oil Pollution*, London, 1979, 1 ss.

J. WOODLIFFE, *Decommissioning of Offshore Oil and Gas Installations in European Waters: The End of a Decade of Indecision?*, in *Intern. J. Marine Coastal Law*, Vol. 14, 1999, 101 ss.

L. BERGKAMP, B.J. GOLDSMITH, *The EU Environmental Liability Directive*, Oxford, 2013

L. CHABASON, *Offshore oil exploitation a new frontier for international environmental law*, in IDDRI, 2011, 5 ss., nella pagina *web* https://www.iddri.org/sites/default/files/import/publications/wp-1111_chabason_offshore.pdf

L. CITARELLA, *Territorio*, in *Enc. giur.*, XXXI, Roma, 1994, 1 ss.; M. MANETTI, *Territorio dello Stato*, in *Enc. giur.*, XXXI, Roma, 1994, 3 ss.

L. COLACINO CINNANTE, *La protezione dell'ambiente, dell'ecosistema e dei beni culturali tra legislazione esclusiva statale e competenze regionali*, in *Giur. cost.*, 2011, 1120 ss.

L. DEL LA FAYETTE, *New Developments in the Disposal of Offshore Installations*, in *Intern. J. Marine Coastal Law*, Vol.14, 1999, 523 ss.

L. LUCCHINI, *La zone de protection écologique française et son application en Méditerranée: quelques brèves observations*, in *Ann. dr. Mer.*, 2003, 433 ss.

L. PALADIN, *Territorio regionale e piattaforma continentale*, in *Giur. cost.*, 1968, 402 ss.

L. SALAMONE, *Il naufragio colposo tra diritto penale e codice della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 2008, 93 ss.

L. SCHIANO DI PEPE, *Civil Liability and Compensation for Damage Caused in connection with Offshore Oil and Gas activities: Where are We Now?*, in *Offshore Oil and Gas Exploration and Exploitation in the Adriatic and Ionian Seas*, a cura di A. Caligiuri, Napoli, 2015, 43 ss.

L. TULLIO, *Le isole artificiali nel diritto internazionale e nell'ordinamento italiano*, in *Riv. dir. nav.*, 1969, 365 ss.

L. W. LAKE, *Petroleum Engineering Handbook*, Texas, 2007

L. YAMAMOTO, M. ESTEBAN, *Atoll Island States and International Law*, Heidelberg-New York-Dordrecht-London, 2014

M. ALBERTON, *La quantificazione e la riparazione del danno ambientale nel diritto internazionale e dell'Unione europea*, Milano, 2011

M. BASILAVECCHIA, *Imposta comunale sugli immobili*, in *Enc. dir., Aggiorn.*, III, Milano, 1999, 669 ss.

M. C. CICIRIELLO, *La protezione del Mare Mediterraneo dall'inquinamento: problemi vecchi e nuovi*, Napoli, 2003

M. CARRETTA, *Potestà amministrativa concorrente dello Stato e degli Enti locali sul mare territoriale e piattaforme marine per l'estrazione di idrocarburi*, in *Dir. trasp.*, 2006, 550 ss.

M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti. Infrastrutture ed accesso al mercato*, Milano, 2011, 3 ss.

M. D'AMELIO, *Dei beni in generale*, in *Codice civile: commentario*, diretto da M. D'Amelio, Libro della proprietà, a cura di A. Azara et al., Firenze, 1942, 21 ss.

M. D'AMELIO, *La definizione di nave nel progetto del Codice Marittimo*, in *Mon. trib.*, 1932, 641 ss.

M. DEL VAGLIO, *Le piattaforme petrolifere sono soggette ad ICI IMU*, in *Corriere tributario*, 2017, II, 146 ss.

M. FINOCCHIARO, *Se non è richiesta l'iscrizione in catasto cade anche l'obbligo del versamento*, in *Guida dir.*, 2005, 35 ss.

M. GAVOUNELI, *Functional Jurisdiction in the law of the sea*, Leiden-Boston, 2007

M. GAVOUNELI, *Pollution from Offshore Installation*, in *International Environmental Law & Policy Series*, London, 1995, 26 ss.

M. GAVOUNELI, *Pollution from Offshore Installations*, Londra, Dordrecht, Boston, 1995

M. GRIGOLI, *Profili normativi della navigazione aerea*, Bari, 2006

M. GRIGOLI, *Sui tratti discretivi fra nave e relitto di nave*, in *Giust. civ.*, 1996, I, 159 ss.

M. GRIMALDI, *Ricerca e coltivazione di idrocarburi in mare. Procedure amministrative semplificate e titolo minerario unico*, in *Dir. maritt.*, 2015, 88 ss.

M. GRIMALDI, *Sull'applicabilità della nozione di nave da guerra alle unità navali della Guardia di Finanza*, in *Dir. maritt.*, 2007, 832 ss.

M. H. NORDQUIST (a cura di), *United Nations Convention on the Law of the Sea. A Commentary*, Vol. II, Boston, 1994

M. H. NORDQUIST, A. FAUSSER, *Offshore Drilling in the Outer Continental Shelf: International Best Practices and Standards in the Wake of the Deepwater Horizon Explosion and Oil Spill*, in *Peaceful Order in the World's Ocean*, a cura di M. W. Lodge, M. H. Nordquist, Leiden-Boston, 2014, 115 ss.

M. H. NORDQUIST, J. N. MOORE, A. CHIRCOP, R. LONG (a cura di), *The Regulation of Continental Shelf Development. Rethinking International Standards Development*, Vol. 17, Leiden-Boston, 2013

M. J. KAISER, A. G. PULSIPHER, *Rigs-to-Reef Programs in the Gulf of Mexico*, in *Ocean Dev. Intern. Law*, Vol. 36, 2005, 119 ss.

M. KOTZUR, N. MATZ-LÜCK, A. PROELSS, R. VERHEYEN, J. SANDEN, *Sustainable Ocean Resource Governance*, Leiden-Boston, 2018

M. L. CORBINO, *Il demanio marittimo. Nuovi profili funzionali*, Milano, 1990, 36 ss.

M. L. DE GONZALO, *Il regime giuridico della nave nel diritto interno, internazionale e comunitario*, in *Dir. maritt.*, 2013, 45 ss.

M. LAMAS PARDO, *Micronaciones en islas artificiales según el derecho marítimo e internacional*, in *Anuario der. mar.*, 2012, 197 ss.

M. M. COMENALE PINTO, *Il meccanismo dei fondi nel risarcimento del danno ambientale marino*, in *Riv. dir. nav.*, 2013, 561 ss.

M. M. COMENALE PINTO, *Inquinamento del mare (responsabilità per)*, in *Dizionari del diritto privato. Diritto della navigazione*, a cura di M. Deiana, Milano, 2010, 182 ss.

M. M. COMENALE PINTO, *L'obbligazione risarcitoria a carico dell'IOPCF: un contenzioso forse strumentale*, in *Dir. trasp.*, 1992, 927 ss.

M. M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, in *Dir. maritt.*, 2003, 3 ss.

M. M. COMENALE PINTO, *La responsabilità per inquinamento da idrocarburi*, Padova, 1993

M. MARCO ANGELONI, A. SENESE, *Il concetto di nave da guerra nel diritto interno e internazionale*, in *Dir. trasp.*, 1998, 483 ss.

M. MUSI, *Floating Storage Units (FSUs) e Floating Production Storage and Offloading Units (FPSOs): una proposta di qualificazione giuridica*, in *Dir. maritt.*, 2016, 221 ss.

M. MUSI, M. MUDRIĆ, *An overview of the Italian and Croatian legal frameworks regulating offshore platforms in the oil and gas sector in the Adriatic Sea*, in *Dir. maritt.*, 2017, 965 ss.

M. MUSI, *The concept of "ship": an Italian perspective*, in *J. Int. Mar. Law*, Vol. 21, 2015, 419 ss.

M. P. GIRACCA, *Il danno ambientale e il diritto comunitario*, in *La tutela dell'ambiente*, a cura di R. Ferrara, Torino, 2006, 209 ss.

M. P. RIZZO, C. INGRATOCI (a cura di), *Sicurezza e libertà nell'esercizio della navigazione*, Milano, 2014

M. PALOMBINO, *Il significato del principio «chi inquina paga» nel diritto internazionale*, in *Riv. giur. ambiente*, 2003, 871 ss.

M. SUMMERSKILL, *Oil Rigs: Law and Insurance*, London, 1979

M. T. STILE, *Tutela ambientale e responsabilità per danni da inquinamento marino*, in *Dir. comunit. scambi intern.*, 2009, 849 ss.

M. TAGLIAFERRO, *Attività di ricerca di idrocarburi e principio di precauzione*, nota a Tar Lecce 14 luglio 2011, in *Amb. Sviluppo*, 2012, 745 ss.

M. W. LODGE, M. H. NORDQUIST (a cura di), *Peaceful Order in the World's Ocean*, Leiden-Boston, 2014

M. WHITE, *Offshore craft and structures: a proposed international convention*, in *AMPLJ*, 1999, 21 ss.

MD. SAIFUL KARIM, *Prevention of Pollution of the Marine Environment from Vessels*, Heidelberg-New York-Dordrecht-London, 2015, 1 ss.

N. PAPADAKIS, *Artificial Islands, Installations and Structures in The Exclusive Economic Zone*, in *La Zona economica esclusiva*, a cura di B. Conforti, Milano, 1983, 99 ss.

N. PAPADAKIS, *The International Legal Regimes of Artificial Islands*, Leiden, 1977

N. ROS, *Quel régime juridique pour l'exploitation offshore en Méditerranée?*, in *Ann. dr. mar. océan.*, 2015, 205 ss.

O. DÖRR, K. SCHMALENBACH, *Vienna Convention on the Law of Treaties. A commentary*, Berlin-Heidelberg, 2018

O. T. SCOZZAFAVA, *Dei beni*, in *Il Codice Civile. Commentario*, diretto da P. Schlesinger, Artt. 810-822, Milano, 1999, 44 ss.

P. BERTOLINI, *Il principio "chi inquina paga" e la responsabilità per danno ambientale nella sentenza della corte di giustizia 9 marzo 2010 - procedimento c-378/08, nota a C. giust. Ue 9 marzo 2010, causa C-378/08*, in *Riv. it. dir. pubbl. comunit.*, 2010, 1607 ss.

P. BISCARETTI DI RUFFIA, *Territorio dello Stato*, in *Enc. dir.*, XLIV, Milano, 1992, 333 ss.

- P. CAMERON, *Tackling the Decommissioning Problem*, in *Natural Resources & Environment*, Vol. 14, 1999, 121 ss.
- P. DELL'ANNO, *Modelli organizzativi per la tutela dell'ambiente*, in *Riv. giur. ambiente*, 2005, 957 ss.
- P. FOIS (a cura di), *Il principio dello sviluppo sostenibile nel diritto internazionale ed europeo dell'ambiente*, Napoli, 2007
- P. KOUNDOURI (a cura di), *The Ocean of Tomorrow, Investment Assessment of Multi-Use Offshore Platforms: Methodology and Applications*, I, Cham- Switzerland, 2017
- P. PAONE, *Il caso dell'«Isola delle Rose»*, in *Riv. dir. intern.*, 1968, 505 ss.
- P. PETERS, A. H. A. SOONS, L. A. ZIMA, *Removal of installations in the Exclusive Economic Zone*, in *Netherlands Yearbook of International Law*, Vol. 15, 1984, 167 ss.
- P. RONCELLI, *Inquinamento da navi*, in *Riv. giur. ambiente*, 1996, 736 ss.
- R. BECKMAN, *Global Legal Regime on the Decommissioning of Offshore Installations and Structures*, in *The Regulation of Continental Shelf Development. Rethinking International Standards Development*, a cura di M. H. Nordquist, J. N. Moore, A. Chircop, R. Long, Vol. 17, Leiden-Boston, 2013, 257 ss.
- R. FERRARA (a cura di), *La tutela dell'ambiente*, Torino, 2006, 209
- R. LAGONI, *Marine Protected Areas in the Exclusive Economic Zone*, in *International Marine Environmental Law*, a cura di A. Kirchner, The Hague, 2003
- R. MASIOLA, R. TOMEI, *Law Language and Translation*, Cham-Switzerland, 2015
- R. PETROW, *The Black Tide: in the Wake of Torrey Canyon*, London, 1968, 1 ss.
- R. RICHICHI, *L'inquadramento della nave nelle categorie delle «res» in diritto romano*, in *Rivista di Diritto Romano*, I, 2001, 1 ss.

R. TRANQUILLI-LEALI, E. G. ROSAFIO (a cura di) *Sicurezza, navigazione e trasporto*, Milano, 2008

S. BOTTACCHI, *La riforma della parte aeronautica del codice della navigazione: le principali novità in materia di navigazione aerea*, in *Dir. comm. int.*, 2006, 219 ss.

S. CIVITARESE MATTEUCCI, *Alcune riflessioni sui rapporti tra potestà normativa statale e regionale a margine della recente giurisprudenza costituzionale sulla materia ambiente. L'ambiguo caso delle aree protette regionali*, in *Giur. cost.*, 2009, 5132 ss.

S. DE LAURENTIIS, *L'evoluzione della disciplina prevista in tema di paesaggio tra modelli di tutela di fonte costituzionale e onnicomprensività della nozione di ambiente*, in *Riv. giur. edil.*, 2010, 756 ss.

S. FERRARINI, *Il regime delle costruzioni galleggianti operanti in mare diverse dalle navi*, in *Riv. dir. comm.*, 1979, 56 ss.

S. M. CARBONE, F. MUNARI, L. SCHIANO DI PEPE, *The Environmental Liability Directive and liability for damage to the marine environment*, in *J. Int. Mar. Law*, 2007, 341 ss.

S. MANGIAMELI, *L'ambiente nel riparto di competenza tra Stato e Regioni (dalla configurazione di una materia, all'assetto di un difficile modello)*, in *Giornate teramane sull'ambiente*, Milano, 1996, 139 ss.

S. MANKABADY, *Decommissioning of Offshore Installations*, in *J. Mar. Law Comm.*, Vol. 28, 1997, 603 ss.

S. MIRIBEL, *L'évolution de navire en droit français*, in *Dr. mar. fr.*, 2015, 1000 ss.

S. PAJNO, *Fino a dove si estende la competenza regionale? Le controversie su fondo e sottofondo marino dinanzi alla Corte costituzionale*, in *Consulta Online*, 2018, 337 ss., nella pagina web <http://www.giur-cost.org/studi/pajno.pdf>

S. VACCARI, *Le nuove disposizioni in tema di prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi e le problematiche giuridiche connesse*, in *Rivista quadrimestrale di diritto dell'ambiente*, 2015, 48 ss.

S. ZUNARELLI, *La convenzione di Londra sulla responsabilità nel trasporto marittimo di sostanze pericolose e nocive (HNS 1996)*, in *Dir. trasp.*, 1996, 72 ss.

S. ZUNARELLI, M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Padova, 2016

S. ZUNARELLI, *Verso una regolamentazione uniforme della responsabilità nel trasporto marittimo di sostanze pericolose e nocive*, in *Dir. trasp.*, 1990, II, 115 ss.

T. A. MENSAH, *Can the SLOPS be considered as a ship for the purposes of the 1992 Civil Liability Convention and the 1992 Fund Convention?*, in *Aegean Rev. Law Sea*, Vol. 1, 2010, 145 ss.

T. BALLARINO, *La responsabilità civile in materia di prevenzione e di riparazione del danno ambientale nel diritto dell'Unione Europea*, in *Il principio dello sviluppo sostenibile nel diritto internazionale ed europeo dell'ambiente*, a cura di P. Fois, Napoli, 2007, 381 ss.

T. HOLAHAN, *A Framework for Alternative Energy Development: Shifting from Drilling Rigs to Renewables*, in *B.C. Envtl. Aff. L. Rev.*, Vol. 35, 2008, 321 ss.

T. SCOVAZZI (a cura di), *La linea di base del mare territoriale*, Milano, 1986

T. SCOVAZZI, *Acque Territoriali*, in *Enc. giur. it.*, I, Roma, 1988, 1 ss.

T. SCOVAZZI, *International Cooperation as Regards Protection of the Environment and Fisheries in the Mediterranean Sea*, in *AADI*, 2018, 301 ss.

T. SCOVAZZI, *L'illuminazione in un contesto indigesto*, in *Riv. giur. ambiente*, 1997, 754 ss.

T. SCOVAZZI, *L'inquinamento da navi nel diritto internazionale*, in *Riv. giur. ambiente*, 1988, 75 ss.

T. SCOVAZZI, *La sentenza sul risarcimento dei danni nel caso "Amoco Cadiz"*, in *Riv. giur. ambiente*, 1988, 141 ss.

T. SCOVAZZI, *Mare nel diritto internazionale pubblico*, in *Dig. disc. pubbl.*, IX, Torino, 1994, 306 ss.

U. LA TORRE, *Gli UAV*, in *Sicurezza, navigazione e trasporto*, a cura di R. Tranquilli-Leali, E. G. Rosafio, Milano, 2008, 93 ss.

U. LEANZA, I. CARACCILO, *L'Ue e la protezione dell'ambiente marino del Mediterraneo nell'esplorazione e sfruttamento degli idrocarburi offshore*, in *Riv. Dir. Nav.*, 2013, 625 ss.

U. LEANZA, *Il quadro giuridico di riferimento per la protezione del Mare Mediterraneo dall'inquinamento*, in *La protezione del mare Mediterraneo dall'inquinamento*, a cura di M. C. Ciciriello, Napoli, 2003, 16 ss.

U. LEANZA, *Il sistema regionale per la protezione del Mediterraneo contro l'inquinamento*, in *Dir. maritt.*, 1986, 796 ss.

U. LEANZA, *L'Italia e la scelta di rafforzare la tutela dell'ambiente marino: l'istituzione di zone di protezione ecologica*, in *Riv. dir. int.*, 2006, 309 ss.

U. LEANZA, *Le convenzioni internazionali sulla protezione del Mediterraneo contro l'inquinamento marino*, Napoli, 1992

U. LEANZA, *Nave*, in *Enc. giur. Treccani*, XX, Roma, 1990, 1 ss.

U. LEANZA, *Zona economica esclusiva e mare mediterraneo*, Napoli, 1989

U. LINDERFALCK, *On the Interpretation of Treaties*, Dordrecht, 2007

U. VILLANI, *La protezione internazionale del Mar Mediterraneo contro l'inquinamento*, in *Studi mar.*, 1981, 93 ss.

V. BECKER-WEINBERG, *Joint Development of Hydrocarbons Deposits in the Law of the Sea*, Berlin-Heidelberg, 2014

V. CONTE, *Definizione di nave e di relitto e pubblicità dei trasferimenti*, in *Dir. trasp.*, 1996, 795 ss.

Y. GUERRA, *Le aree protette marine sono di esclusiva competenza statale*, in *Quad. cost.*, 2017, 499 ss.

Y. LYONS, *Offshore Oil and Gas in the SCS and the Protection of the Marine Environment*, nella pagina web.cil.nus.edu.sg/wp/wpcontent/uploads/2010/10/OG_SCS_CIL-Part206oct2011-1.pdf, 14 ss.

Y. LYONS, *The New Offshore Oil and Gas Installation Abandonment Wave and the International Rules on Removal and Dumping*, in *Intern. J. Marine Coastal Law*, Vol. 29, 2014, 481 ss.

Y. TANAKA, *The International Law of the Sea*, Cambridge, 2015

Z. GAO, *Current Issues of International Law of Offshore Abandonment, with Special Reference to the United Kingdom*, in *Ocean Dev. Intern. Law*, Vol. 28, 1997, 59 ss.

Z. PEPLOWSKA, *What is a ship. The Policy of the International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage the effect of the Greek Supreme Court judgment in the Slops case*, in *Aegean Rev. Law Sea*, Vol. 1, 2010, 157 ss.