

Cagliari, 21 ottobre 2025

Egregio Signore

**Damir Virca**

Curatore fallimentare della Makar Navis doo in fallimento

Oggetto:

**Relazione sul sequestro e sullo stato attuale della M/N Rubicon C3 –  
Comunicazioni al Curatore nominato dal Tribunale fallimentare di Zagabria**

Egregio Signor Virca,

in relazione all'incarico conferitoci, sono a relazionarLe sulla situazione attuale e sulle condizioni della nave C3 Rubicon di proprietà della Makar Navis doo in fallimento.

In primo luogo, è necessario aggiornarla sui recenti sviluppi che hanno interessato le condizioni della nave, che si trova ormai da quattro anni ferma all'ormeggio presso il porto industriale di Cagliari.

Come è facile comprendere, il fermo prolungato ha inciso negativamente sulle condizioni della nave, che nei giorni scorsi si è trovata in grave pericolo a causa di un grave sinistro tecnico che ha richiesto interventi urgenti di messa in sicurezza.

In particolare, in data 12 ottobre 2025, la Capitaneria di Porto di Cagliari ha rilevato un assetto longitudinale anomalo della nave, con marcata immersione della poppa dovuta a un ingresso di acqua nella sala macchine.

L'avaria ha determinato un imbarco d'acqua di entità significativa, tale da mettere a rischio l'integrità del bene e da far temere il **pericolo di affondamento**.

L'eventuale coricamento o affondamento avrebbe comportato danni rilevantissimi, anche per la sicurezza portuale, potendo bloccare l'ormeggio

e compromettere l'intera area circostante del porto. La conformazione del fondo, infatti, in caso di affondamento della nave, potrebbe contribuire al suo scivolamento verso il centro del canale, impedendo così le manovre alle altre navi destinate verso il Molo Rinfuse con conseguenti gravissimi danni economici e sociali derivanti dall'interruzione delle attività portuali.

Le Autorità competenti – in particolare la Capitaneria di Porto di Cagliari, il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, la Società Turismar S.r.l. (concessionaria del servizio antinquinamento nel porto) e l'Autorità Portuale di Cagliari – sono immediatamente intervenute.

In considerazione della dichiarata incapacienza della procedura fallimentare, le stesse hanno anticipato le spese necessarie per:

- il pompaggio e lo svuotamento dell'acqua e degli oli presenti all'interno dello scafo (a cura delle ditte Eco.Ind. Srl e SE Trand S.r.l.);
- il contenimento di eventuali sversamenti in mare mediante panne galleggianti assorbenti (Turismar S.r.l.);
- l'immersione e ispezione subacquea con ROV e sommozzatori per la ricerca e chiusura delle falle (SWS di Luigi Besedgnak);
- l'aggottamento costante delle acque di sentina tramite pompe elettriche e la vigilanza notturna sul funzionamento delle stesse.

Il 15 ottobre 2025, la società Turismar S.r.l., su incarico dell'Autorità Portuale di Cagliari, ha individuato le falle e ha provveduto al loro tamponamento, consentendo la stabilizzazione del galleggiamento della nave.

Successivamente, in data 16 ottobre 2025, l'Autorità ha segnalato la necessità di lavaggio del motore per limitarne i danni dovuti alla salsedine e tentare di preservare il valore della nave; l'autorizzazione all'intervento è stata rilasciata dal curatore e conseguentemente si è provveduto al lavaggio esterno del motore.

Le spese finora sostenute dalle Autorità pubbliche competenti sono state autorizzate solo in ragione dello stato di urgenza e necessità e volte a prevenire i danni economici e ambientali descritti. Tali spese sono oggetto di vaglio di congruità da parte della autorità pubblica italiana. Resta inteso che, trattandosi di spese necessarie per la conservazione del bene, tali spese – secondo la normativa italiana – dovrebbero avere carattere privilegiato e prioritario rispetto ad ogni altro credito.

### **Valore del bene e prospettive di vendita**

Allo stato attuale, non è possibile determinare con precisione il valore residuo della nave.

È necessaria, infatti, una perizia tecnica approfondita, particolarmente onerosa, il cui costo non può essere anticipato dalle Autorità pubbliche italiane e che spetterebbe alla curatela fallimentare.

Preso atto dell'incapienza del fallimento, dichiarata dal Curatore Damir Vrca, il creditore procedente e i creditori intervenuti nella procedura esecutiva promossa in Italia, hanno dichiarato che non anticiperanno le spese necessarie alla perizia disposta dal Giudice dell'esecuzione.

Tanto premesso, si prospettano due alternative operative:

- nomina da parte del Tribunale di Zagabria di un perito di fiducia, da inviare a Cagliari per effettuare le operazioni di stima e valutazione del bene;
- autorizzazione alla vendita della nave senza perizia, basandosi esclusivamente sulle offerte economiche che dovessero pervenire dagli operatori interessati.

Al fine di meglio valutare le reali prospettive di vendita della nave, tuttavia, occorre considerare che la stessa detiene un carico che necessita di essere liberato.

Secondo la scheda tecnica fornita all'agente raccomandatario dal mittente ("Shipper's Declaration"), il carico, attualmente presente nelle stive della nave, consiste in 7.000 tonnellate di cenere sfusa, un materiale utilizzato per la produzione del cemento.

Dal medesimo documento, emerge l'originale non pericolosità per l'ambiente marino («NOT HME») e la necessità di verificare umidità alla presa in carico e proteggere da bagnamento per evitare impaccamento.

In particolare, l'umidità assorbita potrebbe aver trasformato il carico in blocchi solidi, simili a cemento.

Ciò renderebbe impossibile lo scarico meccanico ordinario (grabs o pompe) e richiede scavo manuale, martelloni idraulici o escavatori da stiva.

Il peso non uniforme potrebbe avere causato deformazioni del fondo stiva o carichi concentrati anomali.

La fly ash è fortemente alcalina e, in presenza di umidità o acqua salata, accelera la corrosione dei rivestimenti e delle strutture metalliche della stiva.

Inoltre, in 4 anni di inattività si possono essere formate colonie batteriche o muffe, con presenza di metalli pesanti o alcalinità elevata.

Poiché allo stato non si conosce lo stato del carico è necessaria una specifica ispezione nelle stive della nave e una perizia sul carico medesimo al fine di stimarne il valore attuale, la commerciabilità e, in ultima analisi, le potenziali prospettive di realizzo nonché l'eventuale rischio ambientale in caso di fuoriuscita del carico medesimo o di affondamento della nave.

### **Prospettive di vendita della nave**

Nei giorni scorsi, il sottoscritto avvocato ha contattato un armatore siciliano il sig. Davide Prestopino, operatore marittimo di Messina (ME), il quale in passato aveva manifestato un interesse preliminare all'acquisto della motonave.

In data odierna il signor Prestopino ha effettuato un'ispezione a bordo, finalizzata a verificare le condizioni effettive del bene, valutarne il potenziale economico e, se del caso, presentare un'offerta formale di acquisto.

Allo stato non si conoscono le determinazioni del sig. Prestopino.

Il sottoscritto, tuttavia, ritiene necessario continuare ad adoperarsi per reperire soggetti interessati a formulare proposte di acquisto.

A tal fine, lo studio legale scrivente sta predisponendo una lettera finalizzata a sollecitare manifestazioni di interesse all'acquisto della motonave C3 Rubicon da parte di operatori specializzati operanti nel settore del trasporto navale di merci simili a quelle trasportate dalla motonave Rubicon ed operanti nel bacino del Mediterraneo.

Tale attività sarà espletata nei prossimi giorni anche al fine di acquisire eventuali proposte di acquisto ed assicurare le migliori condizioni di mercato per la vendita della nave, nell'interesse di tutti i creditori.

Da ultimo, di seguito fornisco un breve aggiornamento sullo stato della procedura esecutiva in Italia.

### **Stato della procedura esecutiva in Italia.**

Con atto in data 22.04.2024 l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, in persona del Presidente in carica, ha convertito in pignoramento il sequestro autorizzato dal Tribunale di Cagliari con decreto 22.12.2023 e confermato con ordinanza 01.12.2023 (R.G. n. 7863/23), della nave C3

Rubicon (IMO 9137856) di proprietà della società di Diritto Croato MAKAR NAVIS d.o.o. in fallimento.

La procedura esecutiva mobiliare è attualmente iscritta al R. Es. 8/2024 del Tribunale di Cagliari (Giudice dott.ssa Tomasi) con i seguenti creditori:

**Creditore procedente:**

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna (C.F. 00141450924), in persona del Presidente in carica, con sede in Cagliari, rappresentata e difesa dall'Avvocatura Distrettuale dello Stato di Cagliari - **credito euro 194.254,10** (oltre interessi e spese) portato dal decreto ingiuntivo n. 18/2024 emesso in data 09.01.2024 dal Tribunale di Cagliari.

**Creditori intervenuti:**

**Sersan Service S.r.l.** (P. IVA 03464780927), in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresentata e difesa dagli avvocati Salvatore Moi e Cinzia Moi - **credito euro 10.904,00** (a 13.06.2024 data dell'intervento nella procedura esecutiva), oltre interessi, portato dalle fatture emesse per l'erogazione di servizi di urgenza sanitaria in favore dei marittimi imbarcati nella motonave.

**Gruppo Ormeggiatori del Porto di Cagliari, Soc. Cooperativa** (P. IVA e C.F.00251990925), in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresentata e difesa dall'avvocato Daniela Aresu - **credito euro 187.309,00** (al 30.09.2024 data dell'intervento nella procedura esecutiva), oltre interessi, portato dalle fatture emesse per prestazioni di ormeggio/disormeggio della nave stessa e per il servizio di guardiania espletato a seguito di richiesta dell'armatore, per il tramite dell'agente marittimo raccomandatario.

**Plaisant Shipping S.r.l.** (P. IVA 03370940920), in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresenta e difesa dall'avvocato Daniela Aresu - **credito euro 134.117,52** (al 09.10.2024 data dell'intervento nella procedura esecutiva), oltre interessi, portato dalle fatture emesse per le attività di raccomandazione, comprensiva dell'assistenza al comandante nei confronti delle autorità locali o dei terzi, ricezione o consegna delle merci, operazioni di imbarco/sbarco dei passeggeri, acquisizione di noli, conclusione di contratti di trasporto, richiesta dei servizi tecnico-nautici, e più in generale di ogni attività per la tutela degli interessi dell'armatore/vettore.

In data 09.05.2025 sono state avviate le operazioni di Consulenza Tecnica d'Ufficio, in loc. Porto Canale di Cagliari, guidate dall'ing. Salvatore Monaco

CTU incaricato in data 25.03.2025 dal Giudice dell'esecuzione, per rispondere ai seguenti quesiti:

*«1) provveda l'esperto stimatore a determinare il valore della nave pignorata di proprietà della debitrice esecutata Makar Navis D.O.O. MNC3 Rubicon;*

*2) verifichi se la nave pignorata è liberamente trasferibile, (esistenza di diritti di prelazione, ipoteche, pignoramenti, sequestri);*

*3) quant'altro di utile.»*

A seguito dell'accesso il CTU ha redatto la lista delle attività necessarie nonché l'elenco di eventuali collaboratori ritenuti necessari dallo stesso perito per eseguire eventuali prove e/o gli avviamenti.

L'ing. Monaco, contattato dal sottoscritto avvocato, ha confermato che le attività indicate comportano costi per diverse decine di migliaia di euro che dovrebbero essere anticipate dal creditore procedente che, ad oggi, non ha manifestato tale intenzione.

La procedura esecutiva, attesa la sospensione delle attività peritali, è rinviata all'udienza del 23.02.2026.

\*\*\* \*\*

Nei prossimi giorni, come anticipato, saranno spedite le lettere finalizzate a sollecitare manifestazioni di interesse all'acquisto da parte di soggetti specializzati operanti nel settore del trasporto marittimo di merci simili a quelle trasportate dalla C3 Rubicon.

La terrò prontamente aggiornata degli ulteriori sviluppi.

Cordiali saluti.

Avv. Roberto Sorcinelli

