

RIVISTA DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

In questo fascicolo, nella sezione dedicata agli articoli

ELDA TURCO BULGHERINI, Il contributo alla scienza giuridica della *Rivista del Diritto della Navigazione* ed il codice della navigazione a ott'anni dalla sua entrata in vigore

MARCO BADAGLIACCA, Strumenti di ausilio alla navigazione, *cyber security* e potere decisionale del comandante di nave
Aids to Navigation, Cyber Security and Decision-Making Power of the Master

GIAN PAOLO DE MURO, Proporzionalità e ragionevolezza nel difficile percorso verso il c.d. omicidio nautico
Proportionality and Reasonableness in the Difficult Path towards the so-called Nautical Murder

TOMMASO GAZZOLO, Antonio Scialoja e il «diritto vivente»
Antonio Scialoja's Concept of «Living Law»

ELISABETTA G. ROSAFIO, Brevi note in materia di giurisdizione e di trasporto marittimo di persone
Brief Considerations of Jurisdiction on the Carriage of Passengers by Sea

RIVISTA DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

Anno 2022 – Numero 1

Anno 2022

Volume LI

Numero 1

RIVISTA DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

fondata da Antonio Scialoja
ripresa da Antonio Lefebvre d'Ovidio
continuata da Elda Turco Bulgherini



€ 45,00



CACUCCI  EDITORE
BARI

Direttore onorario

† *Antonio Lefebvre d'Ovidio*

Direttore responsabile

Elda Turco Bulgherini

Vice direttore

Michele Maria Comenale Pinto

Comitato di direzione

Monica Brignardello, Umberto La Torre, Elisabetta Giovanna Rosafio

Comitato scientifico

Guido Alpa, Alfredo Antonini, Ignacio Arroyo Martínez, Lia Athanassiou, David Joseph Attard, Massimo Basilavecchia, Giorgio Berlingieri, Giorgia M. Boi, Guido Camarda, Mauro Casanova, Luigi Daniele, Antonio D'Atena, Charles Debattista, Massimo Deiana, Lorenzo Del Federico, Angela Del Vecchio, Paul Stephen Dempsey, Roberto Fiori, Mario O. Folchi, Bruno Franchi, Tomotaka Fujita, Rafael Illescas Ortiz, Natalino Irti, Raffaello Lupi, José Manuel Martín Osante, Gerardo Mastrandrea, Anna Masutti, Pablo Mendes de Leon, Giorgio Meo, Francesco Morandi, Marco Fabio Morsello, Massimo Papa, Ugo Patroni Griffi, Francesca Pellegrino, Roberto Pessi, Eugenio Picozza, Massimiliano Piras, Aristide Police, Stefano Pollastrelli, Alessio Quaranta, Vincenzo Ricciuto, Maria Piera Rizzo, Liliana Rossi Carleo, Francesca Salerno, Christoph Schmid, Tullio Scovazzi, Paola Severino, Luca Sisto, Xinqiang Sun, Greta Tellarini, Rita Tranquilli-Leali, Tullio Rodolfo Treves, Leopoldo Tullio, Giuseppe Vermiglio, Alessandra Xerri

Responsabili del Coordinamento

Adele Marino, Giovanni Pruneddu

Comitato editoriale

Marco Badagliacca, Gianfranco Benelli, Stefania Bevilacqua, Andrea Buccisano, Antonio Bufalari, Nicolò Carnimeo, Alessio Claroni, Rachele Genovese, Cinzia Ingratoci Scoriapino, Silvio Magnosi, Laura Maria Speranza Masala, Elena Orrù, Alessandra Romagnoli, Nicola Romana, Giuseppina Rosato, Anna L. Melania Sia, Pierluigi Simone, Carmen Telesca, Chiara Vagaggini, Simone Vernizzi

RIVISTA DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

Fondata da Antonio Scialoja,
ripresa da Antonio Lefebvre d'Ovidio,
continuata da Elda Turco Bulgherini



CACUCCI  EDITORE
BARI

RIVISTA DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

fondata da / *founded by* Antonio Scialoja

ripresa da / *resumed by* Antonio Lefebvre d'Ovidio

continuata da / *continued by* Elda Turco Bulgherini

RIVISTA SEMESTRALE / SEMI-ANNUAL REVIEW

Direttore / Editor-in-Chief

Elda Turco Bulgherini

Via G. Rossini, 9 – 00198 Roma

tel. (+39) 068088244

fax (+39) 068088980

e mail: eldaturco@studioturco.it

Redazione / Editing

Redazione della Rivista del Diritto della
Navigazione

Viale G. Rossini, 9 – 00198 Roma

tel. (+39) 068088244

fax (+39) 068088980

e mail: redazione@rivdirnav.org

Condizioni di acquisto / Purchase Terms

Italia / *Italy*

Abbonamento Annuale / *Annual Subscription*

euro 80,00

Fascicolo / *Issue* euro 45,00

Estero / *Foreign*

euro 120,00

Fascicolo / *Issue* euro 60,00

Per ordini / To order

ordini@cacucci.it

Modalità di pagamento / Method of payment

Bonifico / *Bank transfer*: Cacucci Editore

IBAN: IT30 Q054 2404 0100 0000 1041 861

Banca Popolare di Bari

Causale / *Purpose of payment*: *Abbonamento Rivista
del Diritto della Navigazione*

Autorizzazione n. 444 del 30.12.2009

Tribunale di Roma

Editore

Cacucci Editore S.a.s

via D. Nicolai, 39 – 70122 Bari

Tel. 080 5214220

<http://www.cacuccieditore.it>

info@cacucci.it

© Elda Turco Bulgherini – 2022

© Gli Autori – 2022

*I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,
di riproduzione e di adattamento anche parziale, con
qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.*

ISSN 0035-5895

ISBN 979-12-5965-169-3

La pubblicazione della Rivista è stata resa
possibile anche grazie al sostegno di Manfredi
Lefebvre d'Ovidio.

La «Rivista del diritto della navigazione» è do-
cumentata nell'Archivio DoGi dell'Istituto di
Teoria e Tecniche dell'Informazione Giuridica
(ITTIG) del Consiglio Nazionale delle Ricer-
che.

Scritto sottoposto a doppio referaggio anonimo – This writing has been submitted to double blind peer review

PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO: STATO DELL'ARTE E PROSPETTIVE EVOLUTIVE

CARMEN TELESCA (*)

SOMMARIO: 1. Premessa. – 2. La pianificazione dello spazio marittimo (PSM) nel Mediterraneo. – 2.1. *Segue*. Considerazioni sui rapporti intercorrenti tra pianificazione e sostenibilità. – 3. Dalla politica marittima alla pianificazione degli spazi marini: il quadro europeo. – 4. La declinazione normativa italiana della PSM: il d. lgs. 17 ottobre 2016 n. 201. – 4.1. *Segue*. Le linee guida per la predisposizione dei piani di gestione dello spazio marittimo. – 4.2. *Segue*. Cenni sulla Valutazione strategica ambientale (VAS). – 5. Osservazioni conclusive.

1. *Premessa.*

Il mare, nella qualificazione di bene comune ⁽¹⁾, è una risorsa che ha sempre apportato nuovi stimoli per la ricerca di soluzioni tecnologiche finalizzate allo sviluppo di settori eterogenei come il trasporto marittimo, lo sviluppo portuale, lo sfruttamento delle risorse del sottosuolo marino, l'energia *offshore*, la pesca, attraverso una peculiare attenzione da parte della comunità internazionale alla tutela ambientale.

Il mutamento degli ecosistemi marini determinato dai cambiamenti climatici, dall'aumento della temperatura dell'acqua e dalla maggiore fre-

(*) Ricercatore di Diritto della navigazione nell'Università degli Studi di Teramo.

(1) Cfr. F. MORANDI, *La tutela del mare e l'Italia*, Milano, 1995, 133 ss.

quenza di fenomeni meteorologici estremi impone una riflessione sulla necessità di una gestione sempre più equilibrata e duratura di questo ambiente complesso il cui valore supera i confini amministrativi e gli interessi dei singoli Stati ⁽²⁾.

In tale contesto la pianificazione dello spazio marittimo (PSM) è uno strumento politico individuato dall'Unione europea per sostenere la c.d. *Blue economy* e per promuovere un utilizzo efficiente e consapevole dello spazio marittimo attraverso una sua più razionale organizzazione e modelli di cooperazione tra i diversi paesi del bacino del Mediterraneo ⁽³⁾.

(2) Il mare si considera un bene comune in relazione ad alcuni specifici aspetti: l'indivisibilità e la sua condivisione. Ciò rende necessaria un'azione di tutela coordinata da parte di tutti gli Stati, per i quali vale il principio generale del «*neminem laedere*», incluso l'obbligo di non arrecare alcun danno nelle aree marine non soggette alla sovranità di alcuno di essi, evitando, in tal modo, una lesione del patrimonio comune. Tutti gli Stati, dunque, sono tenuti a rispettare l'integrità del mare attraverso l'adozione di tutte le misure idonee a scongiurare, tra l'altro, i rischi di inquinamento con riferimento alle navi e alle attività espletate dai soggetti su cui lo Stato medesimo esercita la giurisdizione o il controllo. Sul tema v. B. CONFORTI, *Mare territoriale*, in *Enc. dir.*, XV, Milano, 1975, 651; M. GIULIANO, T. SCOVAZZI, T. TREVES, *Diritto internazionale*, II, *Gli aspetti giuridici della coesistenza degli Stati*, Milano, 1983, 161 ss.; T. TREVES, *Mare (diritto nazionale e internazionale)*, in *Nss. dig. it., App.*, IV, Torino, 1983, 1158; G. ROMANELLI, M. M. COMENALE PINTO, *La tendenza a distinguere nell'ambito dell'attuale demanio marittimo i beni necessari ai trasporti marittimi dai beni con diversa destinazione*, in *Arch. giur. Serafini*, 1984, 602; U. LEANZA, *Nuovi saggi di diritto del mare*, Torino, 1988, 19 ss.; G. ROMANELLI, *Problemi giuridici della difesa del mare*, in *Dir. trasp.*, I, 1988, 76 ss.; M. M. COMENALE PINTO, *In margine ad alcuni problemi nell'applicazione della C.L.C. 1969 e della I.F.C. 1971*, in *Dir. trasp.*, I, 1988, 184; M. L. CORBINO, *Il demanio marittimo. Nuovi profili funzionali*, Milano, 1990, 36 ss.; F. FLORIO, *Mare (diritto internazionale)*, in *Enc. giur.*, XIX, Roma, 1990, 7; A. CRACAS, *La natura del mare territoriale: un problema ancora aperto*, in *Dir. trasp.*, 1994, 989; F. MORANDI, *La tutela del mare e l'Italia*, cit., 121; U. LEANZA, L. SICO, *La sovranità territoriale*, II, *Il mare*, Torino, 2001, 5 ss.; T. SCOVAZZI, *Elementi di diritto internazionale del mare*, ed. III, Milano, 2002, 27 ss.; V. CORONA, *Le cosiddette concessioni del mare territoriale*, in *Demanio marittimo e Porti. Spunti di Studio*, a cura di L. Tullio, M. Deiana, Cagliari, 2014, 15.

(3) Gli Stati aderenti alla pianificazione dello spazio marittimo, infatti, sono tenuti a cooperare nel caso condividano una regione o sotto-regione marina e, nel medio-lungo periodo, registrano, altresì, interessanti sviluppi nel settore dell'occupazione. In tal senso, ad esempio, la Commissione europea all'interno del *The EU Blue Economy Report 2021* ha evidenziato come l'economia marittima si sia notevolmente consolidata negli ultimi anni. Dai risultati dei settori economici dell'Unione europea legati all'ambiente costiero, al capitale naturale marino e ai servizi ecosistemici, ai cambiamenti climatici e all'inquinamento marino, ecc., emerge, infatti, che nel 2018, con un fatturato di 650 miliardi di euro, nell'Unione europea si è registrato un incremento dei posti di lavo-

La *Blue economy* è una nozione piuttosto ricorrente all'interno della nostra società e in essa sono comprese sia le attività tradizionali legate all'estrazione di materie prime energetiche come gas naturale e petrolio sia alcune attività in fase di implementazione come l'acquacultura, il turismo, le connessioni gas ed elettrodotti, ma anche le energie rinnovabili *offshore* (eolico, moto ondoso, maree).

La condivisione di metodi e strategie presenta, a parere di chi scrive, evidenti punti di forza che precludono una gestione settoriale e frammentaria nell'utilizzo delle risorse marittime garantendo, al contempo, una maggiore efficacia delle procedure amministrative a livello nazionale.

La pianificazione dello spazio marittimo si propone, dunque, di semplificare e rendere più coerenti i processi decisionali interni a ciascuno Stato favorendo gli interventi e gli investimenti nelle attività marittime a beneficio degli operatori del settore e, più in generale, degli utenti ⁽⁴⁾.

ro raggiungendo quasi 4,5 milioni di occupati. In particolare, il rapporto ha delineato uno sviluppo tangibile, dal 2013 al 2018, nel settore del trasporto marittimo e della costruzione di navi, in quello legato all'energia eolica *offshore*, al turismo costiero con una evidente sofferenza, invece, per la pandemia da covid-19 negli anni successivi ad eccezione del settore delle energie rinnovabili marine. Oggetto di analisi, all'interno del rapporto, sono anche settori emergenti come l'energia oceanica, la biotecnologia marina e la robotica poiché si ritiene che occupino un posto rilevante nel percorso di transizione europea verso un'economia circolare, a zero emissioni di carbonio in linea di continuità con i principi espressi dalla Commissione europea, l'11 dicembre 2019, con la comunicazione COM(2019) 640 *final* «Il *Green Deal* europeo» con la finalità di azzerare le emissioni di gas ad effetto serra entro il 2050. Il *Green Deal* europeo definisce una nuova strategia di crescita sostenibile e inclusiva per incentivare l'economia, rendendo l'Unione europea maggiormente competitiva, tutelare l'ambiente, migliorare la salute e la qualità della vita delle persone. La pianificazione dello spazio marittimo può, dunque, offrire il proprio contributo nella realizzazione di una serie di obiettivi del *Green Deal* tra i quali possono esseri ricompresi tutti quelli riguardanti il clima per il 2030 ed il 2050, quelli volti a preservare il ripristinare gli ecosistemi e la biodiversità, quelli volti a costruire e ristrutturare in maniera più efficiente sotto il profilo energetico e delle risorse, quelli relativi all'obiettivo di zero emissioni per un ambiente privo di sostanze tossiche, ecc. I dati indicati nel *Report 2021* sono consultabili *online* nel sito *web* <https://www.blueindicators.ec.europa.eu>.

⁽⁴⁾ Appare opportuno evidenziare che la pianificazione dello spazio marittimo individua nuovi spunti di riflessione in relazione alla sua dimensione giuridica ed istituzionale. Tradizionalmente, infatti, il mare era concepito come un bene capace di fornire utilità quantitativamente illimitate consentendo la naturale utilizzazione delle sue risorse a qualunque Stato. Concezione, questa, che, invece oggi, mostra costantemente la sua inadeguatezza. Il principio della suddivisione degli spazi marittimi, dunque, appare in contrasto con