

**UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA**  
**SCUOLA DI SCIENZE SOCIALI**  
**DIPARTIMENTO DI ECONOMIA**

*Corso di laurea in Economia e Management Marittimo Portuale*



Elaborato scritto per la prova finale in  
Diritto della Navigazione

***Estensione delle zone di mare e problematiche  
concernenti la loro istituzione: il caso del Mar  
Mediterraneo.***

Relatore:

*prof.ssa Monica Brignardello*

Candidato:

*Maurizio Parodi*

Anno accademico 2022-2023

# INDICE

## Capitolo I

### IL MARE: QUALIFICAZIONE, RILEVANZA ECONOMICA E SUE ZONE

	P.
1. Qualificazione del mare: un bene comune ed indivisibile	6
2. L'incidenza del mare sui Paesi limitrofi	7
3. Le diverse zone di mare	12
3.1. La linea di base e le acque interne	13
3.2. Il mare territoriale	15
3.3. La zona contigua	19
3.4. La zona economica esclusiva	22
3.5. L'alto mare	23
3.6. La piattaforma continentale	24
3.7. L'Area internazionale dei fondali marini	26

## Capitolo II

### GLI SVILUPPI NORMATIVI DEL REGIME GIURIDICO DEL MARE E LA ZONA ECONOMICA ESCLUSIVA

1. Le tappe evolutive del regime giuridico dei mari	29
1.1. I contrastanti principi di libertà e di sovranità del mare	32
1.2. Il ruolo delle Nazioni Unite nella codificazione del diritto del mare	37
2. La Convenzione di Montego Bay del 1982 sul diritto del mare	39
3. La zona economica esclusiva	42
3.1. La storia e la natura giuridica	42
3.2. I diritti esercitabili nella ZEE dagli Stati costieri e dai Paesi terzi	45
3.3. Le difficoltà nella delimitazione della ZEE tra Stati con coste opposte o adiacenti	48

## Capitolo III

### LA SITUAZIONE NEL MAR MEDITERRANEO

1. Le criticità applicative delle disposizioni della UNCLOS in bacini ristretti	50
2. Il caso specifico del Mar Mediterraneo	52
3. La pianificazione dello spazio marittimo europeo del Mar Mediterraneo	55

## **Capitolo IV**

### **LE ZONE DI MARE IN ITALIA E RELATIVE PROBLEMATICHE**

1. La posizione geografica strategica dell'Italia	63
2. La zona contigua italiana e le criticità connesse	65
3. La mancanza di una ZEE nazionale	71
3.1. Le ragioni della mancata proclamazione della ZEE italiana e le reazioni dei Paesi che si affacciano sul Mar Mediterraneo	71
3.2. Verso una ZEE italiana	74
3.3. La legge 14 Giugno 2021: contenuto e stato di attuazione	80
3.4. La necessità di completare l' istituzione della ZEE e i suoi vantaggi	84
4. La pianificazione dello spazio marittimo nazionale	87

## **Capitolo V**

### **CONTROVERSIE TRA L'ITALIA E ALTRI PAESI MEDITERRANEI RIGUARDANTI LA DELIMITAZIONE DELLE ZONE DI MARE**

1. Italia e Algeria	95
1.1. Le ragioni della controversia e la spiccata capacità diplomatica italiana	98
1.2. La storia delle relazioni italo-algerine	100
1.3. Situazione attuale e potenziali scenari futuri	103
2. Italia e Francia	104
3. Italia e Malta	113
4. Italia e Grecia	121
Considerazioni conclusive	128
Bibliografia	130

## RIASSUNTO

Il Mar Mediterraneo ha da sempre rappresentato un bacino naturale ricco di materie prime ed energetiche e per tali ragioni è stato oggetto di molteplici dispute tra i vari Paesi che vi si affacciano.

L'obiettivo di questa tesi è quello di fornire un quadro della situazione attuale sulla delimitazione dei confini marittimi italiani e dei diritti esercitabili nelle diverse zone di mare. In particolare, si porrà attenzione alle controversie scaturite tra l'Italia e alcuni Paesi costieri vicini. Successivamente verranno esaminati casi pratici in cui la nostra Nazione si è trovata a dover fronteggiare complicate situazioni giuridiche di definizione dei confini marittimi con Paesi mediterranei limitrofi, in particolare con Algeria, Malta, Francia e Grecia.

Dopo aver analizzato l'efficacia delle attività diplomatiche nazionali con riguardo a suddette controversie, verranno infine mostrate potenziali prospettive future per il nostro Paese e l'ordinamento giuridico nazionale in materia di delimitazione di zone di mare.

## **ABSTRACT**

*Mediterranean Sea has always been a source of several raw materials and energy resources, this is the reason why it has historically been the object of multiple juridical disputes between the coastal States. The aim of the following paper is providing a picture of the current situation with regard to Italian maritime frontiers' delimitation and the exercisable rights in the different sea zones. In particular, an higher attention will be taken while discussing about the litigation between Italy and some other neighbor States on the Mediterranean coast. Once this chronological path will be concluded, it will be succeeded by an analysis on real study cases related to Italy's diplomatic disputes with near countries such as Algeria, Malta, France and Greece. Successively, there will be a comment about Italian negotiation effectiveness and efficiency. In conclusion, the paper will show some potential future prospects for the country.*

## CAPITOLO I

### IL MARE: QUALIFICAZIONE, RILEVANZA ECONOMICA E SUE ZONE

#### 1.1. Qualificazione del mare: un bene comune ed indivisibile

Il mare è un enorme distesa di acqua salata e ha da sempre costituito una risorsa fondamentale sotto diversi aspetti. Per molto tempo questo prezioso dono della natura ha destato svariate controversie riguardo la definizione dei suoi confini e dei diritti esercitabili dagli Stati che vi si affacciano.

Prima di poter giungere a trattare questi aspetti occorre però effettuare alcune osservazioni riguardo la sua qualificazione giuridica così come individuata dagli studiosi esperti in materia<sup>1</sup>.

In virtù delle sue caratteristiche tipiche di condivisibilità e indivisibilità<sup>2</sup>, il mare viene definito come un bene comune: ogni Paese è quindi tenuto ad adempiere all'obbligo di preservare la salute della flora e della fauna che popolano le sue acque nel rispetto del principio generale di *neminem laedere*<sup>3</sup>. Secondo tale principio, pertanto, tutti gli Stati devono adottare una condotta volta ad evitare qualsiasi tipo di inquinamento dell'area marina, considerato che, qualora dovesse

---

<sup>1</sup> Cfr. C. TELESCA, *Pianificazione dello spazio marittimo: stato dell'arte e prospettive evolutive*, in *Riv. dir. nav.*, 2022, p. 138.

<sup>2</sup> Cfr. G. ROMANELLI, *Problemi giuridici della difesa del mare*, in *Dir. trasp.*, 1988, p. 76 ss.

<sup>3</sup> In base al principio ispiratore dell'art. 2043 cod. civ. sulla responsabilità extracontrattuale chiunque non deve ledere la sfera giuridica altrui ed in tal caso è tenuto al risarcimento dei danni recati al soggetto leso. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Neminem laedere \(laleggepertutti.it\)](http://laleggepertutti.it).

verificarsi un evento pregiudizievole per la salute ambientale dello spazio marittimo, questo dispiegherebbe i suoi effetti sull'intera comunità che risulterebbe interessata nel suo complesso dai disagi che ne scaturirebbero. Risulta inoltre opportuno sottolineare che l'osservanza di un simile obbligo da parte dei singoli Stati non si limita solo alle aree marine soggette alla loro sovranità, ma si estende anche all'insieme di quegli spazi che esulano dalla loro giurisdizione<sup>4</sup> in quanto riconosciuti come patrimonio comune a tutti i Paesi.

## 1.2. L'incidenza del mare sui Paesi limitrofi

La superficie marina costituisce circa il 70% della superficie terrestre e per i prossimi anni è previsto un innalzamento generalizzato del suo livello a causa del riscaldamento globale.

Al giorno d'oggi circa l'80% della popolazione mondiale vive entro 200 km dalla costa, mentre a livello nazionale quasi il 30% degli abitanti della penisola italiana

---

<sup>4</sup> Si tratta dell'*alto mare* o delle cosiddette *acque internazionali* ovvero, come meglio si vedrà nel sottoparagrafo 1.3.5, dello spazio marino che si estende al di là delle acque che rientrano nella sfera di controllo di uno Stato (art 87.1 UNCLOS).

In merito alla questione occorre citare l'intervento n. 31652 del Luglio 2021 della Corte di Cassazione sulla competenza giurisdizionale penale dello Stato italiano che, in giudizio di primo grado e in seguito in appello, ha ritenuto colpevoli per favoreggiamento all'immigrazione clandestina otto stranieri per la morte di 49 naufraghi libici in acque internazionali tra l'Italia e la Libia, nel mese di Agosto del 2015. Tale sentenza assume un carattere distintivo rispetto a quelle pregresse in materia. La giurisprudenza italiana ha mostrato infatti di voler compiere un balzo significativo, estendendo l'applicazione della legge penale italiana a stranieri che hanno commesso reati in territorio estero, grazie al combinato disposto tra una Convenzione e la disciplina contenuta nel numero 5 dell'art. 7 c.p della prima sezione della Cassazione ed ha pertanto respinto i ricorsi presentati dalle difese degli imputati riguardo l'illegittimità della giurisdizione dello Stato italiano sulla vicenda. Per ulteriori approfondimenti si rimanda a Cfr. F. CURI, *La giurisdizione italiana in alto mare: tra universalità tentata e territorialità consumata*, in *Diritto, Immigr. Cittad.*, 2022, p. 198.

vive a circa 300 metri di distanza dal litorale<sup>5</sup>. La presenza del mare consente indubbiamente alle comunità stanziate nei suoi pressi di godere di diversi vantaggi e assolve a diverse esigenze dell'uomo: in primo luogo offre un elevato ammontare di risorse alimentari grazie all'ampia biodiversità ittica che ospita e, secondariamente, i suoi fondali sono ricchi di minerali, gas e petrolio che rappresentano fonti energetiche indispensabili per i fabbisogni di ogni Paese. Oltre ad essere sfruttati per la trivellazione e l'estrazione di queste risorse, i fondali vengono anche adibiti alla posa di cavi sottomarini utili per l'implementazione di innovativi ed efficienti sistemi di comunicazione.

Al di là di tutti i vantaggi menzionati finora, ciò che oggi rende il mare una risorsa davvero fondamentale per l'economia mondiale è il suo impiego a fini trasportistici.

L'idea di sfruttare il mare per trasportare merci e persone da un luogo ad un altro è riconducibile ad un'epoca antecedente al XXI secolo; già ai tempi degli antichi greci, infatti, questa pratica era ampiamente diffusa.

Originariamente il trasporto marittimo era contraddistinto da elevati costi di manodopera a causa dell'ingente numero di maestranze richieste per le operazioni di carico e scarico delle merci effettuate manualmente e da tempistiche di viaggio e di *handling* eccessivamente dilatate.

Un simile scenario si protrasse fino alla seconda metà del XX secolo, quando finalmente nel 1956 un camionista californiano inventò il *container*<sup>6</sup>. Grazie a questa innovazione il settore del trasporto marittimo subì un mutamento

---

<sup>5</sup> I dati riportati sono stati presentati dall'ammiraglio Enrico Credendino, Capo di Stato maggiore della Marina Militare in occasione della III edizione delle Giornate del Mare di Limes, rivista italiana di geopolitica, tenutesi a Trieste il 18 e il 19 Settembre 2022.

<sup>6</sup> Il *container* è una grande cassa metallica che viene utilizzata per caricare unitamente diverse partite di merce. La sua introduzione, risalente al 1956, ha permesso di rivoluzionare il trasporto di merci agevolandone le operazioni di carico, scarico e trasbordo. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [container in Vocabolario - Treccani](#).



radicale: inizialmente nato come un *business labour intensive*<sup>7</sup> si convertì in un *business* di tipo *capital intensive*<sup>8</sup>.

Questo nuovo strumento apportò diversi benefici: un primo vantaggio acquisito dalle compagnie di navigazione fu quello di raccogliere più merci in un unico contenitore consentendo un'accelerazione notevole delle operazioni e un rilevante abbattimento dei costi di manodopera.

Un secondo importante traguardo fu quello rappresentato dalla possibilità di integrare agevolmente diverse modalità di trasporto grazie alla straordinaria flessibilità d'impiego del contenitore, estendibile anche a soluzioni di trasporto intermodali<sup>9</sup> maggiormente efficienti rispetto a quelle tradizionali. Un altro fattore che indubbiamente comportò un abbattimento dei costi del trasporto via mare fu l'avanzamento tecnologico delle tecniche di costruzione delle navi, le quali condussero nel tempo un'ottimizzazione del consumo di carburante ed una conseguente riduzione dei costi dei viaggi intrapresi.

---

<sup>7</sup> Si tratta di un *business* il cui principale fattore produttivo è costituito dalla forza lavoro. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Lavoro intensivo vs capitale intensivo | Differenza tra intensità di lavoro e intensità capitalistica - Business 2023 \(esdifferent.com\)](http://esdifferent.com).

<sup>8</sup> Ci si riferisce ad un *business* che necessita un impiego prevalente di risorse monetarie rispetto al capitale umano. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Lavoro intensivo vs capitale intensivo | Differenza tra intensità di lavoro e intensità capitalistica - Business 2023 \(esdifferent.com\)](http://esdifferent.com).

<sup>9</sup> Il trasporto intermodale è un sistema di trasporto che integra due o più modalità di trasporto con l'utilizzo di unità di carico standardizzate che permettono di evitare la rottura del carico nel passaggio da un mezzo di trasporto ad un altro. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: <https://www.logisticaefficiente.it/wikilogistica/network-trasporti/trasporto-multimodale.html>.

<sup>9</sup> Si tratta del c.d. *Non Vessel Operating Common Carrier*: un professionista che non possiede navi proprie, ma acquista quote di stiva di navi di altri armatori e le rivende a potenziali clienti caricatori. È opportuno non confondere tuttavia la figura del NVOCC con quella dello spedizioniere. Entrambi i soggetti svolgono un ruolo fondamentale in tema di spedizioni di merce a livello internazionale, organizzando l'intera catena del trasporto e concludendo contratti con compagnie di navigazione.

Alla luce delle innovazioni sopra descritte, al giorno d'oggi il trasporto di merci via mare è la modalità di trasporto prediletta dai vettori grazie alla sua efficienza e il suo limitato impatto sul costo totale unitario delle materie trasportate. Circa il 90% della merce a livello globale viaggia, infatti, proprio su navi.

Inoltre, grazie al suo rapido e pressoché recente sviluppo, il settore marittimo ha accresciuto notevolmente il numero di opportunità lavorative creando svariati posti di lavoro aggiuntivi.

Come già precedentemente accennato il mare è qualificabile come un generatore di opportunità di impiego: le attività di natura economica connesse all'ecosistema marittimo portuale sono svariate e al giorno d'oggi sono in continua espansione. Alcuni esempi di attività esperibili in questo campo sono: la pesca, le professioni di bordo, il trasporto merci o passeggeri, il brokeraggio, le attività nei *terminal*, gli spedizionieri, le agenzie marittime, gli assicuratori, i consolidatori, gli NVOCC<sup>10</sup> e molte altre ancora<sup>11</sup>. Traducendo il ragionamento effettuato in termini quantitativi, secondo i dati<sup>12</sup> raccolti tra il 2014 e il 2019 in Italia l'economia del mare ha registrato risultati positivi e in continua espansione ogni anno fino ad

---

Il NVOCC si differenzia dallo spedizioniere poiché si assume sempre la responsabilità della spedizione e in alcuni casi possiede anche container propri che andrà poi a riempire con la merce oggetto del trasporto.

Per ulteriori approfondimenti vedasi i siti *web*: [Dizionario della Logistica di Giovanni Leonida \(dizionariologistica.com\)](#); [Spedizioniere e NVOCC Guida ai costi e alle società internazionali - MoverDB.com](#).

<sup>11</sup> A seguito della pandemia da Covid-19 è opportuno sottolineare che il settore ha dimostrato una notevole resilienza soprattutto nel segmento merci ed anzi ha persino ampliato il ventaglio delle offerte di lavoro, specialmente in aree precedentemente più trascurate come quella della nautica da diporto. A causa delle restrizioni governative che vietavano le crociere nel periodo dell'emergenza sanitaria globale, il segmento di clientela caratterizzato da alti livelli di reddito ha, infatti, orientato i propri investimenti in yacht con la finalità di crearsi una soluzione di crociera personale e personalizzata. Un simile scenario ha quindi contribuito ad un'esplosione degli ordini di queste unità da diporto, generando così nuovi posti di lavoro nel settore. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Nautica e turismo: mercato e prospettive post Covid - PMI.it](#).

<sup>12</sup> Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Genova, Stati Generali Mondo Lavoro del MARE oggi al via - Corriere Marittimo](#).

arrivare a contare circa 134,5 miliardi di euro, 885 mila occupati e 200 mila imprese operanti nel settore nel 2021.

Inoltre, in relazione alle analisi più recenti condotte nel Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare del 2022<sup>13</sup>, si stima che il volume di affari settoriale sia cresciuto nuovamente rispetto all'anno precedente fino a raggiungere una somma pari a 136 miliardi di euro, un valore che corrisponde a circa il 9% del PIL<sup>14</sup> nazionale. Alla luce dell'ingente incidenza del mare sull'economia dei Paesi costieri appena comprovata, ultimamente gli Stati hanno manifestato un evidente interesse a sviluppare progetti che consentano di sfruttare in modo ottimale questa risorsa. A tal proposito negli ultimi anni, a livello europeo, si è intrapreso un percorso volto a concretizzare nuove iniziative allo scopo di cavalcare l'onda del *trend* positivo che sta caratterizzando l'economia marittima e di cogliere il vasto numero di occasioni di sviluppo economico, sociale ed ambientale che offre il mare. Tra le recenti pratiche in corso d'esecuzione occorre, per esempio menzionare quelle relative alle autostrade del mare<sup>15</sup>, alla pianificazione dello spazio marittimo e alle TEN-T<sup>16</sup>.

---

<sup>13</sup> Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare 2022 | Unioncamere](#).

<sup>14</sup> PIL: Prodotto Interno Lordo. Si tratta di un indicatore macroeconomico che riflette il benessere economico di un Paese ed è pari alla somma dei beni e dei servizi finali prodotti da una determinata Nazione in un dato periodo di tempo, generalmente in un anno. Il termine "interno" tuttavia può condurre a delle interpretazioni errate del concetto poiché seppur venga considerata appunto la produzione delle imprese nazionali, in realtà l'acronimo PIL comprende anche una parte del prodotto nazionale che deriva da imprese estere. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [prodotto interno lordo in "Enciclopedia dei ragazzi" \(treccani.it\)](#).

<sup>15</sup> Con il termine "autostrade del mare" si indica l'iniziativa europea risalente al 2001 di spostare una quota rilevante del traffico stradale sul mare al fine di migliorare la connessione tra Stati europei, perseguendo obiettivi quali la riduzione dell'inquinamento e della congestione delle reti e delle infrastrutture di trasporto terrestre. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [https://it.wikipedia.org/wiki/Autostrade\\_del\\_mare](https://it.wikipedia.org/wiki/Autostrade_del_mare).

<sup>16</sup> Le reti TEN-T sono un insieme di infrastrutture puntuali e lineari integrate considerate rilevanti a livello europeo per la definizione di un unico grande mercato comunitario e accrescere la competitività dell'Unione Europea.

Proprio grazie a questa consolidata attitudine degli Stati a valutare e ad orientare i propri investimenti al settore marittimo in un'ottica di riduzione delle emissioni per tutelare l'ambiente marino è nato il concetto di *Blue Economy*, un modello economico proposto per la prima volta nel 2010 dall'imprenditore belga Gunter Pauli<sup>17</sup>, il quale appunto mira ad uno sviluppo sostenibile con un impatto nullo sull'ambiente.

### 1.3. Le diverse zone di mare

In relazione a quanto specificato nei precedenti paragrafi, il mare, quale bene comune ed indivisibile<sup>18</sup>, nel corso della storia è stato più volte oggetto di numerose controversie tra più Paesi per l'incidenza che esercita sull'economia del territorio che circonda.

A fronte delle suddette problematiche si è resa necessaria una fonte normativa sovranazionale volta a regolare i rapporti tra i Paesi costieri e i Paesi terzi per evitare contese di aree attinenti allo spazio marino. Un tale obiettivo è stato raggiunto inizialmente attraverso quattro Convenzioni firmate a Ginevra nel 1958<sup>19</sup> successivamente superate dalla Convenzione Internazionale di Montego

---

Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: <https://www.mit.gov.it/connettere-italia/corridoi-europei-ten-t#:~:text=Le%20reti%20TEN-T%20sono%20un%20insieme%20di%20infrastrutture,intermodali%20di%20maggiore%20rilevanza%20e%20dalle%20relative%20connessioni>.

<sup>17</sup> Cfr. G. PAULI, *The blue economy: 10 years, 100 innovations, 100 million jobs*, USA, 2010.

<sup>18</sup> Cfr. F. MORANDI, *La tutela del mare e l'Italia*, Milano, 1995, 133 ss.

<sup>19</sup> Nel 1958 a Ginevra le Nazioni Unite decisero di riunirsi per impegnarsi a fornire una codificazione definitiva del diritto del mare. Tale Conferenza, ebbe come risultato la stesura e la firma ad opera dei partecipanti dei testi di ben quattro Convenzioni che entrarono in vigore negli anni seguenti. Si tratta della Convenzione sul mare territoriale e la zona contigua (1964), la Convenzione sull'alto mare (1962), la Convenzione sulla piattaforma continentale (1964) e della Convenzione sulla pesca e la conservazione delle risorse biologiche dell'alto mare (1966).

Bay del 1982 (c.d. UNCLOS<sup>20</sup>) che ancora oggi rappresenta il fondamentale testo normativo relativo al diritto internazionale del mare<sup>21</sup>.

Attraverso questa Convenzione, il mare degli Stati contraenti è stato suddiviso in diverse zone, in ognuna delle quali sono previsti e regolamentati specifici diritti dello Stato costiero e di Paesi terzi. In particolare le zone in cui l'UNCLOS ha suddiviso il mare sono: le linee di base, il mare territoriale, la zona economica esclusiva, la zona contigua, l'alto mare, la piattaforma continentale e l'Area internazionale dei fondali marini. A tali zone sono dedicati i sottoparagrafi seguenti.

### **1.3.1 La linea di base e le acque interne**

Nella seconda sezione della Convenzione di Montego Bay riguardante i limiti del mare territoriale<sup>22</sup>, si desume dalla lettura dei vari articoli di cui si compone che la linea di base è un elemento imprescindibile al fine di calcolare e definire le diverse zone di mare, primo tra queste il mare territoriale<sup>23</sup>.

---

Cfr. G. REALE, *Recenti problematiche in materia di delimitazione delle zone economiche esclusive nel mare Mediterraneo*, in *Riv. dir. trasp.*, 2021, p. 552.

<sup>20</sup>UNCLOS: *United Nations Convention on the Law of the Sea*. È un trattato internazionale che definisce i Diritti e le responsabilità degli Stati nell'utilizzo dei mari e degli oceani, definendo linee guida che regolano le trattative, l'ambiente e la gestione delle risorse naturali. L'origine, i principi ispiratori e il contenuto di tale testo verranno approfonditi in seguito nel paragrafo 2.2 "La Convenzione di Montego Bay del 1982 sul diritto del mare".

<sup>21</sup> La convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, o in inglese UNCLOS, è stata definita come la "*constitution for the oceans*" ed è quasi universalmente accettata e applicabile a tutti gli oceani del mondo e alle tutte le attività marittime espletate dal genere umano. Cfr. K.ZOU, *Unclos and its contribution to the development of international law: an editorial note*, in *Mar. Pol.*, 2023, p. 1.

<sup>22</sup> Cfr. B. CONFORTI, *Mare territoriale*, in *Enc. dir.*, Milano, 1975, p. 651.

<sup>23</sup> Per alcuni Stati rivieraschi, l'innalzamento del livello dei mari può causare la regressione delle linee di base e degli spazi marittimi nazionali verso la costa. Da un punto di vista legale ci si chiede se, al verificarsi di un simile fenomeno, lo Stato interessato possa mantenere o meno le proprie linee di base correnti e i limiti esterni dei propri spazi marittimi. Per un maggiore approfondimento si rimanda a Cfr. R. VIRZO,

In particolare la Convenzione dispone che ci si può riferire alla linea di base secondo due diverse accezioni in relazione al criterio seguito per il suo tracciamento. Il primo caso è quello in cui venga tracciata una linea immaginaria che segue la costa del territorio preso in considerazione, mentre la modalità alternativa di tracciamento prevede la possibilità di creare una linea congiungente i punti sporgenti della costa. Se il segmento viene tracciato seguendo il primo criterio si parla allora di linea di base normale<sup>24</sup>, altrimenti la linea si definisce diritta<sup>25</sup>.

Una volta tracciate le linee di base in conformità dei principi delineati dalla UNCLOS, lo Stato costiero è tenuto ad indicarne le coordinate geografiche su apposite carte nautiche o a fornire un elenco dei punti di interesse per la loro individuazione e depositare una copia del documento redatto presso il Segretario generale delle Nazioni Unite<sup>26</sup>. Un simile provvedimento è stato previsto al fine di evitare, o comunque ridurre, potenziali conflitti diplomatici tra Stati ratificanti consentendo ad ognuno di essi di consultare i limiti propri e degli Stati terzi limitrofi, così ovviando a problemi di asimmetria informativa che potrebbero sfociare in controversie.

La prima delle zone di mare che si trovano dopo aver disegnato le linee di base è costituita dalle c.d. acque interne dello Stato, comprendenti, secondo l'art. 8 della

---

*Sea level Rise and State of Necessity: Maintaining Current Baselines and Outer Limits of National Maritime Zones*, in *It. Rev. Intern. Comp. Law*, 2022, p. 21 ss.

<sup>24</sup> L'art. 5 UNCLOS dà la seguente definizione di *normal baseline*: "Eccetto ove disposto diversamente da questa Convenzione, la linea di base normale usata per misurare l'ampiezza del mare territoriale è la linea subacquea lungo la costa evidenziata su carte di large scala ufficialmente riconosciute dallo Stato costiero".

<sup>25</sup> L'art. 7 UNCLOS enuncia i casi d'impiego della *straight baseline*: "nelle località dove la linea di costa è profondamente frastagliata o se c'è una frangia di isole lungo la costa nelle sue immediate vicinanze, il metodo delle linea di base diritta congiungente appropriati punti può essere impiegato disegnando la linea di base da dove è misurata l'ampiezza del mare territoriale".

<sup>26</sup> Art. 16.2 UNCLOS: "Lo Stato costiero dà opportuna diffusione a tali carte nautiche o elenchi di coordinate geografiche e ne deposita una copia presso il segretario generale delle Nazioni Unite".

Convenzione, *“le acque situate verso terra rispetto alla linea di base del mare territoriale”*. Per effetto di tale disposizione le acque interne sono quindi costituite da laghi, fiumi, canali, nonché golfi e baie quando la distanza tra i punti estremi dell’apertura è uguale o inferiore a 24 miglia marine<sup>27</sup>.

In queste acque lo Stato costiero esercita la piena sovranità, così come sul suo territorio. Pertanto le navi di Paesi terzi possono entrare e sostare solo se autorizzate dallo Stato ospitante, eccetto in casi di pericolo o di forza maggiore<sup>28</sup>. Alle navi battenti bandiera straniera o registrate in uno Stato diverso da quello costiero non è concesso il diritto di passaggio inoffensivo, un privilegio che invece viene loro riconosciuto nelle acque del mare territoriale come verrà illustrato nel seguente sottoparagrafo.

### **1.3.2. Il mare territoriale**

Il mare territoriale è la zona di mare che si incontra subito dopo le acque interne e trova disciplina nella sezione II della parte II della UNCLOS.

Ai sensi dell’art. 3 di questa fonte normativa *“ogni Stato ha il diritto di fissare la larghezza del proprio mare territoriale fino a un limite massimo di 12 miglia marine, misurate a partire dalle linee di base determinate conformemente alla presente Convenzione”*. La UNCLOS, inoltre, si preoccupa di precisare all’art. 4 che

---

<sup>27</sup> Un miglio nautico internazionale (o miglio marino) è un’unità di misura internazionale di lunghezza utilizzato in ambito marittimo e corrisponde a circa 1852 metri. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Miglio nautico - Wikipedia](#).

<sup>28</sup> Per forza maggiore o *“vis maior cui resisti non potest”* si intende una forza al di fuori della sfera del controllo del soggetto a cui egli non può opporsi e che spinge la persona in questione a compiere una determinata azione. Tale principio è richiamato in più testi normativi tra cui il Codice Civile e il Codice Penale ma nessuno di questi ne fornisce una vera definizione. È opportuno inoltre sottolineare che un simile concetto non va confuso con il termine *“caso fortuito”* con cui invece ci si riferisce ad un evento imprevedibile ed eccezionale che però non influisce sulla condotta di un soggetto. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Caso fortuito e forza maggiore \(altalex.com\)](#).

*“il limite esterno del mare territoriale è costituito dalla linea di cui ogni punto si trova ad una distanza dal punto più prossimo della linea di base, uguale alla larghezza del mare territoriale”.*

Le acque territoriali sono soggette alla giurisdizione dello Stato costiero, il quale esercita su questa zona la piena sovranità *“che si estende allo spazio aereo soprastante il mare territoriale come pure al relativo fondo marino e al suo sottosuolo”* (art. 2).

Una differenza sostanziale tra le acque interne e il mare territoriale che occorre sottolineare è che in quest’ultima zona di mare è riconosciuto il diritto di passaggio inoffensivo<sup>29</sup> a navi battenti bandiera straniera o registrate in Stati terzi senza la necessità di ottenere un’autorizzazione pregressa dal Paese ospitante. All’art. 17 della Convenzione di Montego Bay, infatti, si afferma che: *“Alle condizioni della presente Convenzione, le navi di tutti gli Stati, costieri o privi di litorale, godono del diritto di passaggio inoffensivo attraverso il mare territoriale”*. Il passaggio a cui si riferisce la Convenzione rappresenta un istituto tipico del diritto consuetudinario<sup>30</sup>, la cui origine risale ad un’epoca passata molto lontana e che ha trovato in seguito una sua precisa disciplina nella UNCLOS stessa. Proseguendo la lettura del testo normativo internazionale si nota che i due

---

<sup>29</sup> L’istituto del passaggio inoffensivo ricopre un ruolo fondamentale poiché consente agli Stati terzi di navigare liberamente in acque assoggettate alla sovranità dello Stato costiero, ovviamente nel rispetto dei diritti e delle leggi dello Stato ospitante. In un certo senso si può quindi definire come una sorta di garanzia della preservazione del prezioso principio della libertà dei mari che, in assenza di tale istituto, probabilmente cesserebbe di esistere a causa della crescente tendenza di territorializzazione di aree marine sempre più ampie da parte degli Stati costieri. Si cita a riguardo l’intervento di Cfr. N. RONZITTI, *Il passaggio inoffensivo nel mare territoriale e la convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare*, in *Riv. dir. int.*, 1985, p. 32 s.

<sup>30</sup> Il diritto consuetudinario è una fonte di diritto costituita dalla reiterazione costante di una certa attitudine da parte della generalità dei soggetti, accompagnato dalla convinzione della sua obbligatorietà giuridica. Nelle materie disciplinate dalla legge e dai regolamenti la consuetudine vale solo se è espressamente richiamata. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito [web: consuetudinàrio, diritto nell'Enciclopedia Treccani](http://www.encyclopedia-treccani.it).



articoli successivi si occupano di chiarire il significato di “passaggio inoffensivo” e i requisiti che deve soddisfare il passaggio per poter essere ritenuto legittimo ai sensi della Convenzione<sup>31</sup>.

Innanzitutto viene data una definizione precisa di passaggio (art. 18), al fine di evitare equivoci interpretativi. In particolare, la navigazione di una nave straniera nel mare territoriale dello Stato costiero è permessa senza previa autorizzazione solo se ha lo scopo di:

- a) *“attraversarlo senza entrare nelle acque interne né fare scalo in una rada o installazione portuale situata al di fuori delle acque interne;*
- b) *dirigersi verso le acque interne o uscirne, oppure fare scalo in una rada o installazione portuale”.*

Il passaggio, oltre ad assolvere a una delle due finalità sopracitate, deve soddisfare ulteriori requisiti: deve essere un *passaggio continuo, rapido e inoffensivo*.

Per quanto riguarda le due prime caratteristiche si rimanda all’art. 18, par. 2, della Convenzione che specifica che *“è consentita tuttavia la fermata e l’ancoraggio, ma soltanto se questi costituiscono eventi ordinari di navigazione o sono resi necessari da forza maggiore o da condizioni di difficoltà, oppure sono finalizzati a prestare soccorso a persone, navi o aeromobili in pericolo o in difficoltà”.*

L’ultimo aspetto che contraddistingue il passaggio è che deve essere inoffensivo (art. 19 UNCLOS) ovvero non deve recare *“pregiudizio alla pace, al buon ordine e alla sicurezza dello Stato costiero”.* Entrando nello specifico *“il passaggio di una nave straniera è considerato pregiudizievole per la pace, il buon ordine e la sicurezza dello Stato costiero se, nel mare territoriale, la nave è impegnata in una qualsiasi delle seguenti attività:*

- a) *minaccia o impiego della forza contro la sovranità, l’integrità territoriale o l’indipendenza politica dello Stato costiero, ...;*

---

<sup>31</sup> Cfr. ancora N. RONZITTI, *op. cit.*, p. 36 ss.

- b) ogni esercitazione o manovra con armi di qualunque tipo;*
- c) ogni atto inteso alla raccolta di informazioni a danno della difesa o della sicurezza dello Stato costiero;*
- d) ogni atto di propaganda diretto a pregiudicare la difesa o la sicurezza dello Stato costiero;*
- e) il lancio, l'appontaggio o il recupero di aeromobili;*
- f) il lancio, l'appontaggio o il recupero di apparecchiature militari;*
- g) il carico o lo scarico di materiali, valuta o persone in violazione delle leggi e dei regolamenti doganali, fiscali, sanitari o di immigrazione vigenti nello Stato costiero;*
- h) inquinamento intenzionale e grave in violazione della presente Convenzione; i) attività di pesca;*
- j) la conduzione di ricerca scientifica o di rilievi;*
- k) atti diretti a interferire con i sistemi di comunicazione o con qualsiasi altra attrezzatura o installazione dello Stato costiero;*
- l) ogni altra attività che non sia in rapporto diretto con il passaggio”.*

Occorre poi tener presente che il diritto di passaggio inoffensivo è riconosciuto a titolo gratuito per cui non è previsto alcun obbligo di pagamento per la nave straniera passante (art. 26), salvo nel caso in cui le vengano resi specifici servizi. Infine, nella UNCLOS viene puntualizzato che, nel rispetto di tutti i requisiti sopracitati, il diritto di passaggio inoffensivo non è riconosciuto solo alle navi mercantili, ma anche alle navi da guerra<sup>32</sup> o ad altri mezzi nautici, poiché il

---

<sup>32</sup> Per nave da guerra si intende una nave che appartenga alle forze armate di uno Stato, che porti i segni distintivi esteriori delle navi militari della sua nazionalità e sia posta sotto il comando di un ufficiale di Marina al servizio dello Stato e iscritto nell'apposito ruolo degli ufficiali o in documento equipollente, il cui equipaggio sia sottoposto alle regole della disciplina militare (art. 29, Convenzione di Montego Bay, 1982). Sulla questione della qualificazione giuridica delle navi da guerra si è espressa anche la giurisprudenza italiana. A tal proposito occorre citare ad esempio il celebre caso Rakete. La comandante tedesca Carola Rakete della nave Sea Watch 3, il 29 Giugno 2019, ha condotto la sua imbarcazione nel porto di Lampedusa con a bordo alcuni migranti salvati in acque internazionali. La comandante è stata processata per resistenza a

requisito dell'inoffensività del passaggio non è in alcun modo correlato alla tipologia di nave utilizzata, bensì alla natura dell'attività che la nave svolge nel mare territoriale dello Stato costiero.

### **1.3.3. La zona contigua**

La zona contigua è la zona di mare adiacente al mare territoriale che si estende a partire dalle 12 miglia nautiche, fino alle 24 miglia dalle linee di base e non può estendersi oltre (art 33.2 UNCLOS). Al contrario delle zone di mare precedentemente trattate, questa non esiste *ipso iure*<sup>33</sup>, ma necessita di un atto di proclamazione da parte dello Stato costiero per essere istituita e resa nota agli Stati terzi.

La zona contigua viene definita come una zona di mare intermedia caratterizzata dalla finalità di prevenire e punire le violazioni in materia di immigrazione ed altri atti illeciti commessi in quell'area o nel mare territoriale. In particolare l'art 33.1 della Convenzione di Montego Bay riconosce appunto allo Stato costiero il diritto di esercitare nella zona contigua il controllo necessario al fine di:

---

pubblico ufficiale e violenza contro nave da guerra poiché aveva disatteso l'ordine di fermare la rotta impartito da una motovedetta della Guardia di Finanza, successivamente urtandola mentre eseguiva l'interdetta manovra di attracco alla costa italiana. Tuttavia, la Corte di Cassazione (Cass., sez. III, 16 gennaio 2020 n. 6626, in *Sist. Pen.*, 2020, p. 4 ss.) esaminando il caso, ha deliberato l'assolvimento dell'imputata soffermandosi in particolare sull'art. 239 del Codice dell'ordinamento militare (d.lgs. 15 marzo 2010, n. 66, che ha recepito l'art. 29 della Convenzione di Montego Bay), alla luce del quale si afferma che *"le navi della Guardia di Finanza sono certamente navi militari, ma non possono essere automaticamente ritenute anche navi da guerra"*. Cfr. S. ZIRULIA, *La Cassazione sul caso Sea Watch: le motivazioni sull'illegittimità dell'arresto di Carola Rackete*, in *Sist. Pen.*, 2020, p. 7 s.

<sup>33</sup> *Ipso iure* è una locuzione latina utilizzata nel lessico giuridico e sta ad indicare "in virtù di una norma di legge", ovvero per disposizione derivante immediatamente dalla legge, senza necessità di un atto o provvedimento applicativo. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito [web: ipso iure in Vocabolario - Treccani](#).

- 1) *“prevenire le violazioni delle proprie leggi e regolamenti doganali, fiscali, sanitari e di immigrazione entro il suo territorio o mare territoriale;*
- 2) *punire le violazioni delle leggi e regolamenti di cui sopra, commesse nel proprio territorio o mare territoriale”.*

In relazione a quanto previsto, quindi, lo Stato costiero gode del diritto di inseguimento di navi straniere che si trovino in questa zona (così come nelle sue acque interne o nel suo mare territoriale) e che abbiano violato le sue leggi e i suoi regolamenti. Tale diritto viene però meno nel momento in cui la nave straniera arriva in alto mare<sup>34</sup>. Tuttavia risulta opportuno evidenziare che il diritto di inseguimento è esercitabile anche in alto mare qualora sussista una *presenza costruttiva*, ovvero quando una nave che sosta in alto mare si serve di altre imbarcazioni che fanno da spola tra la nave stessa e lo Stato costiero per il compimento di atti illeciti<sup>35</sup>.

In particolare il diritto in questione viene disciplinato dall'art. 111 UNCLOS che si preoccupa di precisare alcuni aspetti. In primo luogo l'articolo dispone che le autorità dello Stato ospitante che si occupano del pattugliamento e della sicurezza delle coste possono iniziare ad inseguire una nave straniera solo se hanno fondati motivi di ritenere che questa abbia violato le leggi e i regolamenti

---

<sup>34</sup> Si rinvia al sottoparagrafo 1.3.5 di questa tesi dove viene approfondita la trattazione dell'alto mare.

<sup>35</sup> Si richiama l'intervento della giurisprudenza italiana sul caso. Il Tribunale amministrativo regionale di Bari il 21 Ottobre 2002 ha espresso una sentenza di rigetto in merito al ricorso presentato da un cittadino albanese che aveva impugnato il precedente provvedimento amministrativo del questore di Bari del 16 Novembre 1998. Il pregresso giudizio della questura aveva deliberato l'accompagnamento alla frontiera dell'imputato perché trovato insieme ad altri connazionali da poco sbarcati clandestinamente sulle coste italiane. Il Tar, esprimendosi sulla vicenda ha confermato la decisione del questore poiché il ricorrente, come dimostrato in atti, era presente nel territorio italiano nelle date indicate nella citata documentazione, e secondo il Tribunale è colpevole di aver fatto la spola fra l'Albania e l'Italia facendo entrare clandestinamente in Italia i suoi connazionali. Cfr. Tar Puglia- Bari, 21 Ottobre 2002, n. 200204641, p. 3. Per ulteriori approfondimenti si rimanda inoltre al sito [web: infoLEGES.it](http://www.infoLEGES.it) - [Giurisprudenza - Documento](#).

del proprio Paese impiegando solo mezzi autorizzati. Tra questi vi sono: le navi da guerra, gli aeromobili militari o altre navi o aeromobili al servizio dello Stato contrassegnati ed identificabili come tali. In secondo luogo viene specificato che, una volta elaborate le proprie considerazioni sulla nave straniera, le autorità, qualora la ritenessero una minaccia, sono obbligate ad emettere un ordine di arresto mediante un segnale visivo o sonoro in modo che possa essere recepito dalla nave ospite. Solo dopo tale segnale, i soggetti competenti possono iniziare ad inseguire la nave straniera, ma solo se il bastimento o una delle sue lance si trova nelle acque dello Stato costiero e possono continuare a farlo finché la nave fuggitiva non entri nelle acque sotto la giurisdizione di un altro Stato. Laddove, però, una nave dovesse ricevere l'ordine di fermarsi o venisse sottoposta al fermo fuori dal mare territoriale senza un giustificato motivo di inseguimento, ha diritto ad essere risarcita di ogni eventuale perdita o danno derivante dalle conseguenze di tale condotta.

Per quanto attiene ai poteri dello Stato inseguitore nella prassi marittima è infine comunemente riconosciuto che l'autorità del Paese costiero non si limiti alla sola prevenzione e repressione degli illeciti commessi nel suo territorio, ma si estenda anche all'esercizio della propria giurisdizione normativa<sup>36</sup> e giudiziaria<sup>37</sup>. Nel momento in cui, quindi, lo Stato costiero dovesse riuscire ad individuare ed a catturare i soggetti, che hanno violato le norme vigenti nelle zone soggette alla propria giurisdizione, può trasportarli fino a terra e processarli secondo la legge

---

<sup>36</sup> Si riprende il termine inglese *legislative jurisdiction*, con cui si intende il potere dello Stato di regolare determinate condotte per mezzo di atti normativi.

*“Legislative jurisdiction, as the term will be used in this Article, is the power of a state to apply its law to create or affect legal interest”*. Cfr W. L. M. REESE, *Legislative Jurisdiction*, in *Columbia Law Rev.*, 1978, p. 1587 ss.

<sup>37</sup> Si riprende il termine inglese *adjudicative jurisdiction*, con cui si intende il potere delle Corti di uno Stato di applicare le norme e imporre le sanzioni da esse previste.

*“...This means that a national court merely has the capacity to interpret international law norms to the extent that the state has adopted laws”*.

Cfr. S. T. MOULAND, *Rethinking Adjudicative Jurisdiction in International Law*, in *Washington Intern. Law Journ.*, 2019, p. 177.

nazionale penale. Per quanto riguarda invece i diritti degli Stati terzi in quest'area, le navi straniere possono navigare liberamente nella zona contigua dello Stato costiero solo se lo fanno nel rispetto delle sue leggi e dei suoi regolamenti.

#### **1.3.4 La zona economica esclusiva**

Proseguendo l'illustrazione delle diverse zone di mare, dopo la zona contigua si incontra la ZEE ovvero la zona economica esclusiva: una zona di mare che ha inizio, come la zona contigua, a partire dalla fine del mare territoriale (ossia dalle 12 miglia), ma che può estendersi fino ad un massimo di 200 miglia di distanza dalle linee di base. In base a quanto appena affermato si può desumere che le due zone in questione si sovrappongono parzialmente. Oltre a condividere in parte la stessa area marina, le due zone presentano un'ulteriore caratteristica comune: così come per l'istituzione della zona contigua, anche per la ZEE la Convenzione di Montego Bay del 1982 richiede un atto di proclamazione da parte dello Stato costiero<sup>38</sup>.

I diritti di cui beneficia lo Stato proclamatore in questo spazio sono molteplici e vengono elencati nell'art. 56 UNCLOS. Si tratta di *“diritti sovrani sia ai fini dell'esplorazione, dello sfruttamento, della conservazione e della gestione delle risorse naturali, biologiche o non biologiche, che si trovano nelle acque soprastanti il fondo del mare, sul fondo del mare e nel relativo sottosuolo, sia ai fini di altre attività connesse con l'esplorazione e lo sfruttamento economico della*

---

<sup>38</sup> Nell'ordinamento marittimo nazionale la proclamazione della ZEE non è ancora stata effettuata e nel corso del tempo la necessità di definirla si è fatta sempre più evidente poiché la mancanza di una zona economica esclusiva ha causato diverse dispute tra l'Italia e alcuni Paesi limitrofi (vedasi il Capitolo V recante l'analisi di alcune controversie tra l'Italia e altri Paesi mediterranei). L'iter storico che ha seguito la delimitazione di questa particolare zona di mare verrà approfondito a livello nazionale nel paragrafo 3.1 di questa tesi.

*zona, quali la produzione di energia derivata dall'acqua, dalle correnti e dai venti, nonché diritti di installazione e utilizzazione di isole artificiali, impianti e strutture e diritto di ricerca scientifica marina”.*

Nella zona economia esclusiva sono inoltre riconosciuti a tutti gli Stati, sia costieri sia privi di litorale, *“la libertà di navigazione e di sorvolo, di posa in opera di condotte e cavi sottomarini e di altri usi del mare, leciti in ambito internazionale, collegati con tali libertà”* (art. 59 UNCLOS).

In relazione alla ZEE risulta interessante, al fine di comprenderne meglio le dinamiche, approfondire diverse questioni legate alla sua natura giuridica e alla sua istituzione nel nostro ordinamento giuridicamente. Quest'ultimo aspetto verrà trattato nei capitoli successivi a monte di un'analisi di alcuni casi di studio pratici sulle controversie tra più Stati circa la proclamazione ed estensione di questa zona.

### **1.3.5. L'alto mare**

L'alto mare è una porzione di mare che inizia dalla fine della ZEE dello Stato costiero e si distingue dalle zone finora descritte poiché non è soggetta né alla giurisdizione, né alla sovranità di alcun Paese.

Al fine di preservare la sicurezza della navigazione e monitorare i traffici marittimi in questa zona, il legislatore internazionale ha predisposto un insieme di norme volte a scongiurare e punire qualsiasi reato lesivo dell'interesse pubblico. Trattasi dei cosiddetti *“delicta juris gentium”* (artt. 99-109 UNCLOS) ovvero reati per cui esiste un interesse della collettività alla loro repressione. Tali reati consistono in: tratta degli schiavi, pirateria, traffico illecito di stupefacenti e sostanze psicotrope e trasmissioni di comunicazioni non autorizzate. In proporzione

all'incidenza del reato sulla sicurezza della navigazione, la UNCLOS riconosce poteri di relativa intensità agli Stati contraenti che possono consistere in una semplice inchiesta di bandiera<sup>39</sup> fino ad arrivare al sequestro della nave e all'arresto dei responsabili del reato.

Ad eccezione di questi casi specifici in questa zona di mare vige il principio della libertà di navigazione, continuando ad essere riconosciuti agli Stati tutti i diritti esercitabili nella ZEE (art. 86 UNCLOS). L'art. 87 della Convenzione, ai fini di evitare controversie interpretative, ribadisce questo concetto fornendo un elenco tassativo delle libertà dell'alto mare: libertà di navigazione, di sorvolo, di posa di cavi sottomarini e condotte, di costruire isole artificiali e altre installazioni consentite dal diritto internazionale; libertà di pesca e libertà di ricerca scientifica.

### **1.3.6. La piattaforma continentale**

La piattaforma continentale è una zona di mare costituita dai fondali marini ed è stata istituita grazie agli sviluppi tecnologici che al giorno d'oggi consentono un migliore sfruttamento delle risorse minerali. In particolare la UNCLOS specifica i confini di quest'area all'art. 76 che recita: *“la piattaforma continentale di uno Stato costiero comprende il fondo e il sottosuolo delle aree sottomarine che si*

---

<sup>39</sup> Per inchiesta di bandiera o *Port State Control* si intende la verifica, da parte di una nave da guerra di uno Stato, che la bandiera battuta da una nave in alto mare corrisponda alla bandiera dello Stato in cui effettivamente risulta registrata. Tale diritto, esercitabile dallo Stato costiero a difesa della sicurezza delle proprie acque e coste, trova la sua origine nel *Paris Memorandum of understanding* o più semplicemente *Paris Mou* del 1982. Con questo trattato, i Paesi contraenti manifestarono il proprio impegno ad istituire efficienti meccanismi di controllo per migliorare la sicurezza della navigazione marittima sottoponendo le navi potenzialmente pregiudizievoli per l'incolumità della comunità a stringenti ispezioni.

Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Memorandum di Parigi e i suoi 35 anni | il nautilus, Inchiesta \(enciclopedia-juridica.com\)](http://www.memorandumdi Parigi.it).



*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".* L'UNCLOS, quindi, indica come criterio di delimitazione della piattaforma continentale il punto in cui si trova l'orlo del margine continentale e ne offre un'esauritiva definizione al par. 3 dello stesso articolo ai sensi del quale *"Il margine continentale comprende il prolungamento sommerso della massa terrestre dello Stato costiero e consiste nel fondo marino e nel sottosuolo della piattaforma, della scarpata e della risalita. Non comprende gli alti fondali oceanici con le loro dorsali oceaniche ne' il loro sottosuolo".*

Alla luce di quanto disposto dall'articolo appena riportato e al fine di assolvere allo scopo della Convenzione di Montego Bay del 1982, ovvero giungere ad una chiara ed incontestabile delimitazione delle diverse zone di mare, l'art. 76, par. 5, puntualizza che, qualora l'orlo esterno del margine continentale superi le 200 miglia marine, la piattaforma continentale può estendersi fino a una distanza non superiore a 350 miglia dalle linee di base.

La piattaforma continentale, contrariamente alla zona contigua e alla zona economica esclusiva, non necessita di un atto di proclamazione da parte dello Stato costiero, il quale beneficia di diritti sovrani ed esclusivi di esplorazione e sfruttamento delle risorse marine e a tale scopo può costruire isole artificiali<sup>40</sup>,

---

<sup>40</sup> Al riguardo si cita lo storico caso italiano della Repubblica dell' Isola delle Rose, un'isola artificiale costruita nel 1966 dall' ingegnere bolognese Giorgio Rosa realizzata a 11.600 metri dalla costa adriatica, ovvero a quasi 500 metri dal limite degli 11.112 metri che costituivano il limite delle acque territoriali italiane prima della UNCLOS del 1982. Trovandosi in acque al di fuori della giurisdizione di qualsiasi Stato, l' ingegnere decise inoltre di proclamare l'indipendenza dell'isola. Tuttavia la sua costruzione venne ritenuta illegittima, poiché si utilizzò per condurre l'esplorazione del sottosuolo e l'estrazione di acqua dolce ivi presente senza prima ottenere però l' autorizzazione dello Stato costiero per lo sfruttamento delle risorse naturali presenti nella sua piattaforma

installazioni e strutture. La natura esclusiva di questi diritti costituisce un impedimento agli Stati terzi di intraprendere tali attività senza il permesso del legittimo titolare della facoltà di esplorazione e costruzione nella zona della piattaforma continentale ovvero lo Stato costiero. Agli Stati stranieri, tuttavia, sono riconosciuti altre libertà tra cui quella di posare cavi e condotte sottomarine.

### ***1.3.7. L'Area internazionale dei fondali marini***

L'area internazionale dei fondali marini è definita come la superficie sommersa situata al di là delle acque territoriali e della piattaforma continentale. L'art. 1 UNCLOS puntualizza, infatti, che in essa sono ricompresi il fondo del mare, il fondo degli oceani e il relativo sottosuolo, al di là dei limiti della giurisdizione nazionale.

In particolare gli aspetti caratterizzanti dell'area vengono trattati nella parte XI della Convenzione sul diritto del mare, la quale è suddivisa in sezione 1, contenente le disposizioni generali in materia, e sezione 2 in cui invece sono racchiusi i principi specifici applicabili a tale zona. Un aspetto indubbiamente rilevante, ai fini della determinazione dei diritti ad essa connessi, consiste nell'inapplicabilità del principio di sovranità alle acque che ne fanno parte. In base a quanto esplicitato dall'art. 137 UNCLOS, relativo al regime giuridico dell'area,

---

continentale. A fronte di tale motivazione, e contestata peraltro la mancanza di necessarie concessioni da parte dello Stato italiano per costruirla, l'isola venne demolita. Cfr. M. BUCCARELLA, *L'Incredibile storia dell'Isola delle Rose alla prova del diritto. Le isole artificiali tra romanzo, realtà (giuridica) e opportunità*, in *Dir. Pub. Comp. EU*, 2021, p. 632 ss.

nessuno Stato può esercitare la propria giurisdizione su questa zona di mare, né tantomeno sulle risorse<sup>41</sup> che vi si trovano.

Le attività esperibili nelle acque che formano parte dell'Area Internazionale sono molteplici e consistono in: libera ricerca scientifica marina, estrazione di risorse minerarie, pesca, libertà di sorvolo, libertà di navigazione, posa in opera di cavi sottomarini e condotte e libera costruzione di isole artificiali.

Qualsiasi diritto da parte degli Stati terzi può essere esercitato liberamente, ma questi devono sempre prima tenere conto degli interessi dello Stato costiero. Qualora alcune attività nell'Area comportino lo sfruttamento di risorse situate in zone sotto la giurisdizione nazionale dello Stato "ospitante", lo Stato terzo è obbligato a richiederne il consenso preventivo (art. 142.2 UNCLOS). Ai fini di permettere un uso comune pacifico<sup>42</sup> ed equo dell'Area ad ogni Paese e a beneficio dell'intera umanità<sup>43</sup>, si è resa necessaria l'istituzione dell'Autorità Internazionale dei fondali marini (art. 137.2 UNCLOS), un soggetto pubblico che ha il compito di assicurare *"l'equa ripartizione dei vantaggi finanziari e degli altri vantaggi economici derivanti dalle attività nell'Area, mediante ogni meccanismo appropriato, su una base non discriminatoria"* (art. 140.2).

La UNCLOS contiene a tal proposito chiare indicazioni riguardo alle modalità di richiesta d'uso della zona. In base a quanto disposto dalla normativa di riferimento, coloro che intendono sfruttarne una porzione sono tenuti a presentare all'Autorità una domanda relativa a una superficie che viene poi divisa

---

<sup>41</sup> *"Per risorse si intendono tutte le risorse minerali solide, liquide o gassose in situ che si trovano nell'Area sui fondi marini o nel loro sottosuolo, compresi i noduli polimetallici"* (art. 133, lett. a), UNCLOS).

<sup>42</sup> Premesso che *"L'Area e le sue risorse sono patrimonio comune dell'umanità"* (art. 136 UNCLOS, occorre però tener presente che essa *"è aperta all'utilizzazione esclusivamente a scopi pacifici da parte di tutti gli Stati, sia che si tratti di Stati dotati o privi di litorale, senza discriminazioni e senza pregiudizio delle altre disposizioni della presente parte"* (art. 141 UNCLOS).

<sup>43</sup> *"Le attività nell'Area, come specificamente previsto dalla presente parte, sono condotte a beneficio di tutta l'umanità..."* (art. 140.1 UNCLOS).

in due parti di valore commerciale stimato equivalente<sup>44</sup>. Dopodiché una parte verrà assegnata al richiedente e l'altra verrà sfruttata dalla stessa Autorità. Se quest'ultima non presenta entro 15 anni un piano di lavoro per la zona che le è stata assegnata, il richiedente potrà operare anche in tale zona, congiuntamente all'Autorità che diventerà suo socio.

---

<sup>44</sup> La dottrina è intervenuta per approfondire la questione relativa al valore commerciale dei fondali marini. L'UNCLOS richiede che il regime di condivisione dei benefici prenda in considerazione gli interessi ed i bisogni degli Stati in via di sviluppo. A tal fine in realtà il valore economico dello spazio marino non assume una rilevanza assoluta ma anzi risulta essere incisivo anche il beneficio finanziario che lo Stato richiedente trae dall'ottenimento e conseguentemente dal legittimo sfruttamento di quella porzione di fondale marino. Il vero e proprio vantaggio che scaturisce dal principio di condivisione dell'area internazionale dei fondali marini consiste, infatti, nella facoltà, per i Paesi in via di sviluppo, di utilizzare il fondale come un bacino per reperire preziose materie prime stimolando la crescita dell'economia nazionale. Cfr. D. WILDE, *Equitable sharing of deep-sea mining benefits: More questions than answers*, in *Mar. Pol.*, 2023, p. 1 s.

## CAPITOLO II

### GLI SVILUPPI NORMATIVI DEL REGIME GIURIDICO DEL MARE E LA ZONA ECONOMICA ESCLUSIVA

#### 2.1 Le tappe evolutive del regime giuridico dei mari

Nel corso della storia l'evoluzione del diritto applicabile ai mari si è sempre distinta per la continua contrapposizione tra due regimi giuridici opposti, riconducibili ai principi di libertà e sovranità<sup>1</sup>.

A partire dalla fine del XV secolo e l'inizio del XVI si affermò un rilevante interesse relativo alle questioni giuridiche marittime: fu proprio in questi anni che le dispute territoriali tra Paesi iniziarono ad essere affrontate e risolte pacificamente con l'ausilio dell'intervento di noti giuristi e studiosi competenti in materia.

Al termine di questa fase iniziale, nel XVII secolo le idee e i pensieri degli uomini dell'epoca iniziarono a diffondersi anche per iscritto attraverso la pubblicazione di alcune opere: tra queste occorre citare il "*Mare liberum sive de jure, quod*

---

<sup>1</sup> Riguardo a tale questione cfr. T. SCOVAZZI, *Elementi di diritto Internazionale del mare*, Milano, 2002, p. 19, evidenzia come si sia susseguito un bilanciamento alterno tra questi due principi a seconda delle epoche di riferimento. I due principi oggetto di discussione verranno trattati in modo più approfondito nel prossimo sottoparagrafo.

*Batavis competit ad Indicana commercia, dissertatio*”, uno scritto redatto nel 1609 dall’olandese H. De Groot<sup>2</sup> che gettò le fondamenta teoriche essenziali del principio della libertà dei mari<sup>3</sup>.

La diffusione di quest’opera costituì un vero e proprio innesco che diede origine ad una serie di dibattiti tra i sostenitori del principio di libertà di navigazione e i pensatori che difendevano il regime di dominio sui mari e quindi il principio di sovranità. Successivamente a tale pubblicazione seguirono, durante tutto il 1600, ulteriori scritti elaborati da altri studiosi.

Con l’inizio del XVIII secolo invece, per la prima volta, i due principi in questione non vennero più trattati seguendo una logica antitetica, bensì si decise di considerarli congiuntamente cercando di contemperarli. Un simile tentativo venne sperimentato dal giurista C. Van Bynkerhsoek nel 1702 nel suo scritto “*De dominio maris dissertatio*” secondo il quale uno Stato costiero poteva esercitare la propria sovranità limitatamente alle acque adiacenti alla propria costa.

Un vero e proprio punto di svolta in materia si raggiunse solo nei primi anni ‘80 del XVIII secolo, periodo in cui l’economista F. Galiani, un altro sostenitore del principio di sovranità, definì più precisamente rispetto a Bynkershoek l’area sulla quale uno Stato costiero poteva esercitare i diritti discendenti dal principio sopracitato. In particolare lo studioso italiano fornì indicazioni più precise rispetto

---

<sup>2</sup> Hugo de Groot – in italiano Ugo Grozio – fu un giurista, filosofo, teologo, umanista, storico, poeta, filologo, nonché politico, di nazionalità olandese vissuto tra il XVI e il XVII secolo. Al giorno d’oggi viene ancora considerato come il fondatore della scuola del diritto naturale. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Ugo Grozio - Wikipedia](#).

<sup>3</sup> In particolare mediante questo scritto Ugo Grozio si impegnò a confutare le pretese della Spagna e del Portogallo per il controllo dei grandi commerci via mare del XVII secolo. Nella sua celebre opera mostrò il suo disaccordo riguardo le loro rivendicazioni sulle Indie Orientali, ritenendole infondate ed illegittime sia per diritto di scoperta sia per diritto di occupazione, di conquista o donazione pontificia. Secondo il giurista olandese infatti il mare, così come l’aria, è un elemento naturale e in quanto tale non tollera né recinti né barriere. Cfr. C. TOMMASI, *La libertà dei mari. Ugo Grozio e gli sviluppi della talassocrazia olandese nel primo Seicento*, in *Scienza e Politica*, 1997, p. 39.

all'olandese, circoscrivendo l'esercizio del potere di sovranità territoriale degli Stati costieri ad un'area di estensione pari a 3 miglia dalla costa.

A seguito delle numerose *querelle* che hanno visto i giuristi nettamente divisi in due correnti contrapposte, nel corso dei secoli il principio di libertà di navigazione dei mari ha avuto infine la meglio su quello del dominio sui mari e ha raggiunto il suo momento di massima egemonia a partire dalla fine del XIX secolo<sup>4</sup>. In linea generale, però, quando si parla di tappe evolutive di un regime giuridico, indipendentemente dalla materia specifica che questo complesso di norme va a disciplinare, occorre considerare che ogni variazione del quadro normativo è frutto dell'incidenza di variabili esogene di varia natura che riflettono l'andamento dell'economia, della politica e di qualsiasi altro aspetto della vita reale. L'esigenza di ricorrere a questa breve digressione riflessiva si è resa necessaria al fine di poter chiarire il motivo per cui i successivi sviluppi del diritto del mare, a partire dal XX secolo, abbiano seguito un percorso non correlato ai tradizionali concetti di matrice giuridica di libertà e sovranità.

Le dinamiche del diritto marittimo in questi anni sono apparse segnate dalle due guerre mondiali<sup>5</sup>. Pertanto, a seguito di impellenti necessità di diversa natura, a partire dal dopoguerra il regime giuridico dei mari iniziò a contemplare un nuovo assetto delle aree marine più complesso, stabilendo diritti ed obblighi dei diversi Stati basandosi su esigenze economico-funzionali per consentire ai Paesi una

---

<sup>4</sup> Una prova evidente della prevaricazione del principio di libertà su quello di sovranità è rappresentata dalla Sentenza Tribunale arbitrale del 15 Agosto 1893 in cui si fronteggiarono Stati Uniti e Gran Bretagna. La causa della controversia era costituita dal fatto che le navi anglosassoni davano la caccia alle foche in territorio statunitense. Il collegio decisionale però si espresse in favore di tale attività poiché la zona in questione si estendeva oltre le tre miglia dalla costa degli Stati Uniti quindi esulava dalla sovranità dello Stato costiero. V. E.J. PHELPS, *The Behring sea dispute*, in *The American advocate of Peace and Arbitration*, Vol. 53, No.3, 1891, p. 84.

<sup>5</sup> Si parla della prima guerra mondiale che segnò il periodo che va dal 1914 al 1918 e della Seconda guerra Mondiale tenutasi tra il 1938 e il 1945. Per ulteriori approfondimenti vedasi i siti *web*: [guerra mondiale, Prima nell'Enciclopedia Treccani](#); [guerra mondiale, Seconda nell'Enciclopedia Treccani](#).

ripresa repentina, tralasciando invece dopo svariati secoli l'ormai obsoleto sistema di bipartizione tra mare territoriale ed alto mare<sup>6</sup>.

### **2.1.1 I contrastanti principi di libertà e di sovranità del mare**

Al fine di approfondire in modo più dettagliato le due correnti di pensiero che, come si è accennato nel paragrafo precedente, hanno determinato nette divisioni tra gli studiosi del diritto del mare nel corso degli anni, occorre fornire un quadro preciso di ciò che si intende con libertà e sovranità ed identificare il contesto storico e politico che ne ha segnato l'origine.

Sulla base della spinta della corrente umanistica che caratterizzò la fine del XIV secolo, l'uomo iniziò ad acquisire una consapevolezza differente del proprio destino rispetto a quella che lo aveva caratterizzato fino agli anni precedenti<sup>7</sup>. Grazie all'avvento dell'Umanesimo, il periodo dal XV al XVI secolo fu oggetto di radicali cambiamenti<sup>8</sup>: è proprio in questi anni infatti che l'uomo, cavalcando

---

<sup>6</sup> G. REALE, *op.cit.*, p. 547 ss.

<sup>7</sup> L'Umanesimo fu un movimento culturale risalente alla fine del XIV secolo ispirato da Francesco Petrarca e in parte da Giovanni Boccaccio. Grazie a questa nuova corrente di pensiero si passò da una concezione dell'uomo quale individuo incapace di autodeterminarsi al concetto di "*homo faber fortunae suae*". Con questa dicitura si intendeva quindi che l'uomo non fosse più dominato dalle forze provvidenziali in ogni sua azione e decisione ma che esse fossero frutto di una sua volontà indipendente. Questa nuova filosofia segnò la fine dei secoli bui del medioevo e una vera e propria rinascita dell'umanità, vedendo quindi l'uomo come l'essere al centro del mondo, richiamando la celebre opera dell'uomo vitruviano di Leonardo Da Vinci. Per ulteriori approfondimenti vedasi i siti *web*: [Umanesimo - Wikipedia](#); [Homo faber fortunae suae - ognuno è artefice del suo destino: origine del modo di dire \(biografieonline.it\)](#).

<sup>8</sup> I mutamenti della concezione planetaria della terra e dell'universo, che si verificano in seguito alla circumnavigazione del globo e alla scoperta del nuovo continente americano del 1492, cominciano a mutare tutti i rapporti fino allora esistenti. Diverse correnti spirituali dell'epoca portano ad una rivoluzione nello spazio: l'umanesimo non è infatti l'unico fattore determinante in questo senso, ma hanno ricoperto un ruolo importante in un contesto del genere anche il Rinascimento ed il Barocco.



l'onda del positivismo e dell'esaltazione umanista, si spinse oltre i confini marittimi fino ad allora conosciuti e giunse ad importanti scoperte geografiche e grandi conquiste territoriali<sup>9</sup>.

A livello globale, ricoprirono indubbiamente un ruolo incisivo la Spagna e il Portogallo<sup>10</sup>, Paese d'origine dei più noti esploratori e conquistatori dell'epoca tra cui si distinsero per merito tre grandi figure: Bartolomeo Diaz<sup>11</sup>, Vasco da Gama<sup>12</sup> e Pedro Alvares Cabral<sup>13</sup>.

A seguito delle molteplici scoperte<sup>14</sup>, grazie alle spiccate capacità di navigazione del noto esploratore genovese Cristoforo Colombo e al sostegno economico della

---

Cfr. C SCHMITT, *Sovranità dello Stato e libertà dei mari*, in *Riv. Studi politici internazionali*, 1941, p. 66.

<sup>9</sup> Non a caso infatti il periodo che va dal XV al XVIII secolo venne definito "età delle scoperte" o "delle esplorazioni geografiche".

Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Età delle scoperte - Wikipedia](#).

<sup>10</sup> Il Regno di Castiglia e il Portogallo furono i protagonisti indiscussi dell'età delle scoperte tra il XV e il XVI secolo. Entrambi si spinsero oltre le colonne d'Ercole al fine di estendere i confini del mondo cristiano e sfruttare una nuova e più vantaggiosa via marittima che conducesse all'oro africano e al mercato delle spezie in India. I Portoghesi furono i primi ad avventurarsi lungo le rotte dell'Oceano Atlantico. Le spedizioni iniziali, favorite dal principe Enrico il Navigatore, puntarono alle coste occidentali dell'Africa con l'obiettivo di accedere all'oro, al pepe e all'avorio africano e di trovare un collegamento marittimo con l'Asia per arrivare alle spezie indiane. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Scoperta dell'America il 12 ottobre 1492: cause, conseguenze e cronologia degli eventi | Studenti.it](#).

<sup>11</sup> Bartolomeo Diaz fu un esperto navigatore portoghese autore di svariate spedizioni marittime del XV secolo. La sua fama è dovuta al fatto di per aver doppiato per la prima volta nella storia il Capo di Buona Speranza nel 1487 e aver conseguentemente scoperto che l'Oceano Atlantico non era separato da quello Pacifico, contrariamente alle credenze dell'epoca.

Per approfondimenti vedasi il sito *web*: [Dias, Bartolomeu nell'Enciclopedia Treccani](#).

<sup>12</sup> Vasco da Gama fu l'autore di numerosi viaggi in India. Con il suo primo viaggio tra il 1497 e il 1499 fu il primo ad aver raggiunto il continente asiatico partendo dall'Europa attraverso una rotta oceanica collegando l'Occidente all'Oriente.

Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Vasco da Gama - Wikipedia](#).

<sup>13</sup> Pedro Alvares Cabral fu un altro noto esploratore di origine portoghese che svolse la sua attività negli stessi anni di Da Gama. A lui si deve la scoperta, seppur accidentale, del Brasile, avvenuta nel 1500.

Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Pedro Álvares Cabral - Wikipedia](#).

<sup>14</sup> V. note precedenti.

sua spedizione da parte del Regno di Spagna, nel 1492 venne scoperta l'America, un nuovo continente fino ad allora inesplorato. Questo sconcertante evento fu l'ennesima prova lampante del fatto che i confini marittimi riportati sulle carte geografiche non erano così dettagliati ed insindacabili, contrariamente alle comuni credenze dell'epoca.

A partire da solo un anno dopo la scoperta del nuovo continente americano, mediante la bolla del 25 Settembre 1493 di Papa Alessandro, venne attribuita a Spagna e Portogallo la sovranità sull'alto mare, una zona di mare che oggi risulta sottratta alla giurisdizione di qualsiasi Stato.

L'anno dopo seguì un altro avvenimento saliente: la stipula del trattato di Tordesillas, un accordo concluso nel 1494 con cui la Spagna e il Portogallo si spartirono le terre di tutto il mondo.

Alla luce di questi eventi fu ormai chiaro alle altre Nazioni che era iniziata l'era dell'egemonia marittima delle due potenze mondiali cattoliche dell'epoca e l'affermazione del mare quale *res nullius*<sup>15</sup>. Il mare, che quindi veniva definito come un bene non appartenente a nessuno, diveniva un bene di proprietà delle due Corone che erano riuscite ad imporre il loro *dominium* e ad impossessarsene con la forza. È proprio in questo quadro storico e geopolitico che si inserisce l'affermazione definitiva del principio di sovranità statale<sup>16</sup>, con specifico riferimento ai mari.

---

<sup>15</sup> Il concetto di *res nullius* risale ai tempi del diritto romano. Con questo termine latino si intende "cose che non appartengono a nessuno". In virtù dell' assenza di un reale proprietario del bene in questione qualificabile come *res nullius*, vige il principio secondo il quale "ciò che non è di nessuno sarà del primo che se ne impossessa".

Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito [web: Il Mare nelle relazioni internazionali attraverso i secoli. Parte seconda - Geopolitica.info](http://www.geopolitica.info).

<sup>16</sup> Si tratta di un istituto di diritto internazionale secondo cui ogni Stato ha il diritto esclusivo di esercitare la somma dei suoi tre poteri di governo sui territori di sua proprietà che sono: potere legislativo, potere esecutivo e potere giudiziario.

Il potere legislativo di uno Stato consiste nella facoltà di produrre leggi, quello esecutivo consiste nella capacità di farle rispettare, mentre il potere giudiziario rappresenta il

In un contesto del genere diversi Paesi protestanti tra cui la Francia, l'Inghilterra e l'Olanda iniziarono a manifestare la propria avversità al regime di monopolio marittimo delle potenze cattoliche in auge.

A partire da questo scenario storico e geopolitico si rese esplicita la necessità delle Nazioni di difendere i propri confini da potenziali colonizzatori e nacque così il concetto di libertà di navigazione, un principio fortemente sostenuto da celebri pensatori e giuristi marittimi dell'epoca come il già citato Hugo De Groot<sup>17</sup>. Si deve al suo intervento sulla qualificazione giuridica del mare, infatti, l'introduzione del concetto di *mare liberum*<sup>18</sup> che prende il nome dall'omonima opera del 1609<sup>19</sup>, espressamente in contrasto con la concezione di *res nullius* e il principio di sovranità sui mari del XVI secolo. Grozio, infatti, supera l'idea secondo cui il mare è qualificabile come un bene il cui possesso fisico ottenuto con le armi comporti proprietà assoluta, andando invece a sposare il concetto di mare come *res communes omnium*<sup>20</sup>, bene che è di proprietà comune. Attraverso la

---

diritto dello Stato di giudicare ed adottare provvedimenti punitivi a discapito dei soggetti che hanno violato le leggi emanate.

In accordo a CH-L. DE MONTESQUIEU, *De l'Esprit Des Lois*, Ginevra, 1748 questi tre poteri devono essere gestiti da soggetti separati al fine di garantire la democrazia liberale all'interno di una Nazione e scongiurare qualsiasi forma di abuso di potere. Per approfondimenti vedasi i siti *web*: [Sovranità - Wikipedia](#) e [Spirito delle leggi, Lo \(De l'esprit des lois\) in "Dizionario di filosofia" \(treccani.it\)](#).

<sup>17</sup> Cfr. paragrafo 2.1.

<sup>18</sup> Con la locuzione latina *mare liberum*, strettamente legata al concetto di mare come *res communes omnium* e al principio di libertà dei mari, si intende uno specchio d'acqua navigabile a cui hanno diritto di uguale accesso tutte le Nazioni.

In riferimento al sito *web*: [mare liberum - inglese definizione, grammatica, pronuncia, sinonimi ed esempi | Glosbe](#) viene definito come: "*navigable body of water to which all nations have equal access*".

<sup>19</sup> Cfr. H. DE GROOT, *Mare liberum sive de jure, quod Batavis competit ad Indicana commercia, dissertatio*, Leuven, 1609.

<sup>20</sup> Nel *corpus* giustiniano il mare veniva annoverato tra le *res communes omnium*, secondo la celebre definizione di Marciano: "*Et quidem naturali iure omnium communia sunt illa: aer, aqua profluens, et mare, et per hoc litora maris*". Il mare rientrava dunque tra quelle "cose che non appartengono ai privati né a una collettività politica, ma che sono lasciate al godimento di tutti gli esseri umani". Cfr. P. LAMBRINI, *Strutture giuridiche romane e diritto privato europeo*, Napoli, 2019, p. 1.

pubblicazione dei propri scritti contribuì a diffondere e a sostenere il principio di libertà di navigazione, rafforzandone la valenza grazie all'adesione al suo pensiero da parte di altri giuristi.

Occorre tuttavia sottolineare che il notevole seguito riscontrato dal principio antitetico a quello della sovranità sui mari fu in gran parte dovuto alla spinta del Regno d'Inghilterra che, sotto il governo della regina Elisabetta I a partire dal 1558, si pronunciò esplicitamente a favore del *mare liberum*. Il contributo più incisivo in materia di definizione giuridica dei mari, dopo quello di Grozio, fu lo scritto *Mare Clausum* di John Selden<sup>21</sup> redatto nei primi anni del 1600 in risposta al pensiero dell'olandese. Nella sua opera il giurista inglese propendeva per un'accezione di mare quale uno specchio d'acqua navigabile sotto la giurisdizione di uno Stato, chiuso o non accessibile ad altri Stati.<sup>22</sup> In questo modo il XVII secolo divenne il periodo simbolo dell'inizio della vera e propria "battaglia di libri"<sup>23</sup> tra i sostenitori dei principi regolatori del diritto del mare, periodo che si protrasse fino al XX secolo. A fronte della controversia riguardo l'applicabilità del principio di libertà e di sovranità che non aveva ancora permesso di stabilire un regime giuridico dei mari definitivo, si fece sempre più nitida la consapevolezza di dover contemperare le due posizioni antitetiche.

Se da un lato, infatti, risultava indispensabile la protezione delle acque adiacenti alle proprie coste, dall'altro risultava tuttavia necessario ribadire e difendere gli interessi dei Paesi legati alla libertà di navigazione, di pesca e di espletamento

---

<sup>21</sup> John Selden fu un noto giurista e politico inglese vissuto tra il 1584 e il 1654. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [John Selden - Wikipedia](#).

<sup>22</sup> "...navigable body of water under the jurisdiction of a state that is closed or not accessible to other states". Cfr. J. SELDEN, *Mare clausum seu de dominio maris*, Londra, 1635.

<sup>23</sup> Cfr. S. GIALDRONI, *Il mare liberum prima e dopo il "Mare liberum"*. *La libertà di commercio e navigazione in Gentili, Grozio e Selden*, Padova, 2022, p. 47.

delle attività commerciali nelle acque marine. Un simile risultato fu raggiunto per la prima volta solo nel XVII secolo quando venne formulata ed adottata a livello internazionale la regola della *gittata di cannoni*<sup>24</sup> secondo cui la sovranità dello Stato costiero sul mare era limitata all'ampiezza dell'area che poteva essere coperta dalle artiglierie collocate a terra. In questo modo lo spazio marittimo, al di là della fascia sottoposta alla gittata dei cannoni, era sottratto alla sovranità statale e doveva rimanere libero.

Il criterio così adottato riscontrò un notevole successo fino alla fine del 1700, quando venne abbandonato in favore del nuovo *limite delle tre miglia*, ideato dal filosofo economista napoletano Ferdinando Galiani<sup>25</sup>, secondo il quale il mare territoriale di uno Stato si estendeva fino ad un massimo di tre miglia dalle sue coste. La nuova regola di delimitazione dei confini marittimi introdotta dal pensatore italiano raccolse un gran numero di adesioni e divenne il criterio maggiormente adottato per calcolare i confini del mare territoriale di moltissime Nazioni fino alla seconda metà del XX secolo.

### ***2.1.2. Il ruolo delle Nazioni Unite nella codificazione del diritto del mare***

Mentre il diritto consuetudinario, fino a circa la metà del XX secolo, conosceva solo due zone – l'alto mare, caratterizzato dalla libertà, e il mare territoriale,

---

<sup>24</sup> Con la regola della gittata dei cannoni si riprende il pensiero del già citato giurista olandese Cornelius van Bynkershoek secondo il quale il potere dello Stato finisce dove termina la forza delle sue armi: "*Potestas terrae finitur ubi finitur armorum vis*".

Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito [web: Dalla "regola della gittata dei cannoni" al "limite delle tre miglia" | Consulenza Legale avv. Matrone Emiliana \(consulenza-legale.info\)](#).

<sup>25</sup> V. *retro* paragrafo 2.1. Ci si riferisce al *Territorial Waters Jurisdiction Act* del 1878 in cui l'Inghilterra proclamò l'ampiezza del proprio mare territoriale sulla base della regola delle tre miglia di Galiani. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito [web: PIT 33 \(unep.org\)](#).

caratterizzato dalla sovranità dello Stato costiero – il regime giuridico marittimo contemporaneo considera oggi un numero più elevato di zone caratterizzate da varie combinazioni tra libertà di tutti gli Stati e poteri dello Stato costiero.

Una simile evoluzione della disciplina sulla delimitazione dei confini marittimi è senza dubbio frutto, come illustrato nel paragrafo precedente, di molteplici sforzi effettuati nel corso dei secoli da diversi giuristi e pensatori devoti alla causa<sup>26</sup> che hanno contribuito mediante la diffusione delle proprie opere.

Tuttavia, un ruolo primario è stato ricoperto nel XX secolo dalle Nazioni Unite, un'organizzazione internazionale nata a seguito della seconda guerra mondiale nel 1945 con l'obiettivo di prevenire qualsiasi tipo di conflitto tra Nazioni. Fu proprio in virtù di questo scopo comune che i Paesi aderenti all'ONU operarono al fine di contemperare definitivamente le due posizioni opposte di libertà e sovranità e stabilire una volta per tutte una disciplina marittima universale applicabile a livello internazionale.

Il primo incontro delle Nazioni Unite si tenne nel 1956 a Ginevra dove, dopo undici anni dalla sua istituzione, gli Stati aderenti all'Organizzazione si riunirono e dopo due anni di negoziazioni ratificarono quattro convenzioni sul diritto del mare, ognuna delle quali identificava una distinta zona di mare con diritti specifici per ciascuna e diversi gradi di incidenza dei due principi fino ad allora contrapposti<sup>27</sup>.

È proprio a partire da questo congresso che ebbe inizio il tanto agognato stravolgimento del regime giuridico marittimo. Il 1956 non fu infatti l'unica occasione di incontro delle Nazioni Unite, poiché dopo solo 4 anni seguì la Seconda Conferenza sul diritto del mare, la quale però non riscontrò purtroppo il medesimo successo della precedente.

Evidentemente questa serie di incontri non risultò tuttavia sufficiente a porre una fine a questo dibattito, apparentemente interminabile.

---

<sup>26</sup> Ci si riferisce agli autori menzionati *retro* al paragrafo 2.1 e al sottoparagrafo 2.1.1.

<sup>27</sup> Vedi nota n. 17 paragrafo 1.3.

Nel 1967 Malta, insoddisfatta delle condizioni pattuite fino a quel momento, avanzò polemiche relative alla scarsità delle risorse marine considerate patrimonio comune all'umanità<sup>28</sup>, generando così i presupposti per la fissazione di una Terza Conferenza sul diritto del mare, svoltasi nel 1973 a New York. A causa della delicata posizione dei Stati partecipanti derivante dalle complesse attività di mediazione e bilanciamento dei propri interessi con quelli altrui, l'ultimo incontro dell'ONU fu quello più lungo e si concluse solo dopo 9 anni, con la firma, nel 1982 della Convenzione di Montego Bay sul diritto del mare (UNCLOS): un accordo costituito da 320 articoli che ancora oggi sancisce il netto distacco dalla logica dualistica di libertà e sovranità e abbraccia una filosofia di commistione definitiva dei due principi.

## **2.2 La Convenzione di Montego Bay del 1982 sul diritto del mare**

La Convenzione<sup>29</sup> di Montego Bay è una convenzione internazionale e in quanto tale, a livello giuridico, è classificabile come una fonte normativa sovranazionale.

---

<sup>28</sup> Nel 1967 Arvid Pardo, noto diplomatico, studioso e professore universitario maltese noto oggi come il "Padre della Conferenza sul diritto del mare", espresse la sua opposizione a quanto previsto dalla UNCLOS fino ad allora poiché secondo il suo pensiero il patrimonio comune all'umanità era stato ridotto a "pochi pesci e un po' di alghe". Si deve a lui oggi l'art. 136 della UNCLOS che stabilisce l'esistenza dell'Area Internazionale dei Fondali Marini come patrimonio dell'umanità (vedi, retro, sottoparagrafo 1.3.7). Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Arvid Pardo - Arvid Pardo - abcdef.wiki](http://ArvidPardo-abcdef.wiki).

<sup>29</sup> Le Convenzioni sono atti negoziali bilaterali o plurilaterali con cui due o più soggetti costituiscono, modificano o estinguono tra loro un rapporto giuridico. Lo scopo di questi particolari strumenti è quello di dettare regole di uniforme applicazione tra gli Stati in modo da prevenire l'insorgere di conflitti di legge e si contraddistinguono per un *iter* di adozione estremamente tortuoso ed articolato. Le convenzioni vengono di norma elaborate da organizzazioni internazionali, alle quali partecipano vari delegati degli Stati a livello mondiale. Essi si occupano della stesura del testo normativo cercando di trovare

In accordo a questa sua natura, essa è situata in una posizione gerarchica di prevalenza rispetto alle norme interne di un Paese, il cui campo di applicabilità appare comparativamente più ristretto e subordinato.

Per comprendere le motivazioni che si celano dietro l'inaspettato successo riscosso dalla Convenzione di Montego Bay<sup>30</sup>, risulta opportuno analizzarne gli aspetti distintivi. In virtù del suo carattere universale e delle numerose radici consuetudinarie su cui affonda, l'UNCLOS, nel sistema del diritto internazionale, si differenzia da qualsiasi altro accordo tra Stati. Il fatto che si tratti di una

---

un articolato. Le convenzioni vengono di norma elaborate da organizzazioni internazionali, alle quali partecipano vari delegati degli Stati a livello mondiale. Essi si occupano della stesura del testo normativo cercando di trovare un compromesso tra interessi economici e interessi politici dei vari Paesi partecipanti. Al termine di questa complessa fase, nel momento in cui viene finalmente raggiunto un accordo, la convenzione viene firmata e da questo momento i redattori della relazione dichiarano che quello siglato è il testo definitivo. Attraverso la firma, tuttavia, uno Stato risulta ancora vincolato al rispetto della convenzione, poiché ciò avviene solo a seguito di un procedimento di recepimento: in genere lo strumento con cui ciò avviene è la ratifica, una legge nazionale con cui uno Stato dichiara di impegnarsi ad osservare il contenuto di una data convenzione. La semplice ratifica però non è ancora sufficiente a suggellare l'obbligo di rispetto del testo normativo. Questo impegno scaturisce infatti per un determinato Stato solo a partire dalla deposizione della sua dichiarazione di volontà presso l'organizzazione che ha elaborato la convenzione. Quest'ultima operazione è richiesta per due motivi: in primo luogo per permettere all'organizzazione di sapere chi sono gli Stati ratificanti e renderne pubblica la lista. La deposizione della ratifica è inoltre necessaria per mantenere aggiornato il conteggio degli Stati contraenti, poiché, per poter entrare in vigore, la convenzione deve ottenere certo numero minimo di ratifiche indicato nel testo. Laddove invece un contraente voglia esimersi dal rispetto della Convenzione può attuare una denuncia della stessa, un procedimento con cui il soggetto interessato dichiara di non voler più attenersi al contenuto normativo ratificato in precedenza. La ratifica e l'adesione ad un testo unico vigente a livello internazionale da parte di più di 100 Stati a partire dagli ultimi vent'anni del XX secolo fu senza dubbio un risultato sorprendente e rivoluzionario per il diritto marittimo. Cfr. M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Corso breve di diritto dei trasporti*, Milano, 2017, p. 4 s.

<sup>30</sup> Allo stato attuale la Convenzione annovera circa 193 Stati contraenti, ciò fa ritenere quindi più che raggiunto il requisito della *diuturnitas* che richiede semplicemente una sufficiente e non totale uniformità di comportamenti. Con il termine *diuturnitas* si intende una ripetizione costante di un determinato comportamento nel tempo da parte di una generalità di soggetti. Cfr. ancora G. CAMARDA, *Le zone economiche esclusive nel Mediterraneo*, in *Riv. dir. nav.*, 2020, p. 754.



*Grundnorm*<sup>31</sup> può evincersi indirettamente dalla Convenzione stessa all'art. 311<sup>32</sup>, ove si richiamano i principi di diritto internazionale enunciati dalla Carta dell'ONU<sup>33</sup>. In alcuni casi le norme presenti costituiscono, con qualche modifica, una sorta di ricodificazione di accordi internazionali preesistenti: ne sono un esempio gli artt. 76-85 dove viene ripresa la Convenzione di Ginevra del 1958 sulla piattaforma continentale<sup>34</sup>. Al contrario, invece, in altri casi l'UNCLOS attua una codificazione di ciò che prima era diritto consuetudinario universale: è il caso dei diritti e degli obblighi relativi alle risorse viventi nella zona economica esclusiva.

Alla luce delle premesse di cui sopra, l'UNCLOS è quindi definibile come una Convenzione che codifica principi della consuetudine internazionale formatasi nel corso degli anni a seguito della ripetuta osservanza di un insieme di leggi con lo stesso contenuto da parte di un numero rilevante di Stati.

---

<sup>31</sup> “Norma superiore”. Il termine fu coniato dal giurista e filosofo austriaco Hans Kelsen nel XX secolo per indicare una norma fondamentale su cui si basa un intero ordinamento giuridico. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Grundnorm Law and Legal Definition | USLegal, Inc.](#)

<sup>32</sup> L'UNCLOS si può definire come una norma fondamentale in materia di diritto marittimo poiché l'art 311 recita che: “La presente convenzione prevale, tra gli Stati contraenti, sulle convenzioni di Ginevra del 29 aprile 1958 sul diritto del mare”. Cfr. G. CAMARDA, *op. cit.*, p. 753.

<sup>33</sup> La carta dell'ONU è il trattato istitutivo dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, adottato dalla Conferenza di San Francisco il 26 giugno 1945. Questo documento si articola in 19 capitoli che definiscono i principali obiettivi dell'organizzazione consistenti principalmente nella promozione di rapporti internazionali pacifici e la cooperazione tra i diversi Paesi membri. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Carta delle Nazioni Unite nell'Enciclopedia Treccani](#).

<sup>34</sup> Cfr. G. CAMARDA, *op. cit.*, p. 754.

## 2.3. La zona economica esclusiva

### 2.3.1 La storia e la natura giuridica

Alla luce delle spiccate capacità diplomatiche dimostrate dagli Stati contraenti che hanno portato alla definizione di un quadro normativo universale ben preciso del regime giuridico dei mari, si credevano ormai superate le tradizionali divisioni tra i giuristi marittimi che avevano da sempre contraddistinto la materia. Ciononostante, gli scontri ideologici non cessarono di esistere neanche con la ratifica dell'UNCLOS. Ancora oggi, infatti, a poco più di 40 anni dalla sottoscrizione della Convenzione di Montego Bay del 1982 e a quasi 30 anni dalla sua entrata in vigore (1994) rimangono irrisolte numerose questioni interpretative del testo. Un simile scenario trova attualmente un riscontro concreto ad esempio nella disciplina in materia di zone economiche esclusive.

Il complesso di norme relative alla ZEE dettate dalla Convenzione si compone di ventun articoli (da 55 a 75) ed è caratterizzato da frequenti richiami nell'intero resto dell'articolato<sup>35</sup>. A causa di un quadro così frammentato e dispersivo, pertanto, sono ancora da chiarire oggi diversi aspetti in merito alla qualificazione giuridica di questa peculiare zona di mare<sup>36</sup>.

---

<sup>35</sup> Come nel caso dell'esercizio del diritto di inseguimento *ex art. 111* per violazioni avvenute nella ZEE, controllo dell'inquinamento provocato da navi e osservanza delle rotte.

<sup>36</sup> Il tema della ZEE ha destato l'interesse di molti giuristi e studiosi del diritto del mare. Per quanto concerne questo istituto convenzionale si annoverano infatti molteplici interventi della dottrina finalizzati ad esaminare gli aspetti e le problematiche derivanti dalla complessità della materia. Tra questi occorre citare Cfr. T. SCOVAZZI, *La zee nei lavori per la nuova codificazione del diritto del mare*, in *Riv. dir. int.*, cit., 1974, p. 733 ss.; B. CONFORTI (a cura di), *La zona economica esclusiva*, Milano, 1983; A. DEL VECCHIO, *Zona economica esclusiva e Stati costieri*, Firenze, 1984.

Prima, però, di discutere le problematiche correlate alla natura della ZEE è però opportuno percorrere le tappe che hanno condotto alla sua istituzione ed introduzione richiamando la Terza Conferenza delle Nazioni Unite del 1973<sup>37</sup>. Dopo numerosi anni di dibattiti, fu proprio in occasione di questo incontro che gli Stati partecipanti iniziarono a partorire l'idea di istituire delle zone marittime intermedie con la finalità di riconoscere agli Stati costieri l'esercizio esclusivo di diritti riguardanti soprattutto materie aventi rilevanza economica. In particolare, si disegnò l'ipotesi di una zona, sotto la giurisdizione esclusiva dello Stato costiero, che avrebbe dovuto estendersi a partire dalla fine delle acque territoriali fino ad un massimo di duecento miglia dalle linee di base al fine di garantire lo sfruttamento delle risorse biologiche e minerarie presenti in un'ampia area di mare vicina alle coste.

Questa zona, dapprima denominata *mare patrimoniale*, successivamente, venne definita zona economica esclusiva, un concetto molto vicino a quello di *zona marittima*, ossia una particolare zona di mare istituita già all'inizio degli anni '50 da Cile, Ecuador e Perù<sup>38</sup>.

Come già illustrato nella fase iniziale dell'elaborato<sup>39</sup>, secondo la UNCLOS la zona economica esclusiva ha inizio a partire dalla fine del mare territoriale (ovvero dalle 12 miglia) e può estendersi fino ad un massimo di 200 miglia di distanza dalle linee di base. L'art. 55 della Convenzione, che ne introduce la disciplina, si occupa solo di fornire una localizzazione geografica generale di questa zona senza però

---

<sup>37</sup> Vedi sottoparagrafo 2.1.2.

<sup>38</sup> Cfr. G. REALE, *op.cit.*, p. 555.

<sup>39</sup> Vedi sottoparagrafo 1.3.4.

precisare i diritti e la giurisdizione dello Stato costiero e i diritti e le libertà degli Stati terzi<sup>40</sup> esercitabili, rimandando così ad articoli successivi<sup>41</sup>.

Al fine di comprendere la natura giuridica di questa zona occorre abbandonare la concezione dicotomica classica alto mare-mare territoriale. Sulla base di questa semplice e ormai arcaica distinzione la ZEE parrebbe presentare caratteristiche più simili all'alto mare. I diritti riconosciuti allo Stato costiero in tale zona sono infatti analoghi ai diritti sovrani valevoli nella piattaforma continentale per la ricerca e sfruttamento delle risorse naturali del fondo marino e del sottosuolo, seppur, nel caso della prima zona, siano esercitabili solo subordinatamente alla sua proclamazione. Tuttavia, un inquadramento di questo tipo andrebbe a ledere quanto espresso dalla UNCLOS riguardo la localizzazione dell'area e i diritti concernenti. Rimangono quindi aperte due ulteriori ipotesi: la prima secondo cui la ZEE possa essere definita una *zona sui generis*<sup>42</sup>, soluzione questa intermedia, e la seconda in base alla quale invece è identificabile come alto mare dotato del suo tipico regime di libertà, ma con rilevanti limitazioni in termini di diritti e giurisdizione in favore dello Stato costiero.

Tra le due tesi prevale la prima posizione per le seguenti ragioni. Basti pensare che la ZEE non può in nessun modo essere ricondotta al concetto di alto mare in quanto è soggetta alla giurisdizione funzionale<sup>43</sup> dello Stato costiero che vi

---

<sup>40</sup> Ai sensi dell'art. 55 UNCLOS: "*La zona economica esclusiva è la zona al di là del mare territoriale e ad esso adiacente, sottoposta allo specifico regime giuridico stabilito nella presente parte, in virtù del quale i diritti e la giurisdizione dello Stato costiero, e i diritti e le libertà degli altri Stati sono disciplinati dalle pertinenti disposizioni della presente Convenzione.*"

<sup>41</sup> Vedi, *infra*, paragrafo 3.2.

<sup>42</sup> Cfr. G. ANDREONI, G. CATALDI, *Sui generis zones*, in *The IMLI Manual International Maritime Law*, Oxford, 2014, p. 217 ss.

<sup>43</sup> Consiste nell'interpretazione oggettiva delle disposizioni generanti norme per risolvere le controversie in posizione d'indipendenza rispetto alle parti e di indifferenza riguardo all'esito della controversia riguardo all'esito della controversia. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [La giurisdizione - Wikiversità \(wikiversity.org\)](http://www.wikiversity.org).

esercita il proprio *imperium*<sup>44</sup>. D'altra parte, essa non può neppure essere ricondotta univocamente al concetto di mare chiuso, in quanto le navi straniere godono della libertà di navigazione nelle sue acque senza obbligo di presentarne domanda allo Stato ospitante.

Si può quindi affermare, in conclusione, che la ZEE gode di un regime giuridico speciale interponendosi a metà tra il concetto di mare territoriale e quello groziano<sup>45</sup> di alto mare.

L'intento con cui gli Stati contraenti della UNCLOS hanno deciso di introdurre questa zona speciale nel testo normativo di diritto internazionale uniforme rispecchia perfettamente lo scopo che si prefigge la Convenzione: mediare le esigenze degli Stati di tutelare i propri confini attraverso la sovranità dei mari tipica del mare territoriale e allo stesso tempo salvaguardare la libertà di navigazione che caratterizza l'alto mare.

L'inserimento di questa nuova zona di mare rappresenta la principale novità apportata dalla Convenzione di Montego Bay del 1982, con la quale gli Stati contraenti riuscirono finalmente ad ampliare la propria giurisdizione esclusiva su una fascia di mare ben più estesa rispetto allo storico limite delle 12 miglia costituito dal mare territoriale<sup>46</sup>.

### **2.3.2. I diritti esercitabili nella ZEE dagli Stati costieri e Paesi terzi**

A seguito di una panoramica incentrata sugli aspetti distintivi della ZEE e sulle sue origini si passa ora a presentare la disciplina vigente in materia di diritti e obblighi

---

<sup>44</sup> Cfr. G. CAMARDA, *op. cit.*, p. 759.

<sup>45</sup> Vedi, *retro*, sottoparagrafo 2.1.1.

<sup>46</sup> Secondo l'art. 57 UNCLOS: "La zona economica esclusiva non si estende al di là di 200 miglia marine dalle linee di base da cui viene misurata la larghezza del mare territoriale".

degli Stati costieri e dei Paesi terzi in tale zona di mare. In osservanza all'art. 56 UNCLOS, nella zona economica esclusiva lo Stato costiero gode dei diritti sovrani<sup>47</sup> consistenti nella possibilità di “*esplorare, sfruttare, conservare e gestire le risorse naturali, viventi o non viventi*”<sup>48</sup>, che si trovano nelle acque sovrastanti il fondo del mare, sul fondo del mare e nel relativo sottosuolo, e può condurre qualsiasi altra attività connessa all'esplorazione e allo sfruttamento economico della zona, quali la produzione di energia derivata dall'acqua, dalle correnti e dai venti<sup>49</sup>”.

Lo Stato costiero ha inoltre giurisdizione<sup>50</sup> in materia di installazione ed utilizzazione di isole artificiali, impianti e strutture e ricerche scientifiche marine. Tra le attività esperibili previste dal testo normativo di diritto internazionale uniforme assume particolare rilievo la pesca, a cui l'UNCLOS rivolge grande attenzione. Il legislatore internazionale, infatti, cerca di soddisfare interessi contrapposti di più soggetti: da una parte lo Stato costiero vuole cercare di sfruttare il più possibile le risorse della propria zona, dall'altra, invece, si palesa l'interesse degli Stati terzi che vorrebbero anch'essi poter usufruire della fauna marina presente in quelle acque rivendicando la natura giuridica del mare quale

---

<sup>47</sup> Con il termine *sovereign rights* ci si riferisce a poteri esercitabili con atti ed attività a finalità economica prevalente (art. 56 UNCLOS). Cfr. G. CAMARDA, *op. cit.*, p. 762.

<sup>48</sup> Il termine *non living resources* comprende l'insieme delle opere dell'uomo che a seguito di un fenomeno di connaturazione sono divenute parte del mare. Un esempio tipico è quello dei relitti di navi affondate giacenti sui fondali marini. Cfr. nuovamente G. CAMARDA, *op. cit.*, p. 762.

<sup>49</sup> Un'analisi più approfondita della normativa vigente in materia di estrazione di risorse e produzione di energia in mare aperto si è resa necessaria in seguito all'esplosione di una piattaforma petrolifera avvenuta nel Golfo del Messico il 20 Aprile 2010. A partire da questo episodio gli Stati europei si sono riuniti per regolamentare le attività *offshore* nel bacino del Mediterraneo ed evitare simili disastri ambientali a discapito dell'intera comunità. Cfr. N. ROS, *La réglementation euro-méditerranéenne des activités offshore*, in *Dir. Comm. Int.*, 2015, p. 93 ss.

<sup>50</sup> Con il termine *jurisdiction* riportato dall'art. 56 della UNCLOS si fa riferimento agli strumenti di tutela adottabili dallo stato al fine di imporre il rispetto delle proprie leggi e regolamenti agli Stati terzi nella propria ZEE. Tra questi si trovano: l'apparato normativo nazionale e diversi interventi cautelari quali l'ispezione, l'abbordaggio e il fermo nei confronti delle navi straniere che violino i diritti sovrani previsti dalla Convenzione. Cfr. G. CAMARDA, *op. cit.*, p. 762 s.

*res communes omnium*<sup>51</sup>. Allo stesso tempo la Convenzione si trova a dover anche soddisfare l'interesse dell'intera collettività, quello più rilevante, che consiste nel prevenire il depauperamento dei mari. A tal proposito occorre evidenziare che, per la prima volta nella storia, mediante la UNCLOS viene introdotto un regime di tutela dell'ambiente marino, il quale viene definito all'art. 136 patrimonio comune dell'umanità. L'UNCLOS si preoccupa di definire, oltre ai diritti, anche i doveri a cui gli Stati contraenti devono ottemperare sia all'interno delle proprie acque territoriali sia al di fuori: su di essi grava infatti la protezione e la preservazione dell'ambiente marino nel suo complesso, in valenza del principio di divisibilità del mare<sup>52</sup>.

Al fine di promuovere una pacifica convivenza di più Paesi è stata introdotta una disposizione secondo cui lo Stato costiero, nell'esercizio dei propri diritti e nell'assolvimento dei propri doveri nella zona economica esclusiva, deve sempre tenere conto dei diritti e degli obblighi degli altri Stati, e agire in conformità con quanto previsto dalla Convenzione.

Volgendo, invece, l'attenzione ai diritti degli Stati terzi essi godono, in virtù di quanto espresso all'art. 59, *“della libertà di navigazione e di sorvolo, di posa in opera di condotte e cavi sottomarini ... e di altri usi del mare, leciti in ambito internazionale, collegati con tali libertà*<sup>53</sup>.

---

<sup>51</sup> Vedi, *retro*, nota n. 18 del sottoparagrafo 2.1.1.

<sup>52</sup> Vedi nota n. 2 paragrafo 1.1

<sup>53</sup> L'art. 59.1 UNCLOS sancisce che: *“Nella zona economica esclusiva tutti gli Stati, sia costieri sia privi di litorale, godono, conformemente alle specifiche disposizioni della presente convenzione, delle libertà di navigazione e di sorvolo, di posa in opera di condotte e cavi sottomarini, indicate all'articolo 87, e di altri usi del mare, leciti in ambito internazionale, collegati con tali libertà, come quelli associati alle operazioni di navi, aeromobili, condotte e cavi sottomarini, e compatibili con le altre disposizioni della presente Convenzione”*.

Anche in questo caso viene puntualizzato che i destinatari di tali diritti possono esercitarli solo subordinatamente al rispetto e all'osservanza dei diritti, degli obblighi, delle leggi e dei regolamenti dello Stato costiero<sup>54</sup>.

### **2.3.3 Le difficoltà di delimitazione delle ZEE tra Stati con coste opposte o adiacenti**

A causa di una sua proclamazione, la delimitazione della ZEE tra Stati rivieraschi limitrofi o adiacenti incontra più ostacoli rispetto alla definizione della piattaforma continentale nei fondali marini degli stessi Stati, nonostante i criteri adottati risultino essere gli stessi. A tal proposito l'art. 74<sup>55</sup> della Convenzione di Montego Bay stabilisce in linea generale i criteri da adottare per delimitare la zona economica esclusiva tra Stati con coste opposte o adiacenti, richiamando le disposizioni sulla delimitazione della piattaforma continentale previste dall'art. 83<sup>56</sup>. L'elemento che determina una crescente criticità applicativa del primo istituto rispetto al secondo risiede nel semplice fatto che la piattaforma continentale esiste *ipso iure*, pertanto la sua esistenza non è subordinata ad alcun

---

<sup>54</sup> Ai sensi dell'art. 59.3 UNCLOS: *“Nell'esercitare i propri diritti e nell'adempiere i propri obblighi nella zona economica esclusiva conformemente alla presente convenzione, gli Stati tengono in debito conto i diritti e gli obblighi dello Stato costiero, e rispettano sia le leggi e i regolamenti emanati dallo Stato costiero conformemente alle disposizioni della presente convenzione, sia le altre norme del diritto internazionale purché non siano incompatibili con la presente parte”*.

<sup>55</sup> L'art. 74.1 UNCLOS afferma che: *“La delimitazione della zona economica esclusiva tra Stati con coste opposte o adiacenti viene effettuata per accordo sulla base del diritto internazionale, come previsto all'articolo 38 dello Statuto della Corte internazionale di giustizia, al fine di raggiungere un'equa soluzione.”*

<sup>56</sup> Ai sensi dell'art. 83 UNCLOS: *“La delimitazione della piattaforma continentale tra Stati a coste opposte o adiacenti viene effettuata per accordo sulla base del diritto internazionale, come previsto all'articolo 38 dello Statuto della Corte internazionale di giustizia, allo scopo di raggiungere una equa soluzione.”*



atto dichiarativo esplicito, contrariamente alla ZEE. Secondo quanto stabilito dalle predette disposizioni, la delimitazione della zona economica esclusiva, nonché della piattaforma, tra Stati con coste opposte o adiacenti deve avvenire mediante un accordo sulla base dei principi di diritto internazionale, come previsto dall'art. 38 dello Statuto della Corte Internazionale di Giustizia, al fine di giungere ad una *equitable solution*<sup>57</sup>. In questo primo caso, gli Stati interessati, in attesa dell'accordo definitivo per la delimitazione della ZEE, devono impegnarsi a raggiungere forme d'intesa prodromiche finalizzate a mantenere un'equa suddivisione del territorio provvisoria che non comprometta l'accordo finale e non costituisca pregiudizio alla delimitazione definitiva<sup>58</sup>. Laddove, però, non risulti possibile raggiungere un'intesa comune tra le parti interessate entro un ragionevole arco di tempo, queste devono attenersi, secondo quanto stabilito dall'art 74.2 UNCLOS, alle procedure di risoluzione di controversie internazionali indicate nella parte XV della Convenzione<sup>59</sup>. Nel caso in cui, infine, esista un accordo attivo fra le parti riguardo la delimitazione della ZEE essa viene determinata conformemente alle clausole ivi contenute.

---

<sup>57</sup> La prescrizione di un simile risultato, ovvero quello dell' equità della soluzione, comporta che la scelta di uno o più criteri di delimitazione vada effettuata sulla base dell' equità del risultato. Tenendo conto però del fatto che questa soluzione è variabile in funzione delle particolarità di ogni caso specifico occorre riconoscere che non esistono criteri di delimitazione della piattaforma continentale o della ZEE che per loro natura siano adatti in ogni caso a produrre quel risultato. L' idoneità dei criteri adottati per un' equa demarcazione di queste zone, che quindi non implichi alcun pregiudizio a nessuno Stato limitrofo, è valutabile infatti solo a posteriori, confrontandoli con l' equità della soluzione ottenuta. Cfr. U. VILLANI, *La delimitazione della piattaforma continentale e della zona economica esclusiva ai sensi della Convenzione delle Nazioni unite sul diritto del mare*, in *Riv. Dir. int.*, 1985, p. 277.

<sup>58</sup> Cfr. ancora U. VILLANI, *op. cit.*, p. 278.

<sup>59</sup> La parte XV della Convenzione di Montego Bay presenta le procedure da seguire per la soluzione pacifica delle controversie che possono sorgere fra gli Stati contraenti in relazione all'interpretazione o all'applicazione delle disposizioni della Convenzione stessa. Cfr. G. REALE, *op. cit.*, p. 576.

## CAPITOLO III

### LA SITUAZIONE NEL MAR MEDITERRANEO

#### 3.1 Le criticità applicative delle disposizioni della UNCLOS in bacini ristretti

Le norme fino ad ora descritte in materia di definizione dei confini marittimi riscontrano rilevanti problematiche applicative nei casi specifici di mari chiusi o semichiusi<sup>1</sup>. A tal proposito, la UNCLOS si preoccupa di disciplinare questa particolare fattispecie nella parte IX costituita solamente da due articoli concernenti, rispettivamente, la definizione delle due dizioni e l'indicazione dei casi in cui sono previste particolari forme di cooperazione tra Stati limitrofi.

Per inquadrare al meglio la situazione, occorre dapprima soffermarsi sulla semantica di *mare chiuso* o *semichiuso*: in accordo all'art. 122<sup>2</sup> con tali termini si intendono “*un golfo, un bacino o un mare circondato da due o più Stati e comunicante con un altro mare o con un oceano per mezzo di un passaggio stretto, o mari territoriali e zone economiche esclusive di due o più Stati costieri*”.

---

<sup>1</sup> La dottrina in materia presenta un' ampia raccolta di opere volte ad esaminare le criticità applicative delle disposizioni convenzionali in spazi marini ristretti. Sono noti gli interventi di Cfr. J. P. QUENEUDEC, *Espace marin: des usagers antagonistes*, in *La nouvelle revue maritime*, 1981, p. 58 ss., nonché cfr. T. SCOVAZZI, *Mare nel diritto internazionale pubblico*, in *Dig. Disc. pubbl.*, 1994, cit., p. 312 ss.

<sup>2</sup> Ai sensi dell'art. 122 UNCLOS: “*Ai fini della presente convenzione si intende per «mare chiuso o semichiuso» un golfo, un bacino o un mare circondato da due o più Stati e comunicante con un altro mare o con un oceano per mezzo di un passaggio stretto, o costituito, interamente o principalmente, dai mari territoriali e dalle zone economiche esclusive di due o più Stati costieri*”.

Appare quindi evidente che in tali situazioni lo spazio marino risulti essere insufficiente per consentire la concreta applicazione della Convenzione e permettere agli Stati ivi presenti di beneficiare pienamente del territorio a loro disposizione estendendo la propria giurisdizione fino ai massimi limiti permessi dalla legge.

All'interno dei mari chiusi o semichiusi si affacciano appunto Stati le cui coste sono molto ravvicinate fra loro, con conseguenti criticità interpretative di varie disposizioni della UNCLOS e, in particolare, di quelle riguardanti la delimitazione dei confini marittimi nei casi in cui le distanze ristrette non consentano di sfruttare completamente le potenzialità offerte da istituti quali la piattaforma continentale e la zona economica esclusiva<sup>3</sup>. La difficoltà applicativa di tali istituti creerebbe così un evidente presupposto utile a vanificare gli ingenti sforzi effettuati delle Nazioni Unite per estendere l'ampiezza della fascia di mare soggetta alla giurisdizione di uno Stato<sup>4</sup>.

A fronte di un simile scenario, potenzialmente causa di dispute diplomatiche, risulta allora chiara la motivazione che ha condotto gli Stati contraenti ad inserire nella UNCLOS previsioni al fine di evitare conflitti transnazionali e mirando a creare le prerogative per una convivenza pacifica degli Stati transfrontalieri promuovendone la cooperazione. Ai sensi dell'art. 123<sup>5</sup> gli Stati costieri in mari

---

<sup>3</sup> Cfr. G. REALE, *op. cit.*, p. 572.

<sup>4</sup> Vedi sottoparagrafo 2.1.1.

<sup>5</sup> Ai sensi dell'art. 123 UNCLOS: *"Gli Stati costieri di un mare chiuso o semichiuso dovrebbero cooperare fra loro nell'esercizio dei diritti e nell'adempimento degli obblighi loro derivanti dalla presente convenzione. A tal fine essi si impegnano, direttamente o per mezzo di una organizzazione regionale appropriata, a:*

*a) coordinare la gestione, la conservazione, l'esplorazione e lo sfruttamento delle risorse biologiche del mare;*

*b) coordinare l'esercizio dei loro diritti e l'adempimento dei loro obblighi relativi alla protezione ed alla preservazione dell'ambiente marino;*

*c) coordinare le loro politiche di ricerca scientifica ed intraprendere, se del caso, dei programmi comuni di ricerca scientifica nella zona considerata;*

*d) invitare, se del caso, altri Stati o organizzazioni internazionali interessati a cooperare con loro all'applicazione delle disposizioni del presente articolo."*

chiusi o semichiusi sono tenuti a collaborare contemporaneamente su due fronti: sia nell'esercizio dei loro diritti, sia nell'adempimento dei loro obblighi previsti dalla Convenzione. A tal proposito essi devono coordinare *“la gestione, la conservazione, l'esplorazione e lo sfruttamento delle risorse biologiche del mare, l'esercizio dei loro diritti e l'adempimento dei loro obblighi di protezione e preservazione dell'ambiente marino e le loro politiche di ricerca scientifica”*. Allo scopo di stimolare una maggiore sinergia tra loro possono talvolta decidere di istituire dei programmi comuni di ricerca scientifica nella zona interessata. Per concludere, viene loro riconosciuta la possibilità di invitare, eventualmente, altri Stati o organizzazioni internazionali interessati a cooperare con loro all'applicazione delle disposizioni dell'art. 123.

### **3.2 Il caso specifico del Mar Mediterraneo**

Un valido riferimento geografico, a scopo esemplificativo, per la trattazione e l'approfondimento delle problematiche delineate fino a questo momento risulta essere il Mar Mediterraneo, il quale, a causa della sua particolare posizione, ha generato nei secoli plurime controversie tra i vari Paesi che vi si affacciano<sup>6</sup>. Il Mar Mediterraneo soddisfa tutti i requisiti per poter essere definito un bacino semichiuso e rientra quindi nella definizione fornita dall'art. 122 UNCLOS. Esso è racchiuso tra Europa, Africa ed Asia e per tale ragione bagna le coste di numerosi Stati, le quali spesso risultano essere frastagliate, contribuendo così ad accrescere la complessità applicativa dei criteri di delimitazione previsti dalla UNCLOS<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> Seguirà nel Capitolo V un esame dettagliato di alcune dispute che hanno interessato l'Italia e altri Paesi transfrontalieri del Mediterraneo.

<sup>7</sup> Il Mar Mediterraneo ha generato svariate perplessità riguardo i criteri da adottare per la delimitazione delle zone di mare degli Stati che vi si affacciano a causa dell'inapplicabilità delle disposizioni convenzionali riguardo la ZEE dovuta alla distanza

La presenza di gruppi di isole appartenenti a diversi Paesi costituisce poi un'ulteriore criticità difficile da aggirare<sup>8</sup>.

A causa di questi peculiari fattori geomorfologici, nel bacino del Mediterraneo le sponde contrapposte dei Paesi frontalieri non sono mai poste a più di 400 miglia di distanza<sup>9</sup> l'una dall'altra per cui l'istituzione delle ZEE appare problematica<sup>10</sup>. L'eventuale proclamazione unilaterale di tale zona da parte dei singoli Stati costieri mediterranei causerebbe, infatti, un contenzioso internazionale tra gli Stati frontisti o adiacenti per questioni legate principalmente allo sfruttamento esclusivo delle risorse marine. D'altro canto, l'adozione di un simile provvedimento condurrebbe ad una scomparsa totale delle acque internazionali, trasformando così il Mar Mediterraneo in un complesso di sole zone economiche esclusive e privo di spazi marini liberi dalla giurisdizione di qualsiasi nazione.

---

troppo ristretta tra le coste degli stati frontisti. A fronte di questa incertezza normativa molti giuristi si sono impegnati ad approfondire la questione, tra questi si citano cfr. T. SCOVAZZI, *Implications of the New Law of the Sea for the Mediterranean*, in *Mar. Pol.*, 1981, cit., p. 302 ss.; G. FRANCALANCI, *Le implicazioni geografiche del nuovo diritto del mare nel Mediterraneo*, in *Studi mar.*, 1987, p. 59 ss.; U. LEANZA, *Il Mediterraneo, bacino semi-chiuso e bacino di transito: delimitazione dei suoi spazi marini e le loro conseguenze*, in *Nuovi Saggi di diritto del mare*, Torino, 1988, p. 83 ss.; M. M. ANGELONI, *Stato di attuazione di alcuni istituti della Convenzione di Montego Bay del 1982 in Italia e nel Mediterraneo in Il diritto della pesca*, a cura di L. Tullio, G. Di Giandomenico, G. Reale, Napoli, 2003, p. 95 ss.; G. REALE, *La problematica dei mari chiusi e semichiusi. Il Mare Mediterraneo come bacino semichiuso: difficoltà applicative di alcuni istituti del nuovo diritto del mare*, in *Il diritto della pesca*, a cura di L. Tullio-G. Di Giandomenico-G. Reale, Napoli, 2003, p. 151 ss.

<sup>8</sup> Occorre considerare che alcune di esse rappresentano veri e propri Stati sovrani, come Malta. In altri casi invece sono presenti contese e questioni internazionali ancora irrisolte, un esempio è quella della disputa sulla sovranità riguardante l'isola di Cipro, una questione ancora aperta che vede come controparte interessata la Turchia. Cfr. G. REALE, *op. cit.*, pag. 574.

<sup>9</sup> Come già osservato nel sottoparagrafo 1.3.4. la ZEE si estende fino ad un massimo di 200 miglia dalla costa dello Stato costiero. Nel caso di due Stati limitrofi, occorrerebbe una distanza di almeno 400 miglia tra le due coste per poter permettere ad entrambi di istituire la propria ZEE senza problemi di sovrapposizione.

<sup>10</sup> Cfr. U. LEANZA, *Lo stato dell'arte nella territorializzazione degli spazi marini nel Mediterraneo*, in *Riv. Dir. Nav.*, 2010, p. 178 ss.

È chiaro che un quadro simile costituirebbe una violazione del principio di libertà di navigazione nel Mediterraneo che lo ha da sempre reso una delle principali vie marittime di transito per lo sviluppo di traffici internazionali.

Al fine di scongiurare la compromissione del ruolo strategico a fini commerciali ricoperto storicamente dal Mar Mediterraneo, l'istituzione della ZEE non ha quindi riscontrato un'immediata attuazione in quest'area.

La riluttanza nei confronti della proclamazione di zone economiche esclusive, tuttavia, ha iniziato ad affievolirsi a partire dagli anni '90 del '900 quando alcuni Stati del Mediterraneo iniziarono a creare zone *ad hoc* in cui si avvalevano di parte dei diritti esercitabili nella ZEE relativamente alla protezione della pesca e dell'ambiente marino<sup>11</sup>.

Per meglio comprendere questo aspetto, basti ricordare il caso dell'Italia che, prima di pervenire alla proclamazione di una propria ZEE, aveva deciso di adottare una soluzione intermedia. Nei primi anni del 2000 il Governo italiano, infatti, si è trovato costretto a rivalutare la propria posizione riguardo alla questione. Seguendo l'esempio degli altri Stati mediterranei, mediante la legge 8 febbraio 2006 n. 61, l'Italia ha istituito una propria *zona di protezione ecologica*<sup>12</sup>. Attraverso l'introduzione di questa nuova zona di mare<sup>13</sup> a partire dalla fine delle

---

<sup>11</sup> Le iniziative in questo senso, hanno avuto origine con la zona riservata di pesca dell'Algeria (1994), la zona di protezione della pesca della Spagna (1997) per poi proseguire con la zona di protezione ecologica della Francia (2003), la zona di protezione ecologica e della pesca della Croazia (2003) e la zona di protezione della pesca libica (2005). Cfr. F. CAFFIO, *Glossario di diritto del mare*, in *Riv. Mar.*, 2007, p. 200.

<sup>12</sup> In Italia mediante la l. 8 febbraio 2006 n. 61, sono state proclamate le zone di protezione ecologica del Mediterraneo nord-occidentale, del Mar Ligure e del mar Tirreno. Per ulteriori approfondimenti si rimanda a Cfr. 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, cit., p. 309 ss.

<sup>13</sup> La zona di protezione ecologica è assimilabile ad una porzione di alto mare per quanto riguarda l'esercizio della libertà di navigazione, della posa di cavi e condotte e degli altri usi correlati, come quelli associati alle operazioni delle navi. In Italia la ZPE proclamata con la 8 febbraio 2006 n. 61 si estendeva dal limite esterno del mare territoriale italiano, con esclusione dello stretto di Sicilia, facendo salvi, preventivamente e prudenzialmente, futuri accordi di delimitazione con gli Stati limitrofi di Francia e

12 miglia del mare territoriale, l'Italia è giunta ad una parziale attuazione del tanto discusso istituto della ZEE. Grazie a questo stratagemma, è, infatti, riuscita ad estendere la fascia di mare soggetta alla propria giurisdizione oltre il mare territoriale, evitando le problematiche che sarebbero derivate dall'istituzione della zona economica esclusiva<sup>14</sup>.

Tuttavia, contrariamente a quanto attuato da altri paesi mediterranei, la legge italiana sull'istituzione delle zone di protezione ecologica oltre il limite esterno del mare territoriale è risultata essere restrittiva per la penisola. I poteri esercitabili da essa previsti si limitavano infatti alla sola protezione ambientale escludendo così quelli concernenti la pesca<sup>15</sup>.

### **3.3 La pianificazione dello spazio marittimo europeo del Mar Mediterraneo**

A causa delle palesi criticità applicative delle disposizioni convenzionali in spazi ristretti appena descritte, si è resa negli anni sempre più necessaria la ricerca di uno strumento utile a sormontarle e a promuovere una convivenza pacifica degli Stati transfrontalieri<sup>16</sup>. È proprio per questa ragione che in un contesto geografico di coste troppo ravvicinate è stato ideato il concetto di Pianificazione dello spazio

---

Spagna. A tal proposito i limiti esterni delle ZPE avrebbero dovuto seguire il tracciato della linea mediana in attesa di accordi definitivi. Cfr. G. CAMARDA, *op.cit.*, p. 776.

<sup>14</sup> Il primo Stato del Mediterraneo che ha ricorso ad una simile strategia è stata la Francia che ha istituito la sua zona di protezione ecologica al largo delle proprie coste mediante la legge n 346 del 15 aprile 2003. È proprio a seguito di tale evento che l'Italia ha deciso di considerare la possibilità di procedere allo stesso modo per tutelarsi da una potenziale territorializzazione del proprio mare a vantaggio di altri Stati limitrofi. Cfr. 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, cit., p. 319 ss.

<sup>15</sup> Cfr. G. CAMARDA, *op. cit.*, p. 777 s.

<sup>16</sup> Per i profili concernenti le dinamiche relazionali tra Stati frontisti si rimanda ad una trattazione maggiormente approfondita. cfr. G. CAMARDA, *Traffici marittimi, zona economica esclusiva e cooperazione transfrontaliera nei mari chiusi e semichiusi*, in *Lega navale italiana*, cit., 1988, p. 100 ss.

marittimo (PSM). La PSM è uno strumento che ha l'obiettivo di ottimizzare l'organizzazione dell'uso dello spazio marittimo e delle interazioni fra i suoi usi ad opera dei diversi Stati, bilanciando la domanda di sviluppo con la necessità di proteggere l'ecosistema marino<sup>17</sup> e di raggiungere obiettivi sociali ed economici in modo trasparente e pianificato. In poche parole la *ratio* che sta a monte di questa misura è quella di giungere ad una collaborazione transnazionale<sup>18</sup> tale da permettere a tutti i Paesi limitrofi di sfruttare il territorio marittimo attuandone un'equa suddivisione in più aree di competenza per evitare possibili frizioni diplomatiche e scongiurare scompensi ecologici<sup>19</sup>.

Lo strumento della PSM è stato adottato a livello europeo per la prima volta il 17 giugno 2008 quando il Parlamento Europeo e il Consiglio hanno emanato la Dir. 2008/56/Ce, una fonte normativa di diritto comunitario europeo che si è posta lo scopo d'istituire un quadro per l'azione comunitaria degli Stati membri nel campo della politica per l'ambiente marino. In particolare, in accordo all'art. 1 essa espleta i propri effetti giuridici sulle *"... acque del Mar Mediterraneo, del Mar Baltico, del Mar Nero e dell'Oceano Atlantico nordorientale, comprese le acque intorno alle Azzorre, a Madera e alle Isole Canarie."*

La Direttiva, pubblicata nella gazzetta ufficiale dell'Unione Europea del 25 Giugno 2008 L 164/19., mostra un grande attaccamento al concetto di protezione e preservazione della flora e della fauna marittima, tanto da essere chiamata *"direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino"*. In riferimento infatti alla

---

<sup>17</sup> In accordo all'art. 136 UNCLOS l'ambiente marino è definibile patrimonio comune dell'umanità. Vedi sottoparagrafo 1.3.7., nota n. 32.

<sup>18</sup> Vedi nota n. 4 paragrafo 3.2.

<sup>19</sup> A tal proposito l'UE ha individuato una serie di obiettivi da realizzare nel prossimo futuro per lo sviluppo delle energie rinnovabili focalizzandosi prevalentemente sul settore marittimo ed ha, inoltre, proposto l'adozione di strumenti e misure utili a aggiungere la decarbonizzazione economica e la neutralità climatica. Cfr. C. TELESCA, *op.cit.*, p. 141.



pregressa decisione n. 1600/2002/CE<sup>20</sup> del Parlamento europeo e del Consiglio, Questa fonte normativa ha lo scopo di fornire una strategia utile a proteggere e preservare l'ambiente marino promuovendo l'uso sostenibile dei mari<sup>21</sup> e la conservazione degli ecosistemi marini<sup>22</sup>.

Per poter conseguire un simile obiettivo si rende indispensabile un quadro legislativo trasparente e coerente che incentivi i diversi Stati ad adottare politiche di sostenibilità ambientale sinergiche tra loro, seguendo così una logica di integrazione e coordinazione transnazionale, già rimarcata dalla UNCLOS all'art .123. È tuttavia dirimente, ai fini della costituzione di un piano d'azione globale, il fatto che ogni Stato presenti differenti condizioni ed esigenze di sviluppo. Un simile scenario diversificato suggerirebbe infatti una soluzione diametralmente opposta a quella offerta dalla direttiva favorendo l'adozione di misure distinte adatte ad ogni singolo caso specifico.

Per poter conseguire gli obiettivi che si è posta, la Dir. 2008/56/Ce ha disposto una suddivisione delle acque marine europee in quattro regioni: Mar Baltico, oceano Atlantico nord orientale, Mar Mediterraneo e Mar Nero a loro volta suddivise in ulteriori sotto-regioni.

Tornando al caso specifico del bacino semichiuso del Mar Mediterraneo, esso è stato frazionato in più sotto-aree: il Mar Mediterraneo occidentale, il Mare Adriatico, il Mar Ionio, il Mar Mediterraneo centrale e il Mar Egeo orientale<sup>23</sup>.

---

<sup>20</sup> Ci si riferisce all'istituzione del sesto programma comunitario di azione in materia di ambiente, risalente al 22 Luglio 2002. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito web: [EUR-Lex - 32002D1600 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](http://eur-lex.europa.eu/lexuri/ui.do?uri=EUR-Lex%3A32002D1600%3AEN%3A2002-07-22).

<sup>21</sup> Per ulteriori osservazioni sull'uso del mare si rimanda a cfr. G. CAMARDA, *Diritto marittimo e diritto del mare. Archeologia, pesca e governance ambientale. In ricordo di Giovanni Tumbiolo e Sebastiano Tusa*, in *Giureta*, 2019, cit., p. 181 ss.

<sup>22</sup> Art 4 Dir. 2008/56/Ce: *"In conformità della decisione n. 1600/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 luglio 2002, ..., è stata sviluppata una strategia tematica per la protezione e la conservazione dell'ambiente marino volta a promuovere l'uso sostenibile dei mari e la conservazione degli ecosistemi marini."*

<sup>23</sup> Cfr. C. TELESCA, *op. cit.*, p. 151.

In accordo alle previsioni comunitarie ogni Stato membro è tenuto ad apprestare, per ogni regione o sotto-regione marina, una strategia ponderata su una valutazione iniziale, sulla definizione dello stato ambientale, sull'identificazione di obiettivi e sull'istituzione di programmi di monitoraggio a medio e lungo termine.

Un ulteriore sviluppo normativo in materia di pianificazione dello spazio marittimo europeo è stato successivamente apportato dalla Direttiva 2014/89/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 Luglio 2014. In particolare, la nuova fonte di diritto unionale si pone l'obiettivo di istituire un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo degli Stati membri mediante l'adozione di una politica marittima integrata (PMI) seguendo l'approccio ecosistemico prescritto dalla direttiva pregressa<sup>24</sup>. In accordo all'art. 2, infatti, lo strumento della PMI<sup>25</sup> punta ad elaborare una strategia volta a fornire linee guida di *governance* marittima, ricoprendo un ruolo di complementarità rispetto alla PSM che ne costituisce il pilastro ambientale<sup>26</sup>. Mediante la politica marittima

---

<sup>24</sup> La premessa della Dir. 2014/89/UE contiene un richiamo esplicito alla previgente Dir. 2008/56/CE sottolineando che per la promozione della crescita sostenibile delle economie marittime, lo sviluppo sostenibile delle zone marine e l'utilizzo sostenibile delle risorse marine, la pianificazione dello spazio marittimo deve avvenire secondo l'approccio ecosistemico a cui si riferisce l'art. 1.3 della Direttiva del 2008. Il testo del suddetto articolo cita infatti che: *“Le strategie per l'ambiente marino applicano un approccio ecosistemico alla gestione delle attività umane, assicurando che la pressione collettiva di tali attività sia mantenuta entro livelli compatibili con il conseguimento di un buono stato ecologico...”*. Per un ulteriore approfondimento sulla questione si rimanda a C. BEVILACQUA, *L'ambiente costiero e marino tra legislazione internazionale, comunitaria e nazionale: una gestione coordinata*, in *Dir. Amb.*, 2019, p. 137.

<sup>25</sup> In accordo all'art. 2 Dir 2014/89/UE la politica marittima integrata è uno strumento politico europeo adottato per *“favorire lo sviluppo sostenibile dei mari e degli oceani e sviluppare un processo decisionale coordinato, coerente e trasparente rispetto alle politiche settoriali dell'Unione che interessano gli oceani, i mari, le isole, le regioni costiere e ultraperiferiche e i settori marittimi, anche mediante strategie per i bacini marittimi o strategie macroregionali, assicurando nel contempo il conseguimento di un buono stato ecologico come previsto dalla direttiva 2008/56/CE.”*

<sup>26</sup> L'art. 2 Dir 2014/89/UE dispone che: *“Una tale strategia per la gestione degli oceani e la governance marittima è stata sviluppata nell'ambito della politica marittima integrata*

integrata, ex art. 3 Dir. 2014/89/Ue, il Parlamento e il Consiglio Europeo individuano nella PSM *“lo strumento politico intersettoriale che consente alle autorità pubbliche e alle parti interessate di applicare un approccio integrato, coordinato e transfrontaliero con riguardo allo sviluppo e alla crescita sostenibile delle economie marittime e costiere e l’uso sostenibile delle risorse del mare e delle coste”*.

Effettuando un parallelismo tra le due Direttive in esame si può notare come il legislatore europeo si sia ispirato alla direttiva del 2008 per l’elaborazione del testo e la *ratio* alla base di quella successiva. Se si esamina, infatti, quanto disposto dall’art. 13 della Direttiva più recente si nota che, anche in questo caso, così come nella Dir. 2008/56/Ce, gli Stati sono tenuti a redigere piani di azione individuali, ognuno conforme alle differenti esigenze territoriali, previa condivisione delle informazioni e degli strumenti tra le parti interessate e tra gli Stati coinvolti nel procedimento di pianificazione per scongiurare inutili sovrapposizioni o dispute. Per approfondire la trattazione dell’argomento risulta, inoltre, utile comprendere il rapporto tra i piani di gestione dello spazio marittimo con le diverse fonti giuridiche: essi, in particolare discendono dal diritto interno dei diversi Stati membri, a seguito del recepimento da parte degli stessi della Direttiva<sup>27</sup> e godono di una posizione sovraordinata rispetto a tutti gli altri piani

---

*per l’Unione europea (PMI), il cui pilastro ambientale è costituito dalla direttiva 2008/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.”*

<sup>27</sup> Con specifico riferimento alla Dir. 2014/89/Ue gli Stati membri ne hanno recepito il contenuto mediante le consuetudinarie norme interne entro il 18 Settembre 2016 e si sono assunti l’impegno di elaborare i loro piani di gestione dello spazio marittimo entro il 2021. In particolare L’Italia ha recepito tale Direttiva mediante il d.lgs. 17 ottobre 2016, n. 201, riguardante *“l’attuazione della normativa quadro per la pianificazione dello spazio marittimo”*. Tale decreto è stato poi seguito dal d.P.C.M. 1 dicembre 2017, avente ad oggetto *“l’approvazione delle linee guida contenenti gli indirizzi ed i criteri per la predisposizione di piani di gestione dello spazio marino”*. Per ulteriori approfondimenti vedasi i siti *web*: [DECRETO LEGISLATIVO 17 ottobre 2016, n. 201 - Normattiva](#); [Gazzetta Ufficiale](#).

e programmi attivi sul medesimo ambito applicativo<sup>28</sup>. Al fine di accrescere l'efficacia della collaborazione tra gli Stati membri è inoltre necessario che tutte le Nazioni, una volta redatti i singoli piani, li rendano pubblici comunicandoli alla Commissione Europea e inviandone copia ai Paesi interessati<sup>29</sup>.

Se si considera la complessità che si cela dietro la concreta applicazione delle misure integrate disposte dal diritto comunitario non appare certamente difficile comprendere la ragione per cui la Commissione Europea abbia deciso di monitorare costantemente i progressi compiuti nell'attuazione delle direttive<sup>30</sup>. L'impatto delle due Direttive, peraltro, non è stato affatto irrisorio: basti pensare che tra il 2014 e il 2022 gli Stati si sono attivati agendo con diverse modalità. Se si circoscrive il discorso al solo bacino del Mediterraneo si possono individuare diversi orientamenti dei Paesi.

Malta, ad esempio, ha individuato come piano nazionale di gestione dello spazio marittimo il *Piano strategico generale per l'ambiente e lo sviluppo*, redatto nel 2015, concernente non solo la pianificazione marittima, ma anche quella terrestre<sup>31</sup>.

---

<sup>28</sup> Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Breve presentazione dei Piani.pdf \(mit.gov.it\)](#).

<sup>29</sup> Alla luce della palese matrice comunitaria che caratterizza la Dir. 2008/56/Ce e la Dir. 2014/89/Ue si può quindi affermare che la natura della PSM (e conseguentemente della PMI) sia strettamente connessa ai principi europei. Cfr. C. TELESCA, *op. cit.*, p. 151 s.

<sup>30</sup> Le direttive europee sono delle fonti normative sovranazionali di diritto comunitario. Tali atti legislativi, hanno efficacia vincolante e vengono adottati congiuntamente dal Parlamento europeo e dal Consiglio europeo su iniziativa della Commissione. Mediante le direttive le istituzioni europee indicano ai Paesi membri gli obiettivi da raggiungere lasciando però ai singoli Stati la facoltà di scegliere liberamente i mezzi da adottare per raggiungerli. Contrariamente ai regolamenti, le direttive devono essere recepite dagli Stati attraverso delle norme nazionali gerarchicamente subordinate. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [EUR-Lex - I14527 - IT - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>31</sup> Secondo l'art. 7 Dir. 2014/89/Ue: *“al fine di tenere conto delle interazioni terra-mare,..., gli Stati membri possono ricorrere ad altri processi formali o informali quale la gestione integrata delle zone costiere. Il risultato figura nei rispettivi piani di gestione dello spazio marittimo degli Stati membri”*.

Altri Stati membri sono riusciti a rispettare la scadenza fissata dalla direttiva al 2021, adottando piani nazionali di gestione dello spazio marittimo senza ricorrere nuovamente a misure già esistenti, così come hanno fatto la Francia e il Portogallo. Tuttavia non tutti gli Stati hanno dimostrato la medesima diligenza di quelli appena menzionati.

A scopo esemplificativo la Commissione europea si è trovata costretta ad inviare lettere di costituzione in mora alla Croazia, Cipro, Grecia e Italia poiché non erano riusciti ad adempiere nei tempi richiesti all'elaborazione e/o alla comunicazione dei piani di gestione dello spazio marittimo. Tali Paesi al giorno d'oggi si trovano in diverse fasi di stesura dei piani ed il processo è ancora in essere.

Vi sono, infine, alcuni Stati membri che, nonostante non siano stati in grado di rispettare i termini temporali imposti dalla Direttiva, si trovano attualmente in una fase avanzata dell'elaborazione progettuale e stanno procedendo all'adozione finale. Rientra in questo caso la Spagna.

In virtù di quanto espresso fino ad ora è evidente che l'attuazione di una politica marittima integrata ispirata da una logica di pianificazione dello spazio marittimo celi numerose criticità attuative. A tal proposito la Commissione europea ha, infatti, identificato svariate difficoltà incontrate dagli Stati membri per la redazione dei piani di gestione dello spazio marittimo dovute in primo luogo alla cooperazione tra Ministeri, amministrazioni pubbliche, regioni costiere e paesi limitrofi<sup>32</sup>. Ulteriori ostacoli sono poi rappresentati dalla raccolta e dalla compilazione dei dati e dalla conseguente definizione delle priorità di sfruttamento delle risorse marine in relazione alla tutela dell'ecosistema. Un ultimo elemento indubbiamente patologico per la buona riuscita dell'attuazione delle due Direttive è rappresentato dalla recente pandemia di covid-19<sup>33</sup> che ha

---

<sup>32</sup> Cfr. C. TELESCA, *op. cit.*, p. 157.

<sup>33</sup> La pandemia da Covid-19 è stata una pandemia globale che si è diffusa a partire da dicembre 2019. Il virus in questione fa parte della famiglia dei coronavirus e attacca l'apparato respiratorio umano causando svariati sintomi tra cui: febbre, senso di

pesantemente rallentato il lavoro delle amministrazioni nazionali e la cooperazione tra Stati membri.

---

affaticamento, tosse secca e difficoltà respiratoria. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Pandemia di COVID-19 - Wikipedia](#).

## CAPITOLO IV

### Le zone di mare in Italia e le relative problematiche

#### 4.1 La posizione geografica strategica dell'Italia

L'Italia è un Paese membro dell'UE situato al centro del Mar Mediterraneo, nonché la via d'acqua che collega mediante lo stretto di Gibilterra e il canale di Suez rispettivamente l'Oceano Indiano e l'Oceano Pacifico con quello Atlantico. In virtù di questa sua vantaggiosa posizione la penisola ricopre un ruolo strategico a livello internazionale. Se si analizzano infatti i traffici merceologici a livello globale si scopre che circa il 90% dei carichi viaggiano via mare<sup>1</sup>. In uno scenario simile, l'Italia si pone esattamente al centro di tutti gli scambi marittimi poiché, affacciandosi sul bacino del Mediterraneo, rappresenta un centro di distribuzione delle merci verso l'Europa centro-settentrionale per i traffici provenienti dall'Africa e dall'Asia. La rilevanza geopolitica del Mediterraneo è storica: configurandosi come una naturale via di comunicazione tra diversi Oceani e continenti ha da sempre generato svariate diatribe tra i popoli rivieraschi ivi stanziati. Una delle dispute più antiche e celebri fu quella delle guerre puniche<sup>2</sup> che vide contrapporsi i romani e i cartaginesi tra il III e il II secolo a.C.

---

<sup>1</sup> Vedi paragrafo 1.2.

<sup>2</sup> Le guerre puniche furono un insieme di tre guerre combattute tra Roma e Cartagine fra il III e il II secolo a.C., che si conclusero con la totale supremazia di Roma sul mar Mediterraneo ottenuta nel 146 a.C. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Guerre puniche - Wikipedia.](#)

Seguirono poi ulteriori conflitti anche nelle epoche più recenti del Medioevo<sup>3</sup> e dell'età moderna<sup>4</sup> fino ad arrivare alla supremazia della Gran Bretagna e della Francia tra il 1700 e il 1800.

Al giorno d'oggi, nonostante il quadro normativo in materia di regime giuridico dei mari sia notevolmente mutato grazie all'intervento delle Nazioni Unite nel XX secolo<sup>5</sup>, le controversie diplomatiche territoriali non hanno accennato minimamente a voler cessare. Il ruolo strategico dell'Italia a livello geopolitico, non appare infatti in alcun modo incontrastato, ma anzi risulta essere minato da iniziative individuali di alcuni Stati transfrontalieri finalizzate ad estendere la giurisdizione su porzioni di mare sempre più ampie. Un esempio pratico recente è quello dell'Algeria che, il 20 marzo 2018 ha dichiarato, mediante decreto<sup>6</sup>, la propria zona economica esclusiva sconfinando nel territorio italiano del Mare di Sardegna. Malauguratamente sono poi noti ulteriori casi di abusi in materia di delimitazione dei confini marittimi attuati da altri Paesi mediterranei a discapito della nostra penisola, questo aspetto però verrà debitamente approfondito nel capitolo successivo<sup>7</sup>.

---

<sup>3</sup> Si cita a scopo esemplificativo il conflitto tra gli Arabi e le repubbliche marinare cristiane di Genova, Pisa, Venezia ed Amalfi risalenti al XII secolo d.C. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Mediterraneo, civiltà del in "Enciclopedia dei ragazzi" \(treccani.it\)](#).

<sup>4</sup> È nota la vittoria del 1453 della Turchia sull'Europa cristiana, che si tradusse nella caduta di Bisanzio nelle mani dell'impero ottomano. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Mediterraneo, civiltà del in "Enciclopedia dei ragazzi" \(treccani.it\)](#).

<sup>5</sup> Vedi sottoparagrafo 2.1.2

<sup>6</sup> Si parla del *Décret présidentiel n° 18-96 du 2 Rajab 1439* del 20 marzo 2018 concernente l'istituzione di una zona economica esclusiva al largo delle coste algerine. La lista delle coordinate geografiche dei limiti della neo proclamata ZEE e il testo del relativo decreto sono consultabili al sito *web*: [Oceans and Law of the Sea \(un.org\)](#).

<sup>7</sup> Vedi capitolo V: Analisi di alcune controversie tra l'Italia e altri Paesi mediterranei.



## 4.2 La zona contigua italiana e le criticità connesse

L'accezione tradizionale dell'istituto della zona contigua<sup>8</sup> viene comunemente ricondotta alla ratifica della Convenzione di Montego Bay del 1982, ma in realtà le sue radici risalgono a molti anni addietro. L'istituto della zona contigua, come regolamentato dalla CNUDM e ormai consolidato nel diritto consuetudinario, costituisce infatti il risultato di un processo evolutivo articolato iniziato già nel XVIII secolo, periodo in cui la Gran Bretagna emanò i cosiddetti *Hovering Acts*<sup>9</sup> al fine di estendere la propria giurisdizione in materia doganale e fiscale entro una zona di 5 miglia nautiche dalle sue coste. Lo Stato britannico rettificò poi il proprio orientamento sostenendo che le misure predisposte dall'insieme degli atti legislativi sopracitati non trovassero legittima applicabilità in mancanza del consenso degli Stati di bandiera delle navi mercantili sottoposte ai controlli previsti. La prassi inglese, tuttavia, continuò ad essere adottata e costituì anzi un esempio da seguire per altri Paesi: basti pensare agli Stati Uniti che nel 1922 decisero di istituire una zona di 12 miglia nautiche in cui vigeva il divieto di trasportare alcolici in accordo alla politica proibizionista adottata in quegli anni<sup>10</sup>.

---

<sup>8</sup> Il concetto tradizionale di zona contigua si caratterizza per quattro aspetti fondamentali. In primo luogo essa viene definita come la parte liquida dello spazio marittimo. In secondo luogo, la zona contigua ha un limite di massima estensione di 12 miglia nautiche dalle linee di base del mare territoriale secondo quanto previsto dalla Convenzione di Ginevra del 1958. In terzo luogo, gli Stati costieri possono esercitare le proprie competenze in tale zona, su aspetti doganali, sanitari, fiscali e di immigrazione in base a quanto espressamente indicato. Infine, la zona contigua deve essere dichiarata da uno Stato costiero affinché possa godere dei diritti sopracitati esercitabili in questa zona. Cfr. H. PAZARCI, *Le concept de la zone contiguë dans la convention sur le droit de la mer de 1982*, Ankara, 2022, p. 250.

<sup>9</sup> Gli *Hovering acts* sono degli atti legislativi del 1718 mediante i quali la Gran Bretagna predispose un insieme di misure di controllo da attuare sulle navi che navigavano oltre le 3 miglia dalle sue coste per scongiurare eventuali azioni di contrabbando, un reato molto diffuso in epoca moderna. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito [web: Hovering act Definition & Meaning - Merriam-Webster](#).

<sup>10</sup> Ci si riferisce al Volstead Act, un provvedimento amministrativo in vigore negli Stati Uniti tra il 1920 e il 1933 con cui si sanciva il divieto di produzione, vendita, importazione

Pochi anni dopo tale istituto fu abrogato, ma, nel frattempo, alcuni Paesi europei tra cui l'Italia seguirono l'esempio statunitense e promulgarono diverse norme per assicurarsi il diritto di controllo doganale anche al di fuori dei propri territori. Fu a seguito di tali episodi che nella prima Convenzione di Ginevra del 1958<sup>11</sup>, anche grazie alle proposte presentate dall'Italia, si introdusse una disciplina che prevedeva misure preventive e repressive nei confronti degli aspetti doganali, fiscali, sanitari e di immigrazione entro le 12 miglia nautiche dalle linee di base. In virtù di questa disposizione, quindi, ogni Stato poteva fissare l'estensione massima della sua zona contigua parametrata a quella delle sue acque territoriali il cui limite non era espressamente definito dalla convenzione: l'estensione complessiva di acque territoriali e zona contigua avrebbe dovuto essere, insomma, di 12 miglia nautiche. Inoltre, nel caso specifico in cui la distanza tra le coste di due Stati limitrofi fosse stata inferiore alle 48 miglia l'art 24.3 della Convenzione di Ginevra prevedeva per entrambi gli Stati l'impossibilità di estendere la loro zona contigua al di là della linea mediana i cui punti erano equidistanti dai punti più vicini delle linee di base usate per delimitare il mare territoriale<sup>12</sup>.

L'ultima fase del lungo processo di definizione normativa è rappresentata infine dalla firma della UNCLOS, avvenuta nel 1982, anno in cui gli Stati firmatari sono finalmente giunti ad identificare la zona contigua come la fascia di mare che parte dalle 12 miglia, ossia dalla fine del mare territoriale, e si estende fino ad un massimo di 24 miglia nautiche dalle linee di base. La UNCLOS, peraltro, non si è limitata solamente ad apportare delle modifiche ai limiti geografici della zona, ma

---

e consumo di alcolici. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Volstead Act - Wikipedia](#).

<sup>11</sup> Vedi, *retro*, nota n. 19 paragrafo 1.3.

<sup>12</sup> Secondo l'art 24.3 Convenzione Ginevra I, 1958: "*lorsque les côtes de deux états sont adjacentes ou se font face, aucun de ces deux états n' aura le droit, à défaut d' accord entre eux, d' étendre sa zone contigüe au-delà de la ligne médiane dont chaque point est équidistant des points les plus proches des lignes à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun de ces états.*"

ha inoltre comportato un ulteriore risvolto particolarmente rilevante in materia che si traduce nell'eliminazione della pregressa regolamentazione fornita dall'art. 24.2 della Convenzione di Ginevra<sup>13</sup>. Così facendo i Paesi contraenti sono giunti ad un'efficiente esemplificazione normativa rendendo possibile la sovrapposizione delle zone contigue di due o più Stati rivieraschi limitrofi in bacini ristretti.

Sulla natura di zona intermedia della zona contigua, invece, ci si è già sufficientemente soffermati in precedenza, delineando anche le funzioni di prevenzione e protezione che essa ricopre a vantaggio dello Stato costiero che ne effettua la proclamazione<sup>14</sup>.

In merito a tali aspetti, se ci si focalizza nuovamente sull'area geografica principalmente presa in oggetto nel presente elaborato si può denotare che, a seguito dell'intervento delle Nazioni Unite, diversi Paesi mediterranei hanno potuto sfruttare pienamente il proprio territorio e godere dei benefici derivanti dalla dichiarazione di una zona contigua di 24 miglia. Tra questi vi sono: Algeria, Cipro, Egitto, Francia, Marocco, Malta, Siria e Tunisia<sup>15</sup>.

Per quanto concerne le zone di mare la situazione italiana presenta alcune peculiarità. In origine il mare territoriale presentava un'ampiezza pari a 6 miglia nautiche dalle linee di base<sup>16</sup> e la zona contigua si estendeva fino alle 12 miglia. Pertanto l'Italia aveva proclamato una zona contigua di tale estensione.

---

<sup>13</sup> Vedasi l'art. 24.2 Convenzione di Ginevra 1958 ai sensi del quale: *“la zone contigüe ne peut s' étendre au-delà de 12 milles à partir de la ligne de base qui sert de point de départ pour mesurer la largeur de la mer territoriale “*.

<sup>14</sup> Vedi, *retro*, sottoparagrafo 1.3.3.

<sup>15</sup> F. CAFFIO, *op. cit.*, p. 196.

<sup>16</sup> A partire dall' arcaico limite delle 3 miglia, l' ampiezza del mare territoriale è stata successivamente estesa a 6 miglia dalla costa poco dopo la seconda guerra mondiale e infine a 12 miglia a seguito della firma dell' UNCLOS nel 1982. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [LA SPARTIZIONE DEL MEDITERRANEO - Limes \(limesonline.com\)](http://LA SPARTIZIONE DEL MEDITERRANEO - Limes (limesonline.com)).

Successivamente però, a causa delle modifiche apportate dalla UNCLOS, il mare territoriale, come si è visto<sup>17</sup>, ha raggiunto un'estensione di 12 miglia, includendo così totalmente al proprio interno la zona contigua originariamente istituita dall'Italia<sup>18</sup>. A seguito delle nuove disposizioni convenzionali, il nostro governo non si è preoccupato di procedere alla proclamazione formale di una zona contigua fino alle 24 miglia. Tuttavia, ancora oggi, nonostante la mancata proclamazione formale, la zona contigua sembrerebbe essere esistente poiché menzionata in alcuni testi normativi italiani tra cui il Codice dell'Immigrazione. In particolare l'esistenza della zona contigua è menzionata nell'art. 11 *sexies* della legge 30 luglio 2002, n. 189<sup>19</sup>, che ha modificato l'art. 12 del D.LGS. n. 286 del 25 Luglio 1998 sull'immigrazione clandestina disponendo che se una nave italiana adibita a funzioni di polizia sul territorio nazionale incontra nelle acque territoriali o nella "zona contigua" una nave che ritiene essere coinvolta, secondo un motivo fondato, nel trasporto illegale di migranti può sottoporre la nave in questione a fermo, procedendo ad una ispezione ed eventuale sequestro del mezzo se tali dubbi venissero comprovati<sup>20</sup>.

---

<sup>17</sup> Si rammenta che l'Italia ha esteso il proprio mare territoriale da 6 a 12 miglia dalla costa attraverso la Legge 14 Agosto 1974, n. 359. Il testo della legge è consultabile al sito web: [LEGGE 14 agosto 1974, n. 359 - Normattiva](#).

<sup>18</sup> Per una maggiore precisione sulla questione è opportuno sottolineare che al giorno d'oggi l'Italia, come tutti gli altri Paesi del Mediterraneo presenta un mare territoriale di 12 miglia nautiche, raggiungendo così la massima estensione consentita dalla UNCLOS. Le uniche due Nazioni che fanno eccezione sono la Grecia e la Turchia che nel Mar Egeo hanno un mare territoriale di 6 miglia nautiche, estendendosi fino a 12 rispettivamente nel mar Ionio e nel Mar Nero. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Seminario 2. Le principali controversie marittime nel Mediterraneo orientale \(unimc.it\)](#)

<sup>19</sup> La legge 30 Luglio 2002 n. 189, è stata predisposta dall'ordinamento giuridico italiano per la modifica della normativa in materia di immigrazione e asilo. È meglio nota come legge Bossi-Fini, poiché prende il nome dai primi firmatari Umberto Bossi e Gianfranco Fini che ricoprirono rispettivamente il ruolo di Ministro per le riforme istituzionali e la Devoluzione e vicepresidente del consiglio dei ministri durante il governo Berlusconi II. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Legge Bossi-Fini - Wikipedia](#).

<sup>20</sup> Ai sensi dell'art. 12.9 bis Testo Unico sull'Immigrazione: *"La nave italiana in servizio di polizia, che incontra nel mare territoriale o nella zona contigua, una nave, di cui si ha fondato motivo di ritenere che sia adibita o coinvolta nel trasporto illecito di migranti,*

In base a quanto esposto parrebbe dunque che l'ordinamento italiano contempli la zona contigua *ratione materiae*, ovvero ai soli fini dell'immigrazione e non anche a scopi di polizia doganale, fiscale e sanitaria, come invece era stabilito dalla legge 25 settembre 1940, n. 1424, che aveva fissato il limite della zona di vigilanza doganale a 12 miglia nautiche<sup>21</sup>. Inoltre, la zona contigua è altresì richiamata indirettamente da un'altra fonte nazionale: il D.LGS. 22 gennaio 2004, n. 42, noto anche come Codice dei beni culturali e del paesaggio, la cui sezione II si intitola "Ricerche e rinvenimenti fortuiti nella *zona contigua* al mare territoriale". È evidente comunque che per sua natura l'esistenza della zona contigua italiana, seppur richiamata più volte dai testi normativi nazionali sopracitati, risulti non formalmente proclamata e quindi non viene riconosciuta dagli Stati terzi in mancanza, appunto, di un vero e proprio atto formale d'istituzione<sup>22</sup>. In effetti il complesso e confuso quadro normativo italiano è

---

*può fermarla, sottoporla ad ispezione e, se vengono rinvenuti elementi che confermino il coinvolgimento della nave in un traffico di migranti, sequestrarla conducendo la stessa in un porto dello Stato". Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito web: [Art. 12 testo unico sull'immigrazione - Disposizioni contro le immigrazioni clandestine - Brocardi.it](#).*

<sup>21</sup> Il limite delle 24 miglia per la zona contigua contigua è stato istituito solo a partire dal 1982, anno a cui risale la ratifica della Convenzione UNCLOS. Nonostante ciò in Italia l'istituto convenzionale non ha mai trovato attuazione. Negli anni seguenti la CNUDM sono state presentate a livello nazionale diverse di proposte di legge per sopperire al vuoto normativo in materia, tuttavia una specifica disposizione non è mai stata adottata.

<sup>22</sup> Nella dottrina contemporanea, la posizione che la zona contigua esiste in seguito ad una sua proclamazione è quella più condivisa. L'art. 33 UNCLOS viene appunto interpretato come una norma che consente a ciascuno Stato di decidere se possedere tale zona, stabilendola e fissandone l'estensione, oppure farne a meno. Tra i sostenitori di questo pensiero si citano giuristi stranieri che hanno trattato la questione cfr. C. P. ECONOMIDES, *The Contiguous Zone, Today and Tomorrow*, in *the New Law of the Sea, Selected and Edited Papers of the Athens Colloquium on the Law of the Sea*, New York, 1983, p. 73 s.; K. AQUILINA, *Territorial Sea and the Contiguous Zone*, in *The IMLI Manual on International Maritime Law Volume I: The Law of the Sea*, New York, 2014, p. 60; J. E. NOYES, *The Territorial and Contiguous Zone*, in *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, New York, 2015, p. 109. Nella dottrina italiana cfr.: N. RONZITTI, *Introduzione al diritto internazionale*, cit., p. 116.

Tuttavia vi sono anche sostenitori della tesi secondo cui la zona contigua esiste anche in seguito alla semplice notifica dei confini della stessa agli altri Paesi, basti pensare ad esempio al caso della Costa d'Avorio che tra il dicembre del 2015 e l'aprile del 2016, in

destinato a destare reazioni conflittuali da parte degli altri Stati del Mediterraneo, tanto che non mancano pronunce giurisprudenziali sulla questione.

A tale proposito merita di essere menzionata la sentenza della Corte di Cassazione<sup>23</sup> del 5 maggio 2010 riguardante il traffico di esseri umani e la giurisdizione italiana<sup>24</sup>. Il procedimento penale, di cui si sta parlando, è stato avviato a carico di alcuni presunti scafisti turchi arrestati a 23 miglia nautiche dalla costa italiana della Calabria su un gommone battente bandiera turca. In particolare, la Cassazione si è espressa riguardo alla pronuncia della Corte di appello di Reggio Calabria n. 1894 del 1 Luglio 2009<sup>25</sup>. I giudici di appello, pur affermando il linea generale la sussistenza della giurisdizione italiana sulla fascia di mare tra le 12 e le 24 miglia nautiche in virtù delle disposizioni della UNCLOS, avevano ritenuto che, nel caso specifico la proclamazione della zona contigua da parte dell'Italia, ad opera dell'art. 12, comma 9 bis del Testo Unico sull'immigrazione<sup>26</sup>, non fosse opponibile alla Turchia in quanto quest'ultimo Paese non aveva ratificato l'UNCLOS e non era quindi vincolato a rispettarne le disposizioni. La Cassazione pertanto è giunta al proscioglimento degli imputati per difetto di giurisdizione nazionale sulla zona di mare in cui erano stati arrestati dalla Guardia di Finanza.

A fronte delle già discusse controversie che l'incertezza normativa riguardo la zona contigua può generare si rende necessario un intervento tempestivo volto

---

mancanza di una sua formale proclamazione, ha depositato le coordinate geografiche che ne delimitavano i confini. Per la consultazione della notifica della zona contigua ivoriana si rimanda al testo della M.Z.N.119.2016 LOS, 26 Aprile 2016. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Deposit of charts \(un.org\)](http://Depositofcharts.un.org).

<sup>23</sup> Mediante questa sentenza la giurisprudenza italiana ha rimarcato l'inapplicabilità da parte delle autorità nazionali dell'istituto della zona contigua, disciplinato dall'UNCLOS, a coloro che effettivamente non hanno ratificato la Convenzione stessa. Il testo della sentenza sopracitata è consultabile al sito *web*: [Corte di Cassazione - Servizi online](#).

<sup>24</sup> Cfr. Cass., sez. I, 5 Maggio 2010, n. 32960.

<sup>25</sup> Il testo della pronuncia n.1894/2008 della corte di appello di Reggio Calabria è consultabile al sito *web*: [Banca dati Giurisprudenza - Sito della Corte d'Appello di Reggio Calabria \(giustizia.it\)](#)

<sup>26</sup> Vedi nota n. 14 del presente paragrafo.

ad uniformare l'ordinamento italiano a quello degli altri Paesi e, più specificamente, a quello degli Stati mediterranei limitrofi. Un risultato del genere si potrebbe raggiungere, ad esempio, ricorrendo all'emanazione di un decreto interministeriale per fissare i limiti spaziali della zona contigua lungo le acque territoriali italiane nelle zone troppo ristrette per garantirne la massima estensione consentita.

### **4.3 La mancanza di una ZEE italiana e le connesse problematiche**

#### ***4.3.1. Le ragioni della mancata proclamazione della ZEE italiana e le reazioni dei Paesi che si affacciano sul Mar Mediterraneo***

Come in precedenza osservato<sup>27</sup>, la zona economica esclusiva è una zona *sui generis*<sup>28</sup> che si estende dalle 12 miglia ad un massimo di 200 miglia<sup>29</sup>. In questa fascia di mare lo Stato costiero gode del diritto di sfruttamento del territorio marittimo nel rispetto della collettività e delle risorse marine biologiche e minerali che vi si trovano.

Se si procede ad un parallelismo con la zona contigua si possono evidenziare svariate analogie. Partendo dai confini, entrambe le zone iniziano ad estendersi dalla fine del mare territoriale dello Stato costiero. Se poi si approfondisce il paragone si evincono altre caratteristiche comuni: malgrado l'introduzione delle

---

<sup>27</sup> Vedi, retro, sottoparagrafo 1.3.3

<sup>28</sup> Per ulteriori approfondimenti sulla natura di zona *sui generis* della ZEE con specifico riferimento al Mediterraneo si cita l'intervento di Cfr. A. DEL VECCHIO, *In Maggiore Stat Minus: A Note on the EEZ and the Zones of Ecological Protection in the Mediterranean Sea*, in *Ocean Development and International Law*, cit., p. 287 ss.

<sup>29</sup> Occorre ricordare che la sovranità della ZEE ha un carattere funzionale, in quanto presenta i fini esplicitati dall'art 55 UNCLOS ed è esteriorizzata mediante diritti sovrani estendibili fino a 200 miglia nautiche dalle linee di base. Cfr. T. SCOVAZZI, *Elementi di diritto internazionale del mare*, cit., 2002, p. 46 ss.

due zone nel diritto internazionale marittimo risalga alla seconda metà del Novecento, l'Italia fino ad oggi non ha ancora effettuato una proclamazione formale né della zona contigua né della propria ZEE<sup>30</sup>.

Così come per la zona contigua, infatti, lo Stato italiano non ha provveduto a dichiarare neanche una sua zona economica esclusiva, nonostante fosse stato consapevole per tutti questi anni che i diritti concernenti tali zone non fossero esercitabili *ipso iure*<sup>31</sup>.

È evidente poi come tale situazione abbia ripetutamente fornito la possibilità ad altri Stati limitrofi di colmare l'assenza di una formale proclamazione della zona economica esclusiva italiana a loro vantaggio, proclamando zone economiche esclusive comprendenti parte del nostro territorio. È questo il caso della ZEE algerina che nel 2018 è arrivata a lambire le coste sarde.

Se si guarda l'orientamento di altri Paesi mediterranei ci si accorge che, come nell'ipotesi della zona contigua, anche nel caso della ZEE altri Paesi, come Siria, Cipro, Israele, Libano, Francia, Spagna, Algeria, Croazia e Grecia, sono più avanti rispetto all'Italia. Invero, a differenza di questi Stati che in tempi ragionevoli hanno provveduto ad istituire una propria ZEE<sup>32</sup>, l'Italia è caduta vittima di una

---

<sup>30</sup> Considerata la natura consuetudinaria dell' istituto della ZEE, la sua proclamazione dovrebbe avere un valore non costitutivo del diritto dello Stato costiero, ma semplicemente dichiarativo nei confronti degli altri Stati, in modo che dopo la notifica, ne abbiano sicura conoscenza. In assenza di una qualunque forma di pubblicizzazione della volontà dello Stato costiero, di esercitare alcuni o tutti i diritti previsti dalla ZEE, viene ritenuto che le forme di sfruttamento economico compiuto in buona fede da uno Stato terzo nella ZEE potenziale, non configurano gli estremi dell'illecito. Cfr. G.CAMARDA, *Le Zone Economiche Esclusive nel Mediterraneo*, in *Riv. Dir. Nav.*, 2020, p. 779.

<sup>31</sup> Come quanto previsto per la zona contigua (che, ove esistente, è compresa al suo interno) la ZEE, per poter divenire effettiva, deve essere formalmente proclamata nei confronti della comunità internazionale. Questo, a differenza della piattaforma continentale la quale, costituendo il naturale prolungamento sommerso della terraferma, appartiene invece già per sua natura ad uno Stato e non deve quindi essere né occupata né proclamata. Cfr. F. CAFFIO, *La zona economica esclusiva. Tra libertà di navigazione e pretese di Stati e dell' India*, in *Riv. Mar.*, 2012, p. 13.

<sup>32</sup> In particolare si riportano le rispettive date di istituzione della propria ZEE per i Paesi mediterranei sopracitati: Siria (2003), Cipro (2004), Israele e Libano (2011), Francia



grave sottovalutazione della rilevanza di questa zona costiera per la tutela degli interessi economici e di sicurezza del Paese e dei suoi cittadini<sup>33</sup>.

Un'ulteriore motivazione che si nasconde dietro la mancata dichiarazione della zona economica esclusiva italiana risiede nella particolare morfologia del Mediterraneo che, come già accennato in precedenza, non consente l'istituzione di zone economiche di 200 miglia e ciò spinge gli Stati rivieraschi a concludere accordi di delimitazione delle rispettive zone di competenza<sup>34</sup>.

Alle criticità fino ad ora illustrate si aggiunge, infine, il fatto che non tutti gli Stati mediterranei hanno ratificato la Convenzione di Montego Bay. In particolare sono rimasti al di fuori del suo ambito di applicazione gli Stati di Israele, Siria e Turchia<sup>35</sup>. Alla luce di quest'ultima argomentazione, le attività di mediazione e negoziazione con questi Paesi da parte degli Stati frontalieri ratificanti si rendono

---

(2012), Spagna (2013), Algeria (2018), Croazia e Grecia (2021). Al contrario invece altri Paesi del medesimo bacino si sono limitati ad adottare delle semplici leggi interne per la futura proclamazione di ZEE, tra queste occorre citare il caso della Tunisia (2005), della Libia (2009) e dell'Italia (2021). Per ulteriori approfondimenti vedasi ancora il sito web: [Seminario 2. Le principali controversie marittime nel Mediterraneo orientale \(unimc.it\)](#)

<sup>33</sup> Un esempio pratico utile a comprendere l'importanza dell'adozione di misure di sicurezza per i cittadini italiani è quello del sequestro di alcuni pescatori siciliani operato dalla Libia nel Settembre del 2020 e durato più di 100 giorni. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito web: [Pescatori siciliani da cento giorni sequestrati in Libia, il vescovo di Mazara: "Si intervenga coi corpi speciali" - la Repubblica.](#)

<sup>34</sup> La natura di spazio semichiuso del mare Mediterraneo e il fatto che il bacino non consenta d'istituire alcuna ZEE fino a 200 miglia nautiche dalla linea di base del mare territoriale fanno sì che, ai sensi degli articoli 74, 123 e 300 della UNCLOS, gli Stati costieri debbano risolvere in buona fede i problemi di delimitazione tra le rispettive zone economiche esclusive, assumendo un approccio cooperativo e di reciproca comprensione. Una potenziale soluzione potrebbe essere la definizione di zone di sviluppo comuni da parte degli Stati interessati in cui avviare uno sfruttamento congiunto delle risorse. Gli articoli della Convenzione citati in precedenza dovrebbero costituire la base per il dialogo che l'Italia dovrà impostare in futuro ad esempio con l'Albania, l'Algeria, la Croazia, la Francia, la Libia, Malta, Montenegro, la Spagna, la Tunisia e la Turchia. Cfr. A. LEANDRO *Verso una zona economica esclusiva*, in *Riv. Dir. Int.*, 2021, p. 1083 ss.

<sup>35</sup> In un primo momento tra i Paesi non ratificanti vi era anche la Grecia ma poi l'ha ratificata. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito web: [Con la Zee italiana nel Mediterraneo non c'è \(quasi\) più l'alto mare \(affarinternazionali.it\)](#)

ancora più complesse in mancanza di un regime universalmente opponibile in materia di delimitazione dei confini marittimi.

In conclusione, appare evidente come la commistione di queste motivazioni abbia suscitato svariate incertezze e criticità per lo Stato italiano circa la proclamazione formale di una ZEE.

#### **4.3.2 Verso una ZEE italiana**

Come già accennato in precedenza, l'attuazione dell'istituto della ZEE non è avvenuta in tempi molto rapidi nell'area mediterranea a causa del giustificato scetticismo riguardo una sua eventuale proclamazione in un bacino così ristretto<sup>36</sup>. A partire dalla seconda metà degli anni '90, infatti, alcuni Stati mediterranei hanno gradualmente istituito alcune zone, variamente denominate<sup>37</sup>, in cui potevano esercitare parte dei diritti esclusivi previsti dal regime della ZEE e solo dopo hanno deciso di istituire delle vere e proprie zone economiche esclusive.

L'Italia, che in precedenza aveva dato attuazione alle zone di protezione ecologica<sup>38</sup>, dopo decenni caratterizzati da indeterminatezza giuridica e da decisioni politiche volte a preservare il regime della libertà dei mari oltre il mare territoriale, nell'ultimo periodo, probabilmente anche a causa delle molteplici

---

<sup>36</sup> Il Mar Mediterraneo non è solo un mare semichiuso le cui acque bagnano le coste di più di 20 Stati, ma è anche uno spazio marittimo dove convergono una moltitudine di diversi interessi e zone di mare spesso proclamate unilateralmente. Il fatto che non ci sia una legge internazionale comune per la delimitazione degli spazi marittimi e che le disposizioni dell' UNCLOS sulla piattaforma continentale e la zona economica esclusiva non forniscono molta chiarezza agli Stati per stabilire questi spazi nel loro ordinamento giuridico nazionale, o firmare accordi sui confini marittimi, può aiutare a comprendere lo stato attuale dei confini marittimi nel Mediterraneo occidentale, centrale ed orientale. Cfr. G. A. OANTA, *Maritime delimitations in the Mediterranean: current challenges*, in *The Italian Yearbook of International Law Online*, 2022, p. 23.

<sup>37</sup> Vedi *retro* nota n. 11 paragrafo 3.2.

<sup>38</sup> Vedi *retro* nota n. 12 paragrafo 3.2..

contese internazionali per lo sfruttamento delle risorse biologiche e soprattutto energetiche del Mediterraneo, si è finalmente prodigata a valutare la concreta istituzione di una zona economica esclusiva a partire dal 2019<sup>39</sup>.

È proprio nel mese di dicembre di quattro anni fa che per la prima volta è stata presentata in Parlamento, dopo quasi quarant'anni dalla ratifica dell'UNCLOS, una proposta di legge *ad hoc* per dare finalmente attuazione a questo regime convenzionale tanto discusso fino a quel momento<sup>40</sup>.

Passando ad esaminare il contenuto di questa normativa si evince, dalla lettura dell'art. 1, che lo Stato italiano intendeva autorizzare l'istituzione, oltre il limite esterno del proprio mare territoriale, di una zona economica esclusiva, i cui

---

<sup>39</sup> Non è infatti casuale il fatto che l'Italia ci abbia messo molto più tempo rispetto a molti altri Stati del Mediterraneo ad attuare una legge sulla delimitazione della propria ZEE. Per diversi decenni appunto, la politica estera italiana si è contraddistinta per una notevole riluttanza a qualsiasi forma di estensione della propria giurisdizione nel Mediterraneo, sostenendo peraltro che la definizione di zone economiche esclusive nel Mediterraneo fosse contraria all'articolo 123 UNCLOS. Questa sua peculiare attitudine può essere ricondotta prima di tutto agli interessi relativi di pesca, e alla conseguente azione delle lobby delle associazioni per il commercio. L'Italia infatti ha la flotta di pesca più grande del Mediterraneo, ma al contrario di altri Paesi più grandi dell'Unione Europea, come Francia e Spagna, non ha un litorale oceanico. Per cui, i pescatori italiani hanno sempre pescato in mare aperto, non lontano dalle coste di altri Stati, dove, tra l'altro, l'ammontare di risorse ittiche è ben più alto che nelle acque italiane. In secondo luogo, inoltre, la Marina italiana è stata per lungo tempo, contraria alle ZEE nel Mediterraneo, poiché in un mare semichiuso, le ZEE erano percepite come un ostacolo alla mobilità delle flotte, che era considerato un aspetto fondamentale, specialmente per gli interessi della NATO. Per questi motivi l'Italia ha adottato una politica di astensione da tale istituto ricorrendo ad una persuasione morale e politica per spingere altri Stati a fare lo stesso. Alla luce di quanto appena esposto appare ora più comprensibile l'esitazione dello Stato italiano riguardo la dichiarazione della ZEE. Non è lo più, tuttavia, questa sua ostinazione continua anche nel momento in cui gli altri Stati hanno iniziato ad estendere le proprie aree di giurisdizione nel Mediterraneo. Cfr. G. CATALDI, *The italian law authorising the creation of an exclusive economic zone*, in *The Italian Yearbook of International Law Online*, 2022, p. 32.

<sup>40</sup> Ci si riferisce alla proposta di legge del 20 Dicembre 2019 presentata dalla deputata Iolanda Di Stasio e intitolata "istituzione di una zona economica esclusiva oltre il limite esterno del mare territoriale". Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito [web: Zona economica esclusiva italiana \(camera.it\)](http://web: Zona economica esclusiva italiana (camera.it)).

confini avrebbero dovuto essere notificati agli Stati frontalieri<sup>41</sup>, nel rispetto del principio di cooperazione internazionale più volte richiamato dalla UNCLOS<sup>42</sup>. Uno degli aspetti rilevanti della proposta di legge risiede nel fatto che, dopo aver menzionato nuovamente i diritti esercitabili dallo Stato costiero all'interno dei confini della propria futura ZEE, all'art. 3 veniva evidenziato l'impegno dell'Italia a difendere e sostenere il principio della libertà dei mari, conformandosi alle disposizioni convenzionali. Ai sensi del comma 1 del sopracitato articolo, infatti, la istituzione da parte dell'Italia di una propria ZEE non avrebbe dovuto essere interpretata dagli altri Stati ratificanti come una sottrazione di risorse marine, bensì essere ricondotta ad un'affermazione di giurisdizione sul proprio territorio che lascia comunque spazio agli Stati terzi di esercitare la libertà di navigazione e di sorvolo<sup>43</sup> e posa di condotte e cavi sottomarini.

---

<sup>41</sup> Nello specifico il paragrafo 3 dell' art 1 della proposta di legge italiana del 2019 sulla futura attuazione della ZEE prevede che il limite della sua estensione debba essere stabilito mediante accordi bilaterali da concludere con gli Stati ratificanti interessati, nelle modalità previste dall' art 80 della Costituzione. Fino alla data di entrata in vigore di tali accordi, i limiti esterni della ZEE saranno stabiliti in modo da non ostacolare o compromettere l' accordo finale. Il riferimento all' articolo 80 della Costituzione sembra essere corretto , sia a causa della natura politica di questi accordi, sia perché hanno a che fare con modifiche del territorio, pertanto ci trova di fronte a due delle cinque ragioni costituzionali che richiedono la promulgazione di una legge da parte delle Camere per autorizzare la ratifica di accordi internazionali. Se si consulta infatti l' art 80 della Costituzione si cita che: *“Le Camere autorizzano con legge la ratifica dei trattati internazionali che sono di natura politica, o prevedono arbitrati o regolamenti giudiziari, o importano variazioni del territorio od oneri alle finanze o modificazioni di leggi”*. Per ulteriori approfondimenti si rimanda a cfr. G. CATALDI, *The Italian law authorizing the creation of an exclusive economic zone*, in *The Italian Yearbook of International Law Online*, 2022, p. 35 ss.

<sup>42</sup> In base all'art. 1.3 della legge 20 dicembre 2019 *“i limiti esterni della ZEE verranno determinati sulla base di accordi con gli Stati il cui territorio è adiacente a quello italiano o lo fronteggia. Nelle more della stipula di detti accordi, i limiti esterni della zona economica esclusiva sono definiti provvisoriamente in modo da non ostacolare o compromettere la conclusione dei summenzionati accordi”*.

<sup>43</sup> La libertà del mare e dell' aria si riconducono all' arcaico pensiero di Ugo Grozio a riguardo, già illustrato alla nota n. 3 del paragrafo 2.1.

Una volta trovato l'appoggio della Camera dei Deputati e approvato definitivamente dal Senato della Repubblica il 5 novembre 2020, il disegno di legge è divenuto legge a tutti gli effetti il 14 Giugno 2021, n. 91<sup>44</sup>.

Occorre inoltre specificare che la legge in questione si è ispirata alle disposizioni della pregressa legge in materia di Zona di protezione ecologica - ZPE per la delimitazione dei confini della futura ZEE. Se si effettua però un confronto tra la pregressa legge italiana n. 61/2006 e la nuova legge in materia di ZEE del 2021 emerge una differenza significativa. Esaminando i relativi testi si nota che la prima legge parla di "zone" al plurale (l'unica fino ad ora istituita è quella del Mar Mediterraneo Occidentale, del Mar Ligure e del Mar Tirreno, mediante il Decreto Presidenziale n. 209/2011), mentre la legge sulla ZEE parla di "zona" al singolare. Si presume, quindi, che in futuro sarà appannaggio di un singolo Decreto Presidenziale definire concretamente i confini della zona economica esclusiva italiana con riguardo a tutte le coste della penisola. Sulla base di quanto appena esposto, è legittima l'insorgenza di alcuni dubbi interpretativi per quanto riguarda nello specifico il rapporto che intercorre tra le due leggi. In particolare, visto l'attuale silenzio sulla questione è probabile che la zona di protezione ecologica istituita nel 2011 in applicazione della legge del 2006 e del Decreto del 2011 rimanga in vigore fino all'eventuale futura delimitazione della ZEE in quegli spazi. Fino ad allora non rimane tuttavia esclusa la possibilità che lo Stato italiano istituisca nuove ZPE per sopperire alla mancanza di specifiche zone sul resto dei suoi spazi marittimi dello Ionico e dell'Adriatico<sup>45</sup>.

In aggiunta, un ulteriore aspetto, che indubbiamente desta fondate preoccupazioni e alimenta l'incertezza sulla questione, è quello relativo alle difficoltà che lo Stato italiano potrà incontrare nel tentativo di raggiungere

---

<sup>44</sup> V. sottoparagrafo successivo 4.3.3 sul contenuto della legge 14 Giugno 2021 e sul suo stato di attuazione a livello nazionale.

<sup>45</sup> Cfr. G. CATALDI, *The italian law authorising the creation of an exclusive economic zone*, cit., p. 33 s.

accordi definitivi con gli altri Stati limitrofi per delimitare i confini della propria ZEE e sopperire al vuoto normativo che l'ha contraddistinto per tutti questi anni. A tal proposito, se si analizza lo scenario attuale, negli ultimi anni l'Italia ha mosso i primi passi attuando delle politiche diplomatiche propositive per sopraggiungere ad un'agevole e vantaggiosa convivenza con i suoi vicini.

Il primo successo in tale ambito risale al 2020, anno in cui l'Italia è riuscita a raggiungere un accordo con la Grecia siglando un accordo bilaterale ad Atene sulla delimitazione delle rispettive ZEE<sup>46</sup>.

Due anni dopo, invece, le molteplici negoziazioni protratte dai rappresentanti del Governo peninsulare hanno condotto alla pacificazione dei legami con la Croazia. Attraverso una disamina delle dinamiche che hanno spinto lo Stato italiano a raggiungere un accordo con la Croazia nel 2022, si può desumere la natura delle ragioni che hanno prescritto un'impellente necessità di intervento da parte dell'Italia. Come già menzionato precedentemente, nel 2003 la Croazia aveva proclamato una zona di protezione ecologica dove esercitare parte dei diritti propri dell'istituto della ZEE, esclusa la libertà di estrazione di risorse. Dopo un lungo periodo durato 18 anni, il Paese balcanico, mediante un atto unilaterale, ha trasformato nel 2021 la sua ZPE in ZEE, sconfinando sulla linea di delimitazione della piattaforma continentale condivisa con l'Italia, nel mare Adriatico, senza prima richiedere il consenso al nostro Paese<sup>47</sup>.

Sfruttando la lacuna normativa italiana riguardo i confini marittimi nazionali e il "*divieto di prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi nelle acque del golfo di Venezia*" nel mare Adriatico previsto dall'art. 8 della legge 6 agosto 2008, n.

---

<sup>46</sup> La cronologia, la natura e le implicazioni delle relazioni internazionali italo-greche in materia di confini marittimi, e più specificamente di ZEE, verrà debitamente approfondito nell'apposito paragrafo 5.4.

<sup>47</sup> La scelta di estendere o meno la delimitazione di una zona verso un'altra zona è ipotizzabile solo a seguito di appositi negoziati o, in caso di controversie sottoposte all'esame di un tribunale internazionale, come risultato del percorso che il tribunale conduce per trovare una soluzione equa. Cfr. A. LEANDRO, *op. cit.*, p. 1083 ss.

133, la Croazia ha iniziato a trivellare i nostri fondali per estrarre risorse volte a soddisfare il suo fabbisogno energetico. Così facendo l'Italia è stata in un certo senso esautorata dall'esercizio del diritto di sfruttamento tipicamente connaturato all'istituto della ZPE, peraltro proclamata a livello nazionale nel 2006<sup>48</sup>. Sebbene la fattispecie menzionata non rientri specificamente nel quadro geografico su cui intende focalizzarsi il presente elaborato, viene ritenuto essere un esempio lampante dei gravi scompensi che possono conseguire da una assenza di puntuale normativa sulla territorializzazione marittima<sup>49</sup>. È solo grazie all'accordo del 2022 che l'Italia è riuscita finalmente a fare chiarezza sulla vicenda con i vicini balcanici, delimitando le relative ZEE<sup>50</sup> seguendo una logica di cooperazione e ispirandosi al precedente accordo sulla linea di demarcazione della piattaforma continentale del 2005<sup>51</sup>.

Tornando, infine, a considerare lo stato d'attuazione della ZEE a livello italiano, fino ad ora il governo si è adoperato a predisporre solamente la normativa per una futura effettiva istituzione della propria zona economica esclusiva. Ci si auspica ovviamente che, in seguito, una simile previsione normativa trovi un risvolto concreto nell'ordinamento nazionale italiano. Peraltro, qualora un simile scenario dovesse configurarsi, si possono fin da ora evidenziare le implicazioni positive che si celano dietro un'istituzione formale della zona. Una volta istituita,

---

<sup>48</sup> Vedi, retro, sottoparagrafo 3.2.

<sup>49</sup> Per circa un anno, infatti, lo Stato italiano ha dovuto orientare i propri investimenti sul mercato energetico estero, offrendo invece le proprie risorse ai croati. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Gas, la riserva nazionale donata alla Croazia causa dello "stop" imposto dal M5S - Il Corriere del Giorno](#).

<sup>50</sup> Le coordinate della linea di confine tra i due Paesi sono state definite a seguito di un lungo processo di negoziazione e sono riportate all' art 2 dell' accordo tra Italia e Croazia del 2002. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Accordo-ZEE.pdf \(esteri.it\)](#).

<sup>51</sup> Si tratta dell' accordo del 2 agosto 2005 siglato mediante scambio di note verbali tra le competenti autorità governative della Repubblica Italiana e della Repubblica Croata per la correzione tecnica della linea di delimitazione della piattaforma continentale comune dei due Stati nel mare Adriatico, di cui all'Accordo tra la Repubblica Italiana e la Repubblica Federativa socialista di Jugoslavia dell'8 gennaio 1968, ratificato con D.P.R. del 22/05/1969 n. 830. Per ulteriori approfondimento vedasi il sito *web*: [2005 - Accordo Italia Croazia Piattaforma Continentale - Coordinamento Adriatico](#).

la ZEE comporterebbe innanzitutto l'esercizio da parte dell'Italia dei diritti di sfruttamento ad essa connaturati e una definizione dettagliata dei confini marittimi nazionali. In secondo luogo, sovrapponendosi alla zona contigua, tuttora formalmente non esistente, offrirebbe una base giuridica più solida ai connessi poteri di vigilanza da parte dello Stato italiano attualmente disciplinati dalla legge Bossi-Fini del 2002.

#### **4.3.3 La legge 14 Giugno 2021: contenuto e stato di attuazione**

A seguito del travagliato iter decisionale in materia di definizione di una propria ZEE, l'Italia, spinta dalle iniziative di territorializzazione marittima promosse dai vicini del Mediterraneo, ha finalmente compreso l'importanza di seguire il loro esempio per tutelare i propri interessi e la propria giurisdizione sul suo territorio. Il passo decisivo è stato compiuto circa due anni fa quando lo Stato italiano ha promulgato la legge n.91 del 14 Giugno 2021 per l'istituzione di una zona economica esclusiva oltre il mare territoriale. L'atto si compone di 3 articoli dalla cui lettura si può facilmente desumere la volontà del Governo di predisporre dei criteri utili alla delimitazione della zona nascita<sup>52</sup>. Sul percorso che ha condotto alla sua promulgazione ci si è già soffermati in precedenza, effettuando peraltro un paragone con la legge n. 61/2006 in materia di ZPE<sup>53</sup>. Lo scopo del presente sottoparagrafo è quello di analizzare, invece, il contenuto della legge n. 91 del 2021 e di approfondire gli aspetti relativi alla sua attuazione. Si procede, ergo, con una disamina del testo pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 148 del 23 giugno 2021. Mediante il primo articolo lo Stato italiano, in quanto ratificatore dell'UNCLOS del 1982, ha sottolineato la piena conformità

---

<sup>52</sup> Il testo completo della Legge italiana n. 91 del 14 Giugno 2021 è consultabile al sito web: [LEGGE 14 giugno 2021, n. 91 - Normattiva](#).

<sup>53</sup> V., *retro*, sottoparagrafo 4.3.2.



alle previsioni convenzionali<sup>54</sup> attuate a livello nazionale mediante la legge n. 689 del 2 Dicembre 1994<sup>55</sup>. Il rispetto della UNCLOS da parte del legislatore italiano si denota anche nella descrizione delle modalità con cui la nuova ZEE verrà istituita. Al comma 2 dell' articolo introduttivo si specifica appunto che la futura zona economica esclusiva italiana verrà proclamata formalmente con apposito Decreto del Presidente della Repubblica, con chiaro riferimento alla sua peculiare natura giuridica quale *sui generis zone*<sup>56</sup>, e successivamente notificata agli Stati limitrofi per raggiungere degli accordi sui suoi confini nel pieno rispetto anche dei sani principi costituzionali. Si ricorda a tal proposito che la procedura di ratifica degli accordi internazionali è infatti disciplinata dall' art. 80 della Costituzione italiana che identifica le Camere quali soggetti preposti ad autorizzare, mediante un' apposita legge, la ratifica dei trattati internazionali di natura politica, o che comportano delle variazioni nei confini del territorio nazionale come in questo caso specifico<sup>57</sup>.

Mediante l' istituzione di una ZEE l' Italia andrà a giovare di quei diritti sovrani internazionali prescritti da un istituto convenzionale tanto rilevante per gli interessi del Paese quanto purtroppo trascurato, o almeno fino a pochi anni fa<sup>58</sup>.

---

<sup>54</sup>Art. 1.1: *"In conformità a quanto previsto dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, è autorizzata l' istituzione di una zona economica esclusiva a partire dal limite esterno del mare territoriale italiano e fino ai limiti determinati ai sensi del comma 3 del presente articolo."*

<sup>55</sup>Si tratta dell' atto legislativo nazionale mediante il quale l' Italia ha attuato la Convenzione UNCLOS del 1982 in seguito alla sua ratifica. In base all' art 1 della legge n. 689 del 2 Dicembre 1994: *"Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, con allegati e atto finale, fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, nonché l'accordo di applicazione della parte XI della convenzione stessa, con allegati, fatto a New York il 29 luglio 1994."*

Per consultare il testo integrale della legge e i relativi allegati vedasi l' apposito sito web: [LEGGE 2 dicembre 1994, n. 689 - Normattiva](#)

<sup>56</sup> Si rammenta che la ZEE è considerata una *sui generis zone* la cui particolare natura ne prescrive una necessaria istituzione formale ai fini della sua effettiva esistenza ed opponibilità a terzi. V., *retro*, nota n. 42 sottoparagrafo 2.3.1.

<sup>57</sup> V., *retro*, nota n. 41 sottoparagrafo 4.3.2.

<sup>58</sup> Art 2 Legge n. 91, 14 Giugno 2021: *"All'interno della zona economica esclusiva istituita ai sensi dell'articolo 1 l'Italia esercita i diritti sovrani attribuiti dalle norme internazionali"*

La concreta adozione di una zona economica esclusiva, resa possibile grazie alla recente legge del 2021 consentirà all' Italia di esplorare, sfruttare e gestire le proprie risorse naturali, siano esse biologiche o non biologiche e condurre attività economiche significative per il soddisfacimento del fabbisogno e dello sviluppo del Paese , quali la produzione di energia derivata dall'acqua, dalle correnti e dai venti. Per concluderne l' analisi del contenuto, infine, all' interno della normativa italiana viene sottolineato uno dei principi ispiratori dell' UNCLOS: la libertà di navigazione. Il riconoscimento della sovranità del Paese costiero sulla propria ZEE non comporta di per sé , infatti l' esautorazione degli altri Stati, sia costieri sia privi di litorale dei loro inalienabili diritti concernenti *“la libertà di navigazione e di sorvolo, di posa di condotte e cavi sottomarini e di altri usi del mare, leciti in ambito internazionale, collegati con tali libertà”* tutelati dall' art. 59 della Convenzione di Montego Bay<sup>59</sup>. Un' accurata preservazione di questi diritti in favore dei Paesi terzi in una fascia di mare che di per sé legittima lo Stato costiero ad esercitare la propria sovranità rappresenta perfettamente il compromesso che è stato finalmente raggiunto tra i due contrastanti principi di sovranità e libertà dei mari. Si può affermare, insomma, che la legge italiana, in quanto fonte normativa gerarchicamente subordinata alle fonti di carattere internazionale, abbia ricoperto il proprio ruolo perfettamente, attuando nel concreto le disposizioni dettate dalla Convenzione, senza contravvenire ad alcun istituto e quindi rispettando *in toto* gli sforzi compiuti dalle Nazioni Unite per fornire una disciplina del diritto marittimo universalmente accettata, o quasi<sup>60</sup>.

---

*vigenti.”*

<sup>59</sup> Si cita in proposito quanto riportato dall' art. 3 della recente legge sull' istituzione di una ZEE oltre le 12 miglia del mare territoriale italiano: *“L'istituzione della zona economica esclusiva non compromette l'esercizio, in conformità a quanto previsto dal diritto internazionale generale e pattizio, delle libertà di navigazione, di sorvolo e di posa in opera di condotte e di cavi sottomarini nonché degli altri diritti previsti dalle norme internazionali vigenti.”*

<sup>60</sup> L' UNCLOS al giorno d' oggi conta circa 158 Paesi ratificatori a fronte dei 206 Stati presenti nel mondo. Per consultare l'elenco dei Paesi che hanno deciso di assoggettarsi

Dopo aver fornito una panoramica auspicabilmente esauriente sui contenuti della neonata legge italiana e il suo forte legame con la UNCLOS, si provvede ora ad affrontare il tema relativo alla sua attuazione.

Dalla proposta di legge presentata dall' onorevole Di Stasio<sup>61</sup> alla sua definitiva approvazione e promulgazione sono passati ben 2 anni durante i quali la burocrazia italiana è stata impegnata nella definizione degli aspetti legislativi. A seguito dell' ultimazione del testo della legge n. 91 del 14 Giugno 2021, il provvedimento è entrato ufficialmente in vigore l' 8 luglio del medesimo anno e risulta tuttora vigente. Tuttavia, ciò che irrimediabilmente tende ancora a smuovere delle incertezze negli animi degli italiani è la mancata istituzione della zona economica esclusiva nazionale. Ebbene, seppure la legge prodromica alla proclamazione della ZEE risulti vigente da poco più di due anni, dei nuovi confini marittimi della Penisola ancora non s' è discusso concretamente e la questione parrebbe pervasa dalla consueta indeterminatezza che ha accompagnato il Paese già da prima dell' istituzione della ZPE<sup>62</sup>. Una simile situazione non è per nulla agevole per lo Stato italiano e anzi rischia di compromettere la sua posizione geopolitica all' interno del complesso quadro diplomatico in cui si trova. Un vuoto normativo così rilevante costituisce appunto un pretesto per la concorrenza mediterranea per godere dei diritti sovrani connessi a questa zona di mare che in realtà spetterebbero al nostro Paese.

Con tutta probabilità la sterilità del sistema attuativo italiano potrebbe essere ricondotta alla sovrabbondante macchinosità dei processi decisionali, peraltro resi maggiormente complessi da una visione forse eccessivamente anacronistica del diritto marittimo<sup>63</sup> e dall' indiscutibile difficoltà di sopraggiungere a forme d' intesa a carattere internazionale. Si è già discusso, a tal proposito, delle numerose

---

alle disposizioni convenzionali del 1982 vedasi il sito *web*: [United Nations | Peace, dignity and equality on a healthy planet.](#)

<sup>61</sup> V., *retro*, nota n. 40 sottoparagrafo 4.3.2.

<sup>62</sup> V., *retro*, sottoparagrafo 4.3.2

<sup>63</sup> V. ., *retro*, nota n. 39 sottoparagrafo 4.3.2.

criticità che ostano il raggiungimento di accordi tra più nazioni, data la molteplicità dell'entità e della natura degli interessi che nutrono i diversi Paesi coinvolti nella definizione congiunta dei rispettivi confini marittimi.

Nonostante la promulgazione e l'efficacia giuridica attiva della nuova legge, le parole in essa trascritte non hanno ancora trovato, purtroppo, un riscontro concreto, scenario che si spera possa configurarsi il più presto possibile per attuare completamente a livello italiano il tanto discusso istituto della ZEE.

#### ***4.3.4 La necessità di completare l'istituzione della ZEE e i suoi vantaggi***

Le osservazioni fino ad ora presentate fungono d'ausilio per carpire in modo più approfondito le motivazioni per cui l'Italia abbia finalmente compreso i ragguardevoli benefici che possano derivare dalla istituzione della ZEE.

Nello specifico una manovra di questo genere si rende indispensabile per la salvaguardia della libertà di navigazione e l'ottenimento di un quadro armonico di cooperazione per la difesa ambientale e la gestione integrata delle risorse biologiche ed energetiche.

La mancata attuazione del regime convenzionale non si tradurrebbe in una semplice rinuncia all'esercizio di un diritto, ma corrisponderebbe ad una rinuncia dell'esercizio di interazioni internazionali in connessione con il correlato diritto di utilizzazione esclusiva delle risorse nella zona. Rifacendosi, infatti, alla concezione di mare quale *res communes omnium*<sup>64</sup>, e quindi patrimonio comune dell'umanità in base a quanto esplicitato dall'art. 136 UNCLOS, lo Stato costiero nel proteggere

---

<sup>64</sup> V, *retro*, nota n. 20 sottoparagrafo 2.1.1

l'ambiente marino della propria ZEE agisce nell'interesse proprio e contemporaneamente anche nell'interesse della comunità internazionale.

Al contrario, l'adozione di una ZPE da parte dell'Italia, già proclamata diversi anni fa, non può garantire una completa copertura degli spazi marini di competenza, a causa dei mancanti provvedimenti attuativi della l. n. 61/2006 per la porzione ionico-adriatica e per lo Stretto di Sicilia. È evidente allora che se l'Italia decidesse di mantenere l'istituzione di una semplice zona di protezione ecologica, senza trasformarla in una vera e propria ZEE, come invece ha fatto ad esempio la Croazia, si mancherebbe da qualsiasi controversia internazionale nascitura intrinseca alla particolare morfologia del bacino del Mediterraneo, ma allo stesso tempo rinunciarebbe ai notevoli benefici economici derivanti dall'attuazione completa del regime convenzionale.

Inoltre, una completa realizzazione delle zone economiche esclusive nel Mediterraneo, in conformità delle linee guida fornite dall'Unione europea e dalla Convenzione di Barcellona<sup>65</sup>, indurrebbe a forme stabili di cooperazione transnazionali altrimenti più difficili da ottenere<sup>66</sup>.

Tornando all'esame dell'*iter* formale di proclamazione della zona economica esclusiva da parte dell'Italia, la situazione attuale suggerisce sempre di più il ricorso ad una soluzione definitiva poiché diversi Paesi hanno provveduto a dichiarare la propria ZEE, mediante atti unilaterali, trascurando così il principio ispiratore della UNCLOS e la linea provvisoria di equidistanza, mentre altri sono

---

<sup>65</sup> La Convenzione di Barcellona è una fonte normativa di diritto comunitario europeo del 1995. Lo scopo della Convenzione è quello di fornire disposizioni per la protezione del Mar Mediterraneo dall'inquinamento. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito [web: eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:21976A0216\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:21976A0216(01)).

<sup>66</sup> Sul tema si cita il contributo di Cfr. T. SCOVAZZI, *Lo sviluppo sostenibile nelle aree protette del Mediterraneo e il protocollo di Barcellona del 1995*, in *Riv. Giur. Amb.*, 2010, p. 421 ss.

rimasti esposti alla lesione dei propri interessi economici ed in futuro saranno costretti ad impegnarsi in lunghi contenziosi internazionali.

È ormai da tempo nota e già precedentemente illustrata la problematica relativa all'istituzione di ZEE in mari chiusi e semichiusi ed in particolare nel Mediterraneo: una volta terminate le svariate procedure di delimitazione, non rimarrebbero spazi qualificabili come alto mare nel senso stretto dell'espressione, con pesanti ripercussioni sulla libertà della navigazione. Tuttavia, si può replicare ad una simile osservazione che la libertà di navigazione gode di solide fondamenta e, in virtù della sua natura di inalienabilità e insindacabilità, viene già garantita una sua tutela a livello normativo nell'UNCLOS sia nel mare territoriale che nella ZEE. Occorre sottolineare, infine, che la ZEE, qualora venisse proclamata a titolo definitivo, non legittimerebbe lo Stato costiero a trasformare l'esercizio dei suoi diritti sovrani in condotte vessatorie, quali ispezioni e sequestri infondati, animati dalla mera volontà di intralciare o addirittura paralizzare il commercio marittimo di un altro Stato a vantaggio della propria posizione economica.

Se così fosse, l'applicazione dell'istituto convenzionale si tradurrebbe in un'estremizzazione della territorializzazione marittima e in un'exasperazione del principio di sovranità ormai soppiantato in gran parte in favore della libertà dei mari promossa dalle Nazioni Unite.

Allo stesso tempo, la questione viene sollevata anche in senso contrario: è previsto il divieto per gli Stati terzi di trasformare la libertà di navigazione in una meschina soluzione di accaparramento furtivo delle risorse marine a discapito dello Stato costiero.

Alla luce delle numerose questioni sollevate sulle criticità e le conseguenze connesse ad una futura adozione di ZEE da parte dello Stato italiano, risulta evidente che la soluzione migliore sarebbe ricorrere ad un sistema di dialogo internazionale, volto a promuovere una negoziazione territoriale pacifica,

accompagnato dall'impiego di una polizia della navigazione morigerata esercitata a livello nazionale su tutte le navi in transito.

#### **4.4 La pianificazione dello spazio marittimo nazionale**

Come già illustrato in precedenza, gli interessi sottesi ai diversi impieghi delle risorse marittime sono variopinti e per secoli hanno influenzato il complesso intreccio di relazioni diplomatiche internazionali tra i diversi Paesi costieri limitrofi<sup>67</sup>. Alla luce dei numerosi conflitti che si sono susseguiti per la demarcazione dei confini marittimi si è finalmente giunti, al giorno d'oggi, alla conclusione che dei sistemi di dialogo e di pianificazione degli usi di questi spazi da parte degli Stati rivieraschi adiacenti possano condurre ad una convivenza transnazionale migliore in termini diplomatici, economici, ma soprattutto ambientali.

Sulla questione si è già intervenuti ricordando il significativo intervento del legislatore comunitario con la Direttiva 2014/89/UE, che si pone l'obiettivo di gettare le basi per l'istituzione di un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo. Un simile risultato tuttavia può essere raggiunto solo mediante l'effettivo recepimento del contenuto della Direttiva da parte dei diversi Stati membri e un loro impegno alla redazione di singoli piani di gestione *ad hoc*.

In Italia la Direttiva in questione è stata attuata nell'ordinamento nazionale mediante il d. lgs. n. 201 del 17 ottobre 2016, che si occupa di specificare con quali strumenti la penisola intende raggiungere gli obiettivi definiti dall'Unione Europea. In particolare, questo decreto richiama all'art. 1 i principi ispiratori della Direttiva<sup>68</sup> e, nei successivi articoli, definisce il proprio ambito di applicabilità e

---

<sup>67</sup> Vedi, *retro*, paragrafo 1.1.

<sup>68</sup> Art 1 d.lgs. 17 Ottobre n. 201/2016: *Il presente decreto istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo al fine di promuovere la crescita sostenibile delle*

identifica l'autorità competente in materia di pianificazione dello spazio marittimo che predispone le linee guida da seguire per la stesura dei piani di gestione nazionali<sup>69</sup>.

Prima di soffermarsi sugli aspetti meramente procedurali, è opportuno fornire un quadro generale di riferimento per ricostruire le funzioni delle autorità competenti.

Considerato quanto espresso dall'art. 2 del decreto si desume che la sua applicabilità è circoscritta alle sole acque marine e regioni del Mediterraneo<sup>70</sup>.

Una simile affermazione può indurre a sviluppare una duplice osservazione.

La prima questione, quella più evidente, è che ancora una volta, mediante questa norma attuativa, si sottolinea la pressante esigenza di un intervento legislativo nazionale per quanto concerne la delimitazione e lo sfruttamento del Mar Mediterraneo con specifica attenzione alle implicazioni economiche, politiche e ambientali sulle relazioni che intercorrono tra l'Italia e i Paesi che si affacciano sullo stesso bacino.

---

*economie marittime, lo sviluppo sostenibile delle zone marine e l'uso sostenibile delle risorse marine, assicurando la protezione dell'ambiente marino e costiero mediante l'applicazione dell'approccio ecosistemico, tenendo conto delle interazioni terra-mare e del rafforzamento della cooperazione transfrontaliera, in conformità alle pertinenti disposizioni della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS), fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982 e ratificata con legge 2 dicembre 1994, n. 689.*

Il testo del presente decreto è stato pubblicato in G.U. 7 novembre 2016, n. 260. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito [web: Gazzetta Ufficiale](#).

<sup>69</sup> In base all' art 6.2 Le linee guida hanno lo scopo di fornire gli indirizzi e i criteri da adottare per redigere i piani di gestione dello spazio marittimo, e di identificare le aree marittime per la loro applicazione, insieme alle aree terrestri per promuovere e agevolare le interazioni terra-mare.

<sup>70</sup> Art 2 d.lgs. 17 Ottobre n. 201/2016: *“Il presente decreto si applica alle acque marine della regione del Mare Mediterraneo. Non si applica alle acque costiere o parti di esse che rientrano nelle pianificazioni urbane e rurali disciplinate da vigenti disposizioni di legge, purché ciò sia indicato nei piani di gestione dello spazio marittimo di cui all'articolo 5, comma 1, al fine di assicurare la coerenza tra le rispettive previsioni.”*

<sup>70</sup> Art 5.2 d.lgs. 17 Ottobre n. 201/2016: *“Per ogni area marittima individuata nelle linee guida di cui all'articolo 6, comma 2, viene redatto un piano di gestione dello spazio marittimo che include la valutazione ambientale strategica e la valutazione di incidenza, ove previste.”*



La seconda osservazione che scaturisce in merito all'ambito di applicabilità del decreto è meramente di carattere interpretativo: a tal proposito occorre, infatti, specificare l'accezione con cui il legislatore ha impiegato i termini "acque marine" e "regioni del Mediterraneo".

Nel primo caso si configura un espresso richiamo al decreto attuativo della Direttiva del 2008 sulla PSM: con il primo termine, infatti, ci si riferisce alle acque, al fondale marino e al sottosuolo quali definiti dall'art. 3 del d.lgs. 13 ottobre 2010, n. 190. Con il secondo termine, invece, il decreto fa riferimento alle "*acque marine del Mare Mediterraneo propriamente intese, inclusi i suoi golfi e i suoi mari*". Tuttavia, il richiamo alla Direttiva del 2008 sussiste, seppur in modo implicito, anche in questo secondo caso. Analizzando le modalità operative di adozione dei piani nazionali di gestione dello spazio marittimo si rileva infatti che le aree, individuate dal decreto del 2016, coincidono esattamente con le sotto regioni del Mediterraneo che erano state individuate in precedenza dalla Direttiva 2008/56/CE<sup>71</sup>.

Per quanto riguarda gli aspetti relativi al soggetto competente in materia di definizione del processo di pianificazione degli usi e delle attività legate allo spazio marittimo, l'art. 6.1 prevede l'apposita costituzione di un Tavolo interministeriale di coordinamento sulla pianificazione dello spazio marittimo, altresì detto Tavolo Interministeriale di Coordinamento<sup>72</sup>, presso il Dipartimento

---

<sup>71</sup> Si rende noto ancora una volta il sistema di dialogo che si instaura tra la Direttiva 2008/56/CE e la Direttiva 2014/89/UE. Se si prendono in esame, a tal proposito, le rispettive norme di recepimento italiane ovvero il d.lgs. n. 190/2010 e il d.lgs. n. 201/2016 si osserva che le aree marittime identificate dal decreto più recente corrispondano alle tre sotto-regioni del Mar Mediterraneo individuate dal decreto attuativo della pregressa Direttiva del 2008, ossia quelle del Mare Mediterraneo Occidentale, del Mare Adriatico e del Mar Ionio insieme al Mar Mediterraneo centrale. Cfr. M.R. MONACO, *La pianificazione marittima in Italia: un percorso in atto, in Federalismi*, 2018, p. 10.

<sup>72</sup> Il TIC è un organo intersettoriale. L'art. 6.1 d.lgs. n. 201/2016 specifica infatti che esso è costituito da rappresentanti dei ministeri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, delle infrastrutture e dei trasporti, dello sviluppo economico, delle politiche agricole, alimentari e forestali, dell'ambiente e della tutela del mare e del

per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei Ministri. Tale organo, in particolare, si occupa della predisposizione delle linee guida per l'elaborazione dei piani di gestione dello spazio marittimo.

Ogni singolo programma si rivolge ad un'area marittima specifica e viene redatto sulla base delle caratteristiche morfologiche dello spazio oggetto di pianificazione secondo quanto previsto dall'art. 5.2<sup>73</sup>.

Una volta redatti, i piani identificano ulteriori sub-aree per una pianificazione più dettagliata. Occorre sottolineare, inoltre, che ognuno di essi, secondo quanto previsto dalle linee guida, deve individuare, in particolare, tutte le aree vincolate ad un uso esclusivo e in cui non si verifica alcuna sovrapposizione di interessi multisettoriali. In pratica il decreto specifica che ogni piano deve indicare lo spazio marittimo sul quale sono stati concessi eventuali diritti esclusivi, concernenti ad esempio la trivellazione dei fondali marini e la realizzazione di infrastrutture per l'approvvigionamento energetico, definendone altresì la durata, al fine di evitare eventuali controversie.

Dopo aver adempiuto a tale compito, il piano di gestione di ogni area deve esplicitare gli obiettivi specifici che si prefigge di raggiungere in quel determinato spazio, mostrando altresì gli strumenti e le azioni ritenuti utili a raggiungere tali scopi.

Il decreto insiste inoltre sul fatto che ogni piano di gestione debba essere imprescindibilmente contraddistinto da un'identificazione e pianificazione dello

---

territorio, dei beni culturali e delle attività culturali e del turismo, della difesa, dell'istruzione e della ricerca scientifica, della salute, del lavoro e delle politiche sociali, dell'economia e delle finanze, del Dipartimento per gli affari regionali, le autonomie e lo sport della presidenza del Consiglio dei ministri e dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli.

<sup>73</sup> Art. 5.2 d.lgs. 17 Ottobre 2016, n. 201: *“Per ogni area marittima individuata nelle linee guida di cui all'articolo 6, comma 2, viene redatto un piano di gestione dello spazio marittimo che include la valutazione ambientale strategica e la valutazione di incidenza, ove previste.”*

spazio terrestre limitrofo alle aree marittime in questione per agevolare il complesso di interazioni terra-mare promosse dall'art. 7 della Direttiva del 2014. È previsto, infine, per la buona riuscita della politica di pianificazione integrata dello spazio marittimo, che per ogni piano si formulino appositi indicatori utili a monitorare il progresso del progetto e misurare eventuali discostamenti dei risultati ottenuti da quelli preventivi. Il soggetto preposto ad effettuare tali controlli è il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti<sup>74</sup>, individuato dall'art. 8 del d.lgs. 201/2016 come unico responsabile dell'attuazione della Direttiva 2014/89/UE. In base alle disposizioni nazionali, egli ha inoltre il compito di trasmettere alla Commissione Europea le copie dei piani nazionali di gestione redatti in relazione alle diverse aree marittime e notificare eventuali aggiornamenti.

Tale Autorità risulta essere responsabile per l'intero processo di pianificazione dello spazio marittimo: è quest'organo istituzionale che ha l'onere, infatti, di raccogliere i dati necessari per la pianificazione e coordinarne la gestione e l'aggiornamento. Sul MIT, peraltro, grava il compito di nominare, mediante decreto, il Comitato tecnico a cui spetta l'elaborazione dei piani di gestione nazionale per ogni area marittima secondo le linee guida fornite dal TIC e sotto la supervisione di diverse amministrazioni<sup>75</sup>.

---

<sup>74</sup> A partire dal 2020 il MIT ha cambiato nome in Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili (MIMS) a seguito di una sua riorganizzazione deliberata mediante il Decreto n. 191/2020 dal Presidente del Consiglio dei Ministri. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Mims: al via la nuova organizzazione del Ministero | mit.](#)

<sup>75</sup> Ai sensi dell'art. 7 d.lgs. 17 ottobre 2016, n. 201: *“Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in qualità di Autorità competente, è istituito un Comitato tecnico che elabora per ogni area marittima individuata nelle linee guida di cui all'articolo 6.2 i piani di gestione dello spazio marittimo.”* Più specificamente il Comitato Tecnico, così come il TIC, è un organo interministeriale. Esso infatti è composto da rappresentanti dei ministeri coinvolti nel procedimento di pianificazione marittima: tre rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, due rappresentanti del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare; due rappresentanti del Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali; due rappresentanti del Ministero dello sviluppo economico; due rappresentanti del Ministero dei beni culturali

In una logica di cooperazione transfrontaliera, il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti è infine adibito ad interloquire con le amministrazioni locali e ovviamente con quelle estere, intrattenendo con gli Stati interessati un rapporto di scambio dei relativi piani di gestione debitamente aggiornati.

A fronte del coinvolgimento e dell'efficiente sistema di comunicazione e negoziazione che deve instaurarsi tra i numerosi soggetti sopracitati in ambito di pianificazione marittima del territorio nazionale sorgono alcune perplessità riguardo l'esito di questa iniziativa.

Un primo dubbio nasce, ad esempio, riguardo il coordinamento tra i diversi piani di gestione elaborati dal Comitato Tecnico e gli altri programmi adottati dalle pubbliche amministrazioni in ambito di gestione territoriale marittima e terrestre<sup>76</sup>.

Un'ulteriore criticità, che potrebbe ostacolare l'effettiva e l'efficiente attuazione nazionale della Direttiva 2014/89/UE attraverso il relativo decreto, è rappresentata dalle normative vigenti in materia di sfruttamento dello spazio marittimo per approvvigionamento energetico. Ecco ancora una volta che si torna all'incidenza preponderante dei diritti di estrazione di risorse energetiche sull'intreccio delle relazioni transnazionali<sup>77</sup>. Se si analizza appunto il quadro

---

e delle attività culturali e del turismo e da un rappresentante della Regione o delle Regioni appartenenti all'area marina oggetto del piano, designati dalla Conferenza dei presidenti delle Regioni. Cfr. M.R. MONACO, *op.cit.*, 2018, p. 13.

<sup>76</sup> Nell'elaborazione dei piani di gestione per ogni area marittima il Comitato Tecnico dovrà tenere conto, ad esempio, anche dei piani regolatori portuali, dei piani paesaggistici e i piani di gestione del demanio marittimo e del mare territoriale.

Per una trattazione più approfondita dei temi in questione si rimanda a cfr. A. MAESTRONI, *Demanio marittimo: tutela delle coste e diritti di uso collettivo*, in *Riv. Giur. Amb.*, 2003, p. 963 ss.; N. GRECO, *Conflittualità di interessi, policentrismo istituzionale e ipotesi integrative nella tutela e nella gestione delle coste e del mare*, in *Dir. Trasp.*, 1992, p. 719 ss., nonché P. BIONDINI, *Verso la gestione integrata delle aree costiere: l'approccio delle regioni italiane*, in *Studi parlamentari e di politica costituzionale*, 2008, p. 107 ss.

<sup>77</sup> Si cita ad esempio l'incidente diplomatico SAIPEM 12000. Nel 2018 la nave-piattaforma italiana da cui prende il nome l'omonimo caso, noleggiata dall'Ente Nazionale Idrocarburi (ENI) e adibita all'estrazione di idrocarburi, venne bloccata al largo di Cipro

normativo italiano, si evidenzia la necessità dei piani di gestione ex d.lgs. 201/2016 di conformarsi alle previsioni nazionali sui permessi di ricerca e coltivazione di idrocarburi<sup>78</sup>.

A seguito di un' accurata analisi dello strumento della PSM occorre, tuttavia, rimarcare alcuni aspetti concernenti il suo ambito di applicazione per individuare in realtà l' ultimo fattore, se non anche il più significativo, che incrementa la spinosità di una sua concreta adozione. Come già anticipato, la pianificazione dello spazio marittimo intende occuparsi principalmente della gestione delle attività marittime e di quelle che vengono espletate nelle fasce di mare assoggettate alla sovranità territoriale dello Stato costiero. Le zone su cui si focalizza maggiormente la PSM sono quindi: la piattaforma continentale, la zona contigua e la zona economica esclusiva. Su quest' ultimo tratto di mare verte un grande interrogativo che minaccia di compromettere l' efficacia di una buona politica di pianificazione dello spazio marittimo italiano. Appellandosi a quanto illustrato nei paragrafi precedenti, emerge appunto la peculiare situazione dell' Italia in merito all' attuazione della legge n.91 del 14 Giugno 2021 sull' istituzione di una ZEE oltre il mare territoriale. La promulgazione di una legge simile, tuttora vigente ormai già da poco più di due anni, ha apportato un mutamento radicale nel nostro ordinamento giuridico nazionale, configurandosi come un provvedimento volto ad ampliare le competenze e le responsabilità del nostro paese sulla gestione equilibrata e sostenibile delle risorse marine, un aspetto,

---

dalla marina militare turca che riteneva illegittimo il diritto italiano di esplorazione delle risorse marine in quella zona poiché in violazione con i diritti inalienabili del popolo turco- cipriota. Questo appena citato è solo uno degli eventi di frizione internazionale che hanno coinvolto il nostro Paese in merito a questioni di esplorazione ed estrazione di idrocarburi in aree marittime. Cfr. E. MILANO, *Tensioni diplomatiche nel Mar Mediterraneo orientale: il caso SAIPEM 12000*, in *Riv. Dir. Int.*, 2018, p. 553.

<sup>78</sup> In Italia la norma vigente in materia è il d.lgs. n. 625/1996 mediante il quale l' ordinamento giuridico interno ha recepito la Direttiva 94/22/ CEE sulle condizioni di rilascio e di esercizio delle autorizzazioni alla prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: DECRETO LEGISLATIVO 25 novembre 1996, n. 625 - Normattiva.

che, effettivamente, si sposa perfettamente con gli obiettivi della pianificazione marittima. La nuova legge del 2021 può essere definita in un certo senso il risultato di un'ottima commistione sinergica tra le disposizioni di diritto internazionale e le successive direttive europee in materia di pianificazione dello spazio marittimo.

Ciononostante, l' apprezzabile prodotto normativo ottenuto dal legislatore nazionale non ha soddisfatto le aspettative in termini pratici. Attualmente, di fatti, la ZEE italiana non è ancora stata proclamata e il disegno di una sua reale istituzione, pertanto, è rimasto tale e la sua attuazione è rimasta compiuta solo a livello teorico. A fronte dall' imprescindibile legame evidenziato che sussiste tra la legge n.91 del 2021 e le norme in materia di pianificazione dello spazio marittimo risalta, ergo, l'incalzante esigenza di una celere azione nazionale per ovviare alla condizione di incertezza giuridica determinata dall'assenza di una definizione dell'estensione della ZEE. In prospettiva di stringere i necessari accordi con gli Stati frontalieri e limitrofi, risulta dunque ovvia l' indiscutibile complessità di attuare una corretta pianificazione degli spazi marittimi come indicato dalla normativa unionale e dalla legislazione interna.

Si può concludere, infine, che il decreto legislativo del 2016, sebbene non ancora dovutamente sostenuto da una concreta attuazione della l.n.91 del 2021, costituisce un'insindacabile opportunità per l'Italia di ridurre o addirittura evitare future *querelles* con i Paesi rivieraschi frontisti, configurandosi come uno strumento di supporto per il governo che offre la possibilità di stabilire un assetto organizzativo dello spazio marittimo ottimale ed integrato con le politiche adottate dagli Stati terzi. Tuttavia, le sfide che ostano il raggiungimento di un simile risultato non sembrano mancare e anzi paiono numerose, ma, se superate, potranno finalmente condurre il Paese a beneficiare di vantaggi multisettoriali tutt'altro che indifferenti.

## **CAPITOLO V**

### **CONTROVERSIE TRA L'ITALIA E ALTRI PAESI MEDITERRANEI RIGUARDANTI LA DELIMITAZIONE DELLE ZONE DI MARE**

Dopo aver delineato i copiosi benefici apportati dal mare alle comunità rivierasche, aver approfondito le varie fasi del processo evolutivo del diritto del mare e infine sottolineato le criticità interpretative e attuative di alcuni istituti della UNCLOS, si passa ora ad esaminare una serie di controversie che hanno interessato il nostro Paese e altri popoli del Mediterraneo.

#### **5.1 Italia e Algeria**

Innanzitutto merita di essere preso in esame il caso italo-algerino risalente a cinque anni fa.

Il 20 maggio 2018 l'Algeria ha deciso di istituire la propria ZEE mediante decreto presidenziale<sup>1</sup> sulla base dell'art. 56 UNCLOS, sostituendo così la zona di protezione di pesca istituita precedentemente<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Trattasi del Decreto Presidenziale 18- 96 del 20 Maggio 2018, in cui l'Algeria ha indicato i confini della propria ZEE neo proclamata. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito [web: DZA 2018 Decree 1896 en.pdf \(un.org\)](http://web: DZA 2018 Decree 1896 en.pdf (un.org)).

<sup>2</sup> Per comprendere al meglio la questione occorre rammentare che l'Algeria faceva parte di quell'insieme di Stati mediterranei che in passato avevano costituito apposite zone per esercitare i diritti tipici della ZEE senza dover giungere ad una sua concreta attuazione. A tale scopo aveva infatti istituita una zona di protezione di pesca nel 1994. V., *retro*, nota n. 11 paragrafo 3.2.

Il nuovo confine così stabilito non riguardava però solo la massa d'acqua come in passato, ma anche il fondale della piattaforma continentale<sup>3</sup>.

Nonostante i confini della nuova ZEE delineata dal governo algerino di per sé fossero conformi alle previsioni della Convenzione di Montego Bay, la proclamazione della zona risultava viziata da alcune infrazioni di natura procedurale e pertanto illegittima. L'Algeria in effetti non sembra essersi attenuta al principio di cooperazione internazionale che costituisce uno dei capisaldi della UNCLOS<sup>4</sup>, poiché la costituzione della sua ZEE è avvenuta unilateralmente senza prima raggiungere un accordo con gli Stati limitrofi del Mediterraneo tra cui l'Italia.

Se si analizza la nuova fascia di mare si può notare che essa è giunta a lambire le acque territoriali italiane a sud-ovest della Sardegna, senza prima intavolare un necessario processo di negoziazione con la nostra Penisola. Si ricorda, tuttavia, che, nonostante la Convenzione preveda il diritto per gli Stati di istituire delle zone di mare in mancanza di un previo accordo con gli Stati frontisti, in caso di distanza tra coste opposte inferiore alle 400 miglia, così come nella fattispecie presa in esame, i limiti delle stesse non sono imponibili a coloro che intendono contestare la sovrapposizione delle relative zone di competenza<sup>5</sup>.

In riferimento a suddetta disposizione l'Italia ha infatti deciso di denunciare la violazione del diritto internazionale da parte dell'Algeria mediante la nota

---

<sup>3</sup> Consultando quanto disposto dalla Convenzione di Montego Bay, effettivamente non sussiste alcun obbligo per i Paesi costieri di far coincidere la propria zona economica esclusiva con la piattaforma continentale, anzi l'ipotesi della totale sovrapposizione tra la colonna d'acqua e il fondale marino è quella che riscontra il maggior sostegno da parte dei diversi Paesi. Si cita a riguardo l'approfondimento dello studio relativo ai confini marittimi di Cfr. F. SALERNO, *Sulla natura della sentenza internazionale che delimita i confini marittimi*, in *Riv. Dir. Int.*, 2021, p. 1077 ss.

<sup>4</sup> Si è già intervenuti sulla rilevanza dell'art 123 UNCLOS ai fini di una convivenza pacifica tra Stati con coste opposte o adiacenti. A tal proposito v., *retro*, nota n.5 paragrafo 3.1.

<sup>5</sup> Vedasi, a proposito, la decisione della Corte di Giustizia Internazionale sulla delimitazione dei confini marittimi nell'area del Golfo del Maine del Nord America. Cfr. *Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Maine Area*, Judgment, in *I.C.J. Reports*, 1984, p. 292 nel sito web: [INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE \(icj-cij.org\)](http://www.icj-cij.org).



verbale<sup>6</sup> del 26 novembre 2018 con cui dichiarava la sua opposizione all’iniziativa<sup>7</sup>. Alla luce della diffusa consapevolezza nazionale circa le irreversibili conseguenze negative in termini diplomatici, ambientali e specialmente economici che sarebbero scaturite da una sua attitudine remissiva<sup>8</sup>, la Penisola ha quindi deciso di controbattere promuovendo il rispetto delle previsioni della Convenzione in materia di delimitazione dei confini marittimi appellandosi all’art 74 UNCLOS<sup>9</sup>. Appare, infatti, evidente che la proclamazione della ZEE algerina non abbia rispettato nessuno dei due principi promossi da tale articolo: l’iniziativa ha infatti contestualmente pregiudicato sia il principio di cooperazione transnazionale sia quello della soluzione equa. Se la prima inadempienza risulta essere maggiormente inconfutabile rispetto alla seconda, mentre occorre sottolineare il motivo per cui si intenda lesa il principio di equità. Se si approfondisce l’analisi della spartizione dello spazio marittimo operata dal decreto algerino, la seconda causa di obiezione risulta essere molto più chiara.

---

<sup>6</sup> La Nota Verbale è una forma di corrispondenza scritta con cui i Rappresentanti Diplomatico-Consolari comunicano in via ufficiale tra loro e con il Ministero degli Affari Esteri dello Stato accreditatario. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Regole scritte e consuetudini: Nota verbale \(easydiplomacy.com\)](http://Regole-scritte-e-consuetudini:Nota-verbale(easydiplomacy.com).).

<sup>7</sup> Nella nota verbale veniva citato infatti che *“Il Governo italiano esprime la sua opposizione alla delimitazione della ZEE algerina poiché essa si sovrappone indebitamente a zone di legittimo ed esclusivo interesse Italiano”*. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [https:// www.un.org/Dept/los/LEGISLATIONAND TREATIES/](https://www.un.org/Dept/los/LEGISLATIONANDTREATIES/).

<sup>8</sup> A seguito di uno studio condotto dallo United States Geological Survey del 2022, la fascia di mare sottratta dall’Algeria all’Italia nei pressi delle coste sarde occidentali presenta una rilevante quantità di risorse energetiche. In particolare, alla luce di quanto emerso da questo studio si stima che il bacino sardo ospiti circa 51 trilioni di metri cubi di gas naturale. È chiaro ora che, se l’Italia non avesse presentato alcuna rimostranza al governo algerino in merito all’illegittima appropriazione di un patrimonio energetico così prospero, innanzitutto avrebbe indubbiamente rinunciato ad una fonte domestica di approvvigionamento energetico non indifferente. In secondo luogo, una sua mancata reazione avrebbe anche avuto delle ripercussioni sulla sua immagine risultando, agli occhi dei vicini mediterranei, una Nazione vulnerabile e facilmente soggiogabile dai Paesi terzi. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Algeria, lo scippo di un “mare sardo” di gas - L'Unione Sarda.it](http://Algeria,lo-scippo-di-un-“mare-sardo”-di-gas-L'UnioneSarda.it).

<sup>9</sup> Vedi nota n. 55 sottoparagrafo 2.3.3.

Prendendo in esame gli atti ufficiali algerini si può notare che in essi non si fa riferimento all'adozione di alcun criterio specifico per il tracciamento del nuovo confine marittimo. Più specificamente il discorso si basa sostanzialmente sull'applicazione del criterio di delimitazione che in passato era quello dell'equidistanza e che adesso la giurisprudenza e la prassi internazionale hanno soppiantato con quello dei principi equitativi volti a pervenire ad un risultato equo prefissato dalla UNCLOS.

### **5.1.1 Le ragioni della controversia e la spiccata capacità diplomatica italiana**

Per poter proseguire il ragionamento così impostato occorre evidenziare che l'azione dell'Algeria, in realtà, non ha costituito pregiudizio al solo Stato italiano, bensì ha destato l'interesse e la riluttanza anche di altre Nazioni dello stesso bacino. Basti pensare, ad esempio, alla Spagna che è stata il primo Paese a giudicare "sproporzionata" l'arrogante pretesa territoriale algerina che arrivava a sovrapporsi anche alla sua ZEE<sup>10</sup>, proclamata e notificata agli Stati contraenti la UNCLOS già nel 2013. Nella nota di protesta il governo spagnolo specificava che, a suo avviso, la delimitazione operata dall'Algeria non fosse conforme al principio di proporzionalità, un elemento imprescindibile per poter giungere ad una demarcazione equa dei confini marittimi.

Il vero problema che soggiace alle basi di questa accesa *querelle* risiede nel fatto che i soli soggetti che possono determinare se una delimitazione è stata effettuata nel rispetto del suddetto principio sono i Paesi coinvolti nella spartizione territoriale. Essi infatti, nella fase preliminare della negoziazione, dovrebbero dapprima identificare le coste rilevanti da considerare ai fini di

---

<sup>10</sup> Così come l'Italia anche la Spagna si è espressa contraria all'istituzione unilaterale della ZEE algerina criticandone la sproporzionalità mediante nota verbale del 27 luglio 2018. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [https:// www.un.org/Dept/los/LEGISLATIONANDTREATIES/](https://www.un.org/Dept/los/LEGISLATIONANDTREATIES/).

sopraggiungere, in un secondo momento, ad un'equa suddivisione dello spazio marittimo in mari chiusi o semichiusi<sup>11</sup>.

Da una simile constatazione ne consegue, in linea generale, la necessità da parte degli Stati interessati a simili negoziazioni di valutare con estrema attenzione le modalità di fissazione dei limiti. Tornando a focalizzare la propria attenzione sull'Italia, si nota appunto come il governo si sia adoperato ad agire secondo una logica prudenziale. A tal proposito occorre rammentare che anni prima l'Italia, con la legge n. 61/2006, ha istituito, al pari di altri Paesi mediterranei, una zona di protezione ecologica.

Ebbene, all'art. 1 della norma interna si specificava che i limiti esterni delle stesse zone venivano determinati sulla base di accordi con gli Stati interessati, evidenziando inoltre che fino alla data di entrata in vigore di tali accordi i limiti esterni della zona di protezione ecologica avrebbero seguito il tracciato della linea mediana, ciascun punto della quale sarebbe stato equidistante dai punti più vicini delle linee di base del mare territoriale italiano e di quello dello Stato interessato. Inoltre, analizzando la prassi seguita dal nostro governo si individua un ulteriore elemento di preveggenza diplomatica. Lo Stato italiano, infatti, non si è limitato solo ad esplicitare il ricorso al criterio della linea mediana per assicurare una soluzione equa in mancanza di accordi, ma ha addirittura definito i confini provvisori della propria ZPE mantenendoli leggermente al di qua dell'ipotetica linea di equidistanza con gli altri Paesi. Una simile decisione a livello nazionale è palesemente riconducibile alla mera volontà della Penisola di scongiurare la compromissione dei buoni rapporti instaurati con il vicinato e quindi la fattibilità di eventuali futuri accordi internazionali con il maggior numero possibile di Stati. A seguito della decisione di contenere l'estensione della propria ZPE al di sotto dei massimi limiti consentiti dalla Convenzione, il versante meridionale si ferma

---

<sup>11</sup> Cfr. F. CAFFIO, *Acque agitate nel Mediterraneo occidentale: la proclamazione algerina della zona economica esclusiva*, in *Riv. Dir. Nav.*, 2019, p. 212 s.

alle coste più a sud della Sardegna senza toccare l'Algeria evitando così possibili frizioni con essa.

### **5.1.2 La storia delle relazioni italo-algerine**

L'Italia e l'Algeria, in realtà, si erano già incrociate indirettamente con riguardo alla delimitazione dei propri confini marittimi, ancor prima della ratifica della UNCLOS. Nel 1971 infatti l'Italia era giunta ad un accordo con la Tunisia<sup>12</sup>, con cui avevano definite le rispettive piattaforme continentali giungendo alla conclusione che la linea mediana preposta a scindere le due piattaforme continentali sarebbe stata tracciata dal vertice successivo al triplo punto di incontro tra Algeria, Tunisia e Sardegna nel rispetto del principio di equidistanza<sup>13</sup>, specificando altresì le coordinate geografiche dei punti che la costituivano in un apposito allegato.

Prima dello spiacevole episodio del 2018, l'Italia e l'Algeria, in realtà, sono da sempre state unite da forti legami storici: basti pensare ai molteplici accordi di pace e scambi commerciali siglati tra il XV e il XVIII secolo. Nel corso degli anni a venire l'Italia si è sempre impegnata a preservare i buoni rapporti con lo Stato africano<sup>14</sup>, quest'ultimo, tuttavia, sembra invece non essersi posto lo stesso

---

<sup>12</sup> Si fa riferimento all'accordo del 20 agosto 1971 siglato a Tunisi tra l'Italia e la Tunisia in merito alla definizione delle rispettive piattaforme continentali. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Accordo di delimitazione Italia-Tunisia - Wikipedia](#).

<sup>13</sup> Ai sensi dell'art. 2 dell'accordo italo-algerino 1971: *“La delimitazione tra della piattaforma continentale tra i due Paesi è costituita dalla linea mediana i cui punti sono equidistanti dalle linee di base dalle quali vengono misurate l'estensione dei mari territoriali dell'Italia e della Tunisia tenendo conto delle isole, isolotti e bassifondi affioranti fatta eccezione per Lampedusa, Linosa e Pantelleria.”* L'intesa prevedeva inoltre specifiche disposizioni circa il potenziale scenario di contendibilità delle risorse marine sottostanti alle due piattaforme, predisponendo la necessità di raggiungere ulteriori accordi in merito allo sfruttamento delle stesse. Il testo completo dell'accordo è stato pubblicato nel *suppl. ord. G.U.* n. 191 del 10 luglio 1978.

<sup>14</sup> Oltre all'accordo italo-algerino del 1971 sulle piattaforme continentali, l'Italia ha siglato con l'Algeria anche un trattato di amicizia, di buon vicinato e di cooperazione ad Algeri nel 2003 a testimonianza delle eccellenti relazioni politiche tra i due Stati che fino

problema ed ha deciso di percorrere la strada più veloce, seppur più controversa, per dare istituire la propria ZEE. È inevitabile, purtroppo, che l'atto unilaterale del 2018 'abbia suscitato in più Paesi mediterranei svariati dubbi sulla sua buona fede.

Dal punto di vista tecnico, inoltre, anche la conformazione dell'area marittima ricopre un ruolo determinante. In questo specifico caso, infatti, ci si trova di fronte ad una morfologia del territorio lineare che sembra suggerire l'adozione della linea mediana tra Italia ed Algeria quale strumento equo ed utile a contemperare le posizioni dei due contendenti. Tuttavia, occorre precisare che il ricorso ad una soluzione del genere non debba in alcun modo prescindere dal futuro sviluppo delle coste dell'area interessata che potrebbe generare dei cambiamenti significativi e quindi eventuali scompensi relativi alla spartizione<sup>15</sup>. Dopo la contestazione presentata dal governo italiano, l'Algeria, il 20 giugno del 2019, ha replicato a sua volta con un ulteriore nota verbale mostrando al nostro Paese la sua buona volontà di impugnare il proprio provvedimento e impegnarsi in una negoziazione proficua al fine di ottenere un'equa soluzione all'insegna dello storico rapporto di amicizia tra le due parti<sup>16</sup>.

---

a quel tempo non si erano mai affrontati in nessuna controversia. Mediante questo trattato i due Paesi manifestarono la volontà di proseguire la loro collaborazione in più settori al fine di promuovere un partenariato strategico in ambito politico ed economico. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito [web](http://www.algerianembassy.it) : Cooperazione politica – Ambasciata di Algeria a Roma سفارة الجزائر بروما ([algerianembassy.it](http://algerianembassy.it)).

<sup>15</sup> Cfr. U. LEANZA, *Problemi delimitazione dei confini marittimi: il rapporto Italia, Francia, Spagna e Algeria*, in *Studi mar.*, 1990, p. 16 ss.

<sup>16</sup> Nella nota verbale del 20 giugno 2019 l'Algeria afferma appunto che “...*Le Gouvernement algérien, attaché aux liens d'amitié et aux relations de coopération existant entre les deux pays, tient à assurer le Gouvernement italien de son entière disponibilité à œuvrer, en commun, par la voie du dialogue, en vue de parvenir à une solution équitable et mutuellement acceptable sur les limites extérieures de la zone économique exclusive de l'Algérie et de l'espace maritime de l'Italie, conformément l'article 74 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer*”. Cfr. F. CAFFIO, *Acque agitate nel Mediterraneo occidentale: la proclamazione algerina della zona economica esclusiva*, in *Riv. Dir. Nav.*, 2019, p. 219 s.

A partire da tale episodio è stata quindi avviata una trattativa tra i due Paesi per ovviare agli squilibri prodotti dalla proclamazione unilaterale della ZEE algerina con specifico riguardo al tema dell'esercizio del diritto di estrazione ed esplorazione algerino nel Mare di Sardegna<sup>17</sup>. Allo stato naturale dei fatti, a seguito della crisi energetica innescata dal dilaniante conflitto tra la Russia e l'Ucraina, l'Algeria sarebbe legittimata a trivellare nei pressi delle coste sarde per estrarre il gas e l'Italia sarebbe costretta ad acquistare da quest'ultima il gas estratto a pochi chilometri dalle sue coste. Ciò ovviamente, come già anticipato, rappresenterebbe un duplice danno, sia sul piano economico sia ambientale<sup>18</sup>. Tuttavia bisogna sottolineare che la caducità dell'inasprimento dei rapporti italo-algerini ha comportato, in realtà, anche qualche vantaggio per l'Italia. Lo sporadico episodio del 2018 è infatti servito all'Italia per carpire la vera importanza di una precisa e definitiva demarcazione dei propri confini, per non rischiare di ritrovarsi al centro di spinosi intrecci diplomatici con il vicinato del mediterraneo. Come già accennato in precedenza infatti, a seguito di quanto descritto fino ad ora, nel 2021 l'Italia ha emanato una legge con la quale ha predisposto le basi per una concreta 'proclamazione di una propria ZEE 'per poter così esercitarne i diritti annessi.

---

<sup>17</sup> Si rammenta che la proclamazione di una propria ZEE comporta, ex art 56 UNCLOS la facoltà per lo Stato interessato di esercitare in quella determinata fascia di mare il diritto di *"esplorazione, sfruttamento, conservazione e gestione delle risorse naturali, biologiche o non biologiche, che si trovano nelle acque soprastanti il fondo del mare, sul fondo del mare e nel relativo sottosuolo, ..., produzione di energia derivata dall'acqua, dalle correnti e dai venti, nonché diritti di installazione e utilizzazione di isole artificiali, impianti e strutture e diritto di ricerca scientifica marina"*. Per ulteriori approfondimenti in materia di ZEE si rimanda al sottoparagrafo 1.3.4.

<sup>18</sup> Si è già trattato delle esternalità negative che interesserebbero l'Italia in mancanza di provvedimenti sulla questione energetica con l'Algeria alla nota n.7 del presente paragrafo.

### **5.1.3 Situazione attuale e potenziali scenari futuri**

Passando ora ad una panoramica della questione in termini attuali, pochi mesi fa il lungo processo di dialogo in materia energetica tra i due Stati si finalmente è concluso, riprendendo in considerazione la costruzione di un gasdotto che attraversa la Sardegna collegando l'Italia all'Algeria per l'importazione nazionale di gas, idrogeno, elettricità e ammoniaca<sup>19</sup>. L'ambizioso progetto, ancora in fase di elaborazione, si sposa perfettamente con i principi della UNCLOS di collaborazione internazionale poiché attesta l'impegno delle Nazioni a preservare l'ambiente marino quale *res communes omnium*, confermando in questo modo la recentemente discussa bontà delle relazioni tra i due Paesi.

Mediante la realizzazione di un simile progetto l'Algeria parrebbe infatti porsi i dovuti scrupoli in tema ambientale, perseguendo il rispetto dell'ecosistema marittimo delle acque territoriali dello storico alleato europeo. Rimane tuttora da chiarire però il tema centrale che fino ad ora ha costituito l'oggetto della discussione: i confini della ZEE algerina attualmente risultano essere ancora gli stessi indicati nel decreto del 2018 e l'Italia deve ancora definire la propria ZEE. Sebbene le tensioni con l'Algeria siano giunte al termine grazie all'accordo del 23 gennaio 2023 riguardo il Galsi, una situazione del genere mostra nuovamente in evidenza la claudicante burocrazia italiana che rischia di compromettere in futuro le buone relazioni con altri Paesi limitrofi.

---

<sup>19</sup> Nel 2001 l'Italia e l'Algeria avevano concordato la costruzione del Gasdotto Algeria Sardegna Italia, altresì detto Galsi, che collega l'Italia all'Algeria mediante la Sardegna. Lo scopo del progetto è quello di trasformare l'Italia nell'hub energetico del Mediterraneo, rappresentando quindi un ponte tra l'Africa e l'Europa. In particolare la condotta dovrebbe arrivare dalla costa nordafricana, attraversare tutta la Sardegna, sbucare a Olbia e, con un altro tratto sottomarino, arrivare sino a Piombino. Pochi mesi fa, nel gennaio del 2023 la realizzazione di questo progetto è stata nuovamente presa in considerazione dopo poco più di 20 anni dalla sua nascita. Per ulteriori informazioni vedasi il sito [web: Accordo Italia-Algeria per il gas e rispunta il Galsi La Nuova Sardegna.](#)

Per concludere, un'altra questione da appurare è se l'Italia effettivamente riuscirà a realizzare il progetto di concerto con l'Algeria<sup>20</sup> e, in caso di esito positivo, se ciò permetterà al nostro Paese di acquisire una posizione di indipendenza da qualsiasi altro Stato per quanto riguarda l'approvvigionamento energetico. È inoltre auspicabile, in ultima istanza, che l'Italia si adoperi in un futuro ragionevolmente prossimo a dare concreta attuazione alla legge n.91/2021 circa la delimitazione della propria ZEE per sortire dalla fitta nebbia di incertezza che da ormai troppo tempo ostacola una nitida definizione dei suoi confini.

## 5.2 Italia e Francia

Malauguratamente il caso italo-algerino non è stato l'unico episodio di confronto tra Paesi frontisti in materia di confini marittimi. Se si continua a considerare lo spazio mediterraneo occidentale emergono ulteriori dispute che hanno visto contrapporsi gli interessi di svariati Paesi. L'Italia e l'Algeria, infatti, non sono le uniche Nazioni ad affacciarsi su questa ristretta fascia di mare. Pertanto nel Mediterraneo Occidentale si sono verificate frizioni diplomatiche anche tra Algeria e Spagna, Spagna e Francia e tra Italia e Francia<sup>21</sup>.

---

<sup>20</sup> In concreto, la realizzabilità del Galsi è minata da svariati fattori tra cui le polemiche della popolazione sarda circa il pesante ed irreversibile impatto ambientale che la lunga rete arrecherebbe all'apprezzato paesaggio isolano. Si stima infatti che per la sua realizzazione occorra deviare circa 50 fiumi e attraversare più di 100 strade il che produrrebbe ragguardevoli ripercussioni negative sugli abitanti del territorio sotto diversi punti di vista. A causa delle molteplici criticità delineate il progetto risulta tutt'oggi essere fermo. Per ulteriori approfondimenti vedasi ancora il sito *web*: [Galsi - Wikipedia](#).

<sup>21</sup> Cfr. F. CAFFIO, *Acque agitate nel Mediterraneo occidentale: la proclamazione algerina della zona economica esclusiva*, in *Riv. Dir. Nav.*, c2019, p. 215.



L'obiettivo che si prefigge il presente paragrafo è quello di approfondire la trattazione del caso italo francese; a tale scopo risulta pertanto utile partire dall'analisi delle storiche relazioni internazionali che hanno legato i due Paesi.

Il loro primo tentativo di dialogo in materia di spazio marittimo si riconduce addirittura al 1892, quando si impegnarono a stipulare un accordo per la definizione del mare territoriale tra la Costa Azzurra e la Liguria.

Purtroppo, però, l'incontro non produsse il risultato sperato<sup>22</sup>.

La lunga e complessa procedura di negoziazione italo-francese circa la delimitazione dei relativi confini marittimi in realtà si è successivamente articolata in più fasi a partire dagli anni '70 del XX secolo. A seguito del risultato fallimentare collezionato nel secolo precedente, i negoziati tra i due Paesi sono stati ripresi nel 1971, anno in cui le parti hanno cercato di raggiungere un'intesa circa la definizione della sola piattaforma continentale<sup>23</sup>, e si sono protratti, in una prima fase, fino al 1975.

In quegli anni, in mancanza ancora della ratifica del testo definitivo dell'UNCLOS, la normativa internazionale in materia era costituita dalla Convenzione di Ginevra del 1958 sulla piattaforma continentale, che prescriveva una profondità massima della piattaforma continentale di circa 200 metri e indicava un metodo di delimitazione della zona parametrato al criterio della linea mediana. A causa di

---

<sup>22</sup> Si parla della Convenzione per la delimitazione delle zone di pesca nella baia di Mentone del 18 giugno 1892. Di questo tentato accordo è solo rimasto un processo verbale, al quale i due Stati hanno negli anni si sono volontariamente appellati per definire la linea perpendicolare alla costa, all'altezza del torrente San Luigi, quale limite di pesca per i pescatori italiani e francesi nella Baia di Mentone. Tuttavia, questo verbale fu redatto ancor prima della ratifica della Convenzione delle nazioni Unite sul Diritto del Mare, pertanto a seguito della sua entrata in vigore una tale previsione si è rivelata obsoleta. Cfr. U. LEANZA, *L'accordo italo-francese del 2015 di delimitazione delle frontiere marittime: quadro giuridico di riferimento*, in *Comun. intern.*, 2016, p. 15 s.

<sup>23</sup> Per ulteriori approfondimenti in materia di negoziazione tra l'Italia e i Paesi del Mediterraneo sulla delimitazione delle rispettive piattaforme continentali si rimanda alla dottrina italiana cfr. G.P. FRANCALANCI, *Storia dei trattati e dei negoziati per la delimitazione della piattaforma continentale e del mare territoriale tra l'Italia e i Paesi del Mediterraneo*, Roma, 2000, p. 76 ss.

queste circostanze, risultanti inadeguate alla conformazione del territorio oggetto della delimitazione, anche il secondo negoziato, così come il primo, non andò a buon fine.

Rimane da precisare, tuttavia, che un simile esito fu riconducibile principalmente alle sovrabbondanti ed illogiche pretese francesi che vennero respinte dalla controparte<sup>24</sup>.

I due Paesi tornarono a negoziare solo nel 1986, quattro anni dopo la ratifica della UNCLOS, e questa volta l'oggetto della trattazione fu la delimitazione delle acque territoriali nelle Bocche di Bonifacio<sup>25</sup>.

È proprio in quest'occasione che le due Nazioni hanno riscosso il loro vero primo successo nel complesso sistema di dialogo che le aveva occupate fino ad allora: il 28 novembre del 1986 l'Italia e la Francia suggellarono l'Accordo di Parigi<sup>26</sup>, con il quale istituirono una zona di pesca congiunta all'insegna del principio di cooperazione internazionale promosso dalla neonata UNCLOS<sup>27</sup>.

Sulla base della nuova disciplina convenzionale, partorita grazie al notevole impegno delle Nazioni Unite, a partire dai primi anni del 2000 la Francia ha dato

---

<sup>24</sup> In particolare i negoziati italo-francesi cessarono per tali motivi nel 1974 e vennero ripresi concretamente, in una seconda fase, solo dopo la ratifica dell'UNCLOS a partire dagli anni 2000. Cfr. F. CAFFIO, *Glossario di diritto del mare: Diritto e geopolitica degli spazi marittimi*, in *Riv. Mar.*, 2016, p. 113.

<sup>25</sup> Cfr. U. LEANZA, *L'accordo di delimitazione delle acque territoriali nelle Bocche di Bonifacio*, Intervento nel corso del Seminario sullo Stretto di Bonifacio presso la Scuola Sottufficiali Marina Militare "La Maddalena", 23 settembre 2011.

<sup>26</sup> La Francia e l'Italia, mosse dalla volontà di consolidare maggiormente il loro rapporto di collaborazione ed amicizia e consapevoli di dover definire precisamente i propri confini marittimi per l'esercizio dei propri diritti sovrani, ratificarono la Convenzione di Parigi del 28 novembre 1986. Con essa le due parti definirono, all'art. 1, le coordinate geografiche dei punti che costituivano la linea di delimitazione delle relative acque territoriali poste tra la Sardegna e la Corsica per evitare qualsiasi potenziale controversia in materia. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [con281186 \(mimit.gov.it\)](http://con281186(mimit.gov.it)).

<sup>27</sup> Art. 2.1 Convenzione di Parigi del 28 Novembre 1986: "*Al fine di evitare che la presente Convenzione possa portare pregiudizio alle consuetudini di pesca dei pescatori di professione dei due Paesi, le Parti convengono, a titolo di intesa di vicinato, di lasciare che i battelli di pesca costiera italiani e francesi continuino a svolgere l'attività sui luoghi di pesca tradizionali situati all'interno di una zona definita...*".

attuazione alle nuove disposizioni abilitanti gli Stati costieri ad estendere la propria giurisdizione anche al di fuori del proprio mare territoriale, influenzando inevitabilmente la seconda fase di negoziazione intrattenuta con l'Italia<sup>28</sup>.

Nel 2004, infatti, lo Stato francese ha deciso di proclamare una sua zona di protezione ecologica mediante il decreto 2004-33 dell'8 gennaio<sup>29</sup>, percorrendo così anch'essa l'itinerario tracciato precedentemente da altri Paesi del Mediterraneo<sup>30</sup>.

D'altra parte l'Italia ha deciso qualche anno dopo di seguire l'esempio fornito dalla Francia con la legge n. 346 del 2003, procedendo ad istituire a sua volta una propria ZPE mediante la legge n. 61/2006, tentando però, al contrario del suo vicino, di non ledere gli interessi di alcuno Stato frontista<sup>31</sup>. A supporto del vero si sottolinea la volontà italiana di intavolare nuovamente una negoziazione con la controparte francese, nel 2006, per meglio definire gli aspetti concernenti i confini delle rispettive zone di protezione ecologica prima di giungere concretamente alla delimitazione dei limiti esterni della propria zona di protezione ecologica sul versante ligure, dell'Alto Tirreno e del Mediterraneo

---

<sup>28</sup> La dottrina italiana inquadra la seconda fase negoziale italo- francese in tema di delimitazione dei relativi confini marittimi negli anni tra il 2003 e il 2009. Cfr. U. LEANZA, *Il confine marittimo tra Italia e Francia*, in *Comun. intern.*, 2017, p. 9 ss.

<sup>29</sup> Ci si riferisce al *Décret n° 2004-33 du 8 janvier 2004 portant création d'une zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République en Méditerranée*, pubblicato nel *Journal officiel "Lois et Décrets"* n. 50 del 28 febbraio 2004 dove ha dato effettiva attuazione alla pregressa legge francese n. 346 del 15 aprile 2003 in materia di ZPE. Il testo originale del Decreto è consultabile al sito *web*: [Légifrance - Le service public de la diffusion du droit \(legifrance.gouv.fr\)](http://legifrance.gouv.fr).

<sup>30</sup> L'Algeria e la Spagna erano state le prime a muoversi in questo senso e avevano già proclamato le loro zone di protezione di pesca rispettivamente nel 1994 e nel 1997. Per ulteriori approfondimenti vedasi, *retro*, il paragrafo 3.2.

<sup>31</sup> Se si prendono in considerazione i confini della zona di protezione ecologica francese, istituita mediante la legge n. 346/2003, si nota che essi rispettano perfettamente il limite della linea di equidistanza tracciata verso l'Italia ma ciò non avviene per quanto riguarda la Spagna. La zona di protezione ecologica proclamata dalla Francia risultava sovrapporsi con la zona di pesca spagnola provocando così alcuni disguidi diplomatici. Cfr. F. CAFFIO, *The maritime frontier between Italy and France: A paradigm for the delimitation of the Mediterranean Maritime Spaces*, in *Mar. Saf. Sec. L. J.*, c2016, p. 98.

Occidentale<sup>32</sup>. Questa seconda fase di negoziazione risultò piuttosto tortuosa: basti pensare che i due Paesi si riunirono ben quattro volte tra il 2006 e il 2009<sup>33</sup> senza però raggiungere alcun risultato utile<sup>34</sup>. La trattativa, così iniziata, fu poi interrotta fino al 2012, anno in cui la Francia, dopo aver debitamente adempiuto al dovere di informare l'Italia, decise di trasformare la propria ZPE in una vera e propria zona economica esclusiva<sup>35</sup>. È evidente che, a seguito dell'iniziativa francese, il negoziato in atto iniziò ad assumere una finalità completamente diversa da quella originale: se nelle precedenti riunioni l'Italia aveva cercato di giungere ad un accordo sulla delimitazione tra la sua zona di protezione ecologica e quella della controparte, a partire dal 2012 si trovò a dover negoziare con la Francia per distinguere la propria ZPE dalla nuova ZEE francese.

La ricerca di una soluzione equa alla questione ha impegnato i due Paesi per l'intera durata della terza ed ultima fase dei negoziati.

L'incontro decisivo fu quello di Roma, tenutosi nello stesso anno in cui la Francia aveva proclamato la ZEE, in occasione del quale le due parti giunsero a fissare

---

<sup>32</sup> Si ricorda a tal proposito che l'effettiva definizione dei limiti della ZPE italiana è avvenuta solo con il successivo decreto del Presidente della Repubblica n. 209 del 27 ottobre 2011. Vedi, *retro*, sottoparagrafo 4.3.1.

<sup>33</sup> Il primo incontro avente oggetto la delimitazione delle rispettive zone di protezione ecologica, si tenne a Roma nel 2006, seguì poi quello di Parigi a Marzo del 2007, 6 mesi dopo quello a Porto Ferrario ed infine la quarta riunione di nuovo a Parigi nel settembre del 2009. Cfr. U. LEANZA, *Il confine marittimo tra Italia e Francia*, cit., p. 9 s.

<sup>34</sup> Il problema maggiore era costituito dalla zona corsa. L'Italia e la Francia avevano già stipulato in passato l'accordo delle Bocche di Bonifacio del 1986 su alcune aree di quella zona ma la Francia rigettava un completo circondamento italiano della piattaforma continentale della Corsica. Cfr. U. LEANZA, *Il confine marittimo tra Italia e Francia*, cit., 2017, p. 10.

<sup>35</sup> Si fa riferimento al Decreto francese n° 2012-1148 del 12 ottobre 2012 «*portant création d'une zone économique exclusive au large des côtes du territoire de la République en Méditerranée*», pubblicato nel *Journal Officiel "Lois et Décrets" n. 0240 del 14 Ottobre 2012*. Mediante tale atto normativo la Francia ha elevato la sua ZPE a ZEE specificando peraltro, in un'apposita tabella all'art.1, le coordinate geografiche dei vari punti che ha utilizzato per tracciarne la linea di demarcazione. Il testo originale della fonte normativa in questione è consultabile ancora al sito *web*: [Légifrance - Le service public de la diffusion du droit \(legifrance.gouv.fr\)](http://legifrance.gouv.fr).

delle regole a cui attenersi in sede di delimitazione tra zona economica esclusiva francese e ZPE italiana, compresa la piattaforma continentale ad essa sottostante e le relative acque territoriali. Il governo italiano e quello francese stabilirono di seguire la linea mediana o di equidistanza per la delimitazione dei rispettivi mari territoriali riferendosi alle relative linee di base.

Per le delimitazioni degli spazi marittimi oltre le 12 miglia nautiche, invece, la loro scelta ricadde sull'adozione del criterio equitativo, il quale avrebbe consentito di trascurare le linee di base del mare territoriale e di apportare correzioni equipollenti della linea mediana con reciproche compensazioni al fine di prevenire perdite di spazi marini per entrambi.

In una fase successiva, l'Italia e la Francia hanno poi provveduto a redigere le rispettive carte geografiche indicando i propri confini e si sono impegnate a risolvere le ultime divergenze pendenti per poi comprovare la conformità delle loro dichiarazioni alle previsioni della UNCLOS.

Sulla base di quanto operato negli anni successivi, le due parti sono infine giunte a sottoscrivere un accordo di delimitazione definitivo con il Trattato di Caen del 2015<sup>36</sup>. Il risultato derivante da quest'intesa aderiva ai due principi promossi dalla UNCLOS<sup>37</sup> senza però trascurare la storia delle relazioni intrattenute in precedenza<sup>38</sup>.

---

<sup>36</sup> L'accordo di Caen è stato siglato tra l'Italia e la Francia il 21 marzo 2015 a seguito dei molteplici tentativi di negoziazione che avevano impegnato i due Paesi per circa 40 anni poiché definito dall'allora Ministro degli Esteri Paolo Gentiloni quale *"necessario al fine di definire i confini marittimi alla luce delle norme della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982, che supera la Convenzione per la delimitazione delle zone di pesca nella baia di Mentone del 18 giugno 1892, convenzione che ha valore consuetudinario, in quanto applicata e mai ratificata, ai fini di colmare un vuoto giuridico..."*. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito web: [L'Italia cede acque territoriali alla Francia - Difesa Online](#).

<sup>37</sup> Nella premessa dell'accordo di Caen viene infatti specificato che la soluzione ideata e definita dalle due richiamava sia il principio di equidistanza nella delimitazione dei rispettivi mari territoriali, sia il principio di equità nella delimitazione degli spazi marittimi sotto la loro giurisdizione.

<sup>38</sup> Consultando nuovamente la premessa del suddetto accordo emerge la volontà dei contraenti di ispirarsi a quanto definito dal pregresso accordo sulle Bocche di Bonifacio

La soluzione così definita è stata la seguente: la Francia ha mantenuto invariati i confini della propria ZEE concordandoli con l'Italia ed è stato tracciato un confine di separazione tra la ZPE italiana e la ZEE straniera valido anche per il fondale sottostante le relative piattaforme continentali<sup>39</sup>.

La predetta volontà delle parti di richiamare quanto predisposto dalle precedenti negoziazioni si palesa, ad esempio, all'art. 2 dell'Accordo dove viene fatto un chiaro richiamo al pregresso accordo del 1986 sull'istituzione di una zona di pesca congiunta<sup>40</sup>. In riferimento a tale articolo vengono infatti aggiornati i punti delle linee che costituivano tale zona, il cui criterio di delimitazione ha dovuto adattarsi alla nuova tecnologia cartografica del secondo millennio per rinsaldare la tutela del diritto di pesca di entrambi i Paesi. Tuttavia, l'accordo di Caen non è bastato all'Italia per evitare frizioni diplomatiche con la Francia e anzi la sua conclusione ha destato persino delle critiche negative a livello popolare.

A seguito della stipula è parso infatti che l'Italia abbia effettuato uno scambio di zone di mare con la Francia, barattando parte delle sue acque territoriali per ottenere alcune aree tra Capraia, l'Elba e la Corsica<sup>41</sup>. In particolare, la porzione

---

del 1986 e alle quattro riunioni tenutesi tra il 2006 e il 2012. V., *retro*, nota n. 24 e nota n. 31.

<sup>39</sup> Art. 1 Accordo di Caen 21 marzo 2015: *“La linea di delimitazione tra i mari territoriali, la piattaforma continentale e le acque sotto giurisdizione della Repubblica Italiana e della Repubblica Francese è definita dalle linee che collegano i seguenti punti:...”*. Il testo completo del presente accordo è consultabile al sito *web*: [1817951475/AE001IM03681-20150410175846](http://1817951475/AE001IM03681-20150410175846) (sardiniapost.it).

<sup>40</sup> Secondo l'art. 2 dell'accordo di Caen del 21 marzo 2015: *“Onde evitare che il presente Accordo pregiudichi le tradizioni di pesca dei pescatori professionisti dei due paesi, le parti concordano, quale intesa di vicinato, di lasciare ai pescherecci costieri italiani e francesi esercitare un'attività sui luoghi di pesca tradizionali situati all'interno di una zona definita dalle linee che congiungono i seguenti punti: ...”*.

<sup>41</sup> Più specificamente l'Italia ha ceduto alla Francia la Fossa del cimitero nelle acque del Mar Ligure in provincia di Imperia ed alcune porzioni di mare nel tratto compreso tra la Sardegna settentrionale e l'arcipelago toscano. La prima zona ceduta risultava essere molto pescosa mentre la parte trasferita dello spazio marittimo del Mare di Sardegna presentava un importante giacimento di idrocarburi. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Mare conteso tra Italia e Francia: la verità sul Trattato di Caen \(exportsiamo.it\)](http://Mare%20conteso%20tra%20Italia%20e%20Francia%3A%20la%20verit%C3%A0%20sul%20Trattato%20di%20Caen%20(exportsiamo.it)).

di Mar ligure a cui aveva rinunciato era nota per la considerevole quantità di risorse ittiche che ospitava, pertanto la sua cessione ha costituito l'oggetto di svariate polemiche.

La parte ceduta del Mare di Sardegna pareva invece ospitare un importante giacimento di idrocarburi il cui patrimonio si stimava essere di 1,4 trilioni di metri cubi di gas e 420 milioni di barili di petrolio che avrebbero potuto essere sfruttati direttamente dall'Italia.

È evidente che la sottoscrizione di un simile accordo non ha lasciato per nulla indifferente la popolazione peninsulare, le cui numerose contestazioni sono state ulteriormente alimentate da un incidente diplomatico occorso con la Francia un anno dopo la firma. Il 13 gennaio 2016 un peschereccio italiano è stato, infatti, sequestrato dalla Gendarmerie Maritime e condotto a Nizza con l'accusa di aver sconfinato nelle presunte acque territoriali francesi per praticare illecitamente attività di pesca di gamberoni rossi. I pescatori a bordo sono stati rilasciati in un secondo momento solo dopo il pagamento di una corposa ammenda e l'episodio ha condotto inevitabilmente ad un inasprimento dei rapporti tra le parti<sup>42</sup>.

Se si analizza il testo dell'Accordo di Caen effettivamente l'Italia aveva manifestato espressamente la volontà di cedere quella porzione di mare alla controparte, di conseguenza il provvedimento della Gendarmerie pareva conforme a quanto disposto sia dal principio di sovranità territoriale promosso dalla UNCLOS entro le 12 miglia sia dall'Accordo stesso. Tuttavia, ciò che invece ostava alla sua opponibilità all'Italia era il fatto che il governo italiano, nonostante avesse firmato il trattato, non aveva ancora provveduto a ratificarlo, pertanto risultava privo di efficacia<sup>43</sup>.

---

<sup>42</sup> Ci si riferisce al caso del peschereccio italiano Mina del 13 Gennaio 2016. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Il caso del peschereccio Mina, sequestrato "per errore" - PublicPolicy](#).

<sup>43</sup> Dopo la firma da parte di entrambe le parti, l'Accordo non è stato ratificato dal Parlamento italiano. Pertanto, la mancata ratifica di un atto bilaterale da parte di uno dei due contraenti ne pregiudica l'efficacia. Più specificamente l'Italia pressata dalle

A seguito di un acceso dialogo tra i rappresentanti delle due parti, la Francia si è scusata per lo spiacevole incidente riconducendolo ad un ingenuo errore interpretativo sulle condizioni di efficacia delle nuove disposizioni di Caen da parte della Gendarmerie. L'episodio in questione, le numerose polemiche e la mancata ratifica italiana hanno spinto in un certo senso le due Nazioni a considerare una futura revisione dei contenuti del Trattato.

Tuttavia, al giorno d'oggi, i confini marittimi tra l'Italia e la Francia, nonostante gli innumerevoli sforzi compiuti da entrambe le parti, sembrano essere ancora circondati da un alone di indeterminatezza e necessitano chiaramente di un intervento definitivo il prima possibile. Rimangono in particolare due significativi punti da chiarire: in primo luogo occorre che le parti trattino sulla parità di accesso dei pescatori italiani alle acque attualmente sotto la giurisdizione francese sulla base del Regolamento n. 1380 del 11 dicembre 2013 dell'Unione Europea<sup>44</sup>. In secondo luogo richiede una grande attenzione, infine, anche la

---

numerose interrogazioni in merito alla vicenda, nel Febbraio del 2016 ha voluto esprimere un suo pensiero sulla validità del Trattato di Caen, sottolineando che: *considerata la sua natura, è sottoposto a ratifica parlamentare e, pertanto, non è ancora in vigore. Per quanto riguarda, in particolare, i contenuti dell'Accordo, il tracciato di delimitazione delle acque territoriali e delle restanti zone marittime riflette i criteri stabiliti dall'UNCLOS, primo fra tutti il principio della linea mediana di equidistanza. Nel corso dei negoziati che hanno portato alla firma dell'Accordo, la parte italiana ha ottenuto di mantenere immutata la definizione di linea retta di base per l'arcipelago toscano, già fissata dall'Italia per la delimitazione del mare territoriale nel 1977. Inoltre, per il mare territoriale tra Corsica e Sardegna, è stato completamente salvaguardato l'accordo del 1986, inclusa la zona di pesca congiunta. Anche per quanto riguarda il confine del mare territoriale tra Italia e Francia nel Mar Ligure, in assenza di un precedente accordo di delimitazione, l'Accordo di Caen segue il principio dell'equidistanza come previsto dall'UNCLOS*". Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito web: [L'accordo di Caen \(ammiragliogiuseppedegiorgi.it\)](http://ammiragliogiuseppedegiorgi.it).

<sup>44</sup> Il Reg. UE 1380/2013 impone agli Stati membri gli obiettivi da raggiungere in ambito economico, politico ed ambientale mediante la politica comune della pesca. Il testo del predetto regolamento è consultabile al sito web: [Regolamento \(UE\) n. 1380/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013 relativo alla politica comune della pesca, che modifica i regolamenti \(CE\) n. 1954/2003 e \(CE\) n. 1224/2009 del Consiglio e che abroga i regolamenti \(CE\) n. 2371/2002 e \(CE\) n. 639/2004 del Consiglio, nonché la decisione 2004/585/CE del Consiglio \(europa.eu\)](http://europa.eu).



questione relativa ai diritti di ricerca di idrocarburi, con specifico riferimento alla zona occidentale delle Bocche di Bonifacio<sup>45</sup>.

### 5.3 Italia e Malta

A seguito dell'analisi effettuata fino ad ora sul versante occidentale del Mediterraneo, si passa ora ad analizzare il rapporto italo-maltese in materia di confini marittimi, spostando quindi l'attenzione verso la zona centrale del bacino. Il primo momento di dialogo tra le due parti è riconducibile al 1965 quando, un anno dopo aver finalmente ottenuto l'indipendenza dal governo britannico, Malta comunicò all'Italia mediante apposita nota verbale che *"in mancanza di una linea di demarcazione concordata della piattaforma continentale a nord di Malta, avrebbe considerato, quale linea di demarcazione provvisoria, la linea mediana tra Malta e l'Italia senza pregiudizio delle future discussioni per quanto riguarda la linea di demarcazione definitiva"*.

L'Italia passò a controbattere solo nel 1970, anch'essa servendosi di una nota verbale in cui esprimeva il suo consenso ad adottare la soluzione proposta.

A seguito di questo scambio di note verbali i due Paesi stabilirono quindi un *modus vivendi*<sup>46</sup> secondo cui avrebbero considerato, quale linea di demarcazione provvisoria, la linea mediana tra le coste a Nord di Malta e le coste siciliane antistanti, senza pregiudicare eventuali futuri accordi definitivi.

---

<sup>45</sup> Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Accordo italo-francese per la delimitazione dei mari territoriali e delle zone di giurisdizione nazionale. Quanta confusione ... cerchiamo di fare chiarezza • \(ocean4future.org\)](#).

<sup>46</sup> Nel diritto internazionale, il *modus vivendi* è una forma di accordo provvisorio in forma semplificata, destinato a disciplinare i rapporti fra due stati o dirimere una specifica controversia pendente fra di essi, in attesa che sia concluso l'accordo definitivo e particolareggiato, che dovrà sostituire quello generico e regolare *ex novo* la materia di cui si tratta. In virtù del suo carattere meramente temporaneo il *modus vivendi* è un accordo non soggetto a ratifica. Per ulteriori approfondimenti su questa locuzione latina vedasi il sito *web*: [modus vivendi in Vocabolario - Treccani](#).

Nonostante la soluzione temporanea fosse apparentemente condivisa e soddisfacente per entrambe le parti, le frizioni tra le due nazioni non mancarono ugualmente negli anni a seguire. L'episodio che incrinò inizialmente i rapporti tra i due Paesi fu la conclusione dell'accordo italo-turco del 1971 con cui l'Italia accettò un confine della piattaforma continentale a sé sfavorevole in cambio della possibilità per i pescatori siciliani di pescare in acque tunisine per 3 anni<sup>47</sup>. La clausola dell'accordo che più infastidì Malta era quella in base alla quale alle Pelagie<sup>48</sup> veniva riconosciuta una piattaforma continentale limitata alle 12 miglia trascurando però completamente la presenza, nel tratto orientale, delle isole maltesi.

Qualche anno dopo, più precisamente nel 1975, Malta chiese all'Italia di inglobare le Isole Pelagie nella piattaforma continentale maltese il cui limite occidentale sarebbe stato tracciato secondo una linea di equidistanza tra lo Stato richiedente e la Sicilia senza considerare le isole italiane. La sua istanza non venne accolta e inevitabilmente il governo maltese si sentì vittima di un trattamento impari rispetto alla Turchia.

Pertanto, in risposta all'intesa italo-turca suggellata a suo discapito, Malta decise di stringere un accordo preliminare con la Libia nel 1976 sottoposto in seguito all'esame della Corte Internazionale di Giustizia nel 1982<sup>49</sup>. Mediante questa

---

<sup>47</sup> In particolare si parla dell'Accordo tra il governo della Repubblica di Tunisia e il governo della Repubblica italiana in merito alla delimitazione della piattaforma continentale tra i due Paesi siglato a Tunisi il 20 agosto 1971. L'accordo è stato successivamente ratificato dall'Italia a seguito del disegno di legge per la ratifica presentato dal Ministero degli Esteri Arnaldo Forlani al Senato della Repubblica e comunicato alla presidenza il 14 Gennaio 1977. Il testo integrale dell'accordo è consultabile al sito *web*: [298189.pdf \(senato.it\)](#).

<sup>48</sup> Le Isole Pelagie costituiscono l'arcipelago più a sud dell'Italia e si trovano tra nel mediterraneo centrale tra le coste tunisine quelle siciliane. Con questo termine si indicano le isole di Lampedusa, Linosa, Lampione, l'isola dei Conigli e lo scoglio del Sacramento. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Isole Pelagie - Wikipedia](#).

<sup>49</sup> Si parla dello Special Agreement tra il Governo della Repubblica di Malta e il Governo della Repubblica Arabica della Libia del 23 Maggio 1976 per la delimitazione delle rispettive piattaforme continentali. Cfr. J. N. Stefanelli, *Lybia- Malta: Special Agreement for the submission to the International Court of Justice of a continental shelf dispute*, in

ricerca di un punto di incontro, lo scopo dei due Paesi era quello di risolvere definitivamente un'accesa controversia pendente sulla delimitazione delle rispettive piattaforme continentali<sup>50</sup>.

Sulla questione intervenne anche l'Italia che presentò domanda di partecipazione al negoziato in corso alla Corte Internazionale di Giustizia (CIG) per tutelare i propri interessi su una porzione di mare contigua al territorio maltese<sup>51</sup>. La richiesta di partecipazione alla negoziazione promossa dal governo italiano venne ritenuta dalla Corte priva di fondamento, in mancanza di rapporto giurisprudenziale con le parti coinvolte nella trattativa<sup>52</sup>. Tuttavia, la sua iniziativa si rivelò tutt'altro che inefficace poiché, nonostante la Corte avesse giudicato inappropriata la contestazione, garantì la tutela dei diritti italiani a sud-est e a

---

*International Legal Materials*, 1982, p. 971 ss. Per un ulteriore approfondimento della questione vedasi anche il sito *web*: [LIBYA—MALTA: SPECIAL AGREEMENT FOR THE SUBMISSION TO THE INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE OF A CONTINENTAL SHELF DISPUTE \(jstor.org\)](#).

<sup>50</sup> Verso la fine degli anni '70 del 900 vennero scoperti degli importanti giacimenti petroliferi nel Mediterraneo, più precisamente vicino ai Banchi di Medina, ovvero un basso fondale che si trovava a metà tra le coste di Malta e quelle della Libia. I due Paesi iniziarono a rivendicare la sovranità delle acque in cui erano situati tali giacimenti per appropriarsi dei relativi diritti di sfruttamento ed estrazione. La questione venne rimessa al giudizio della Corte di Giustizia Internazionale a partire dal 1982, la quale emanò la sua sentenza il 3 Giugno 1985. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Affare maltese - Wikipedia](#).

<sup>51</sup> Nel 1983, l'Italia ha presentato alla Corte internazionale di giustizia una richiesta di intervento, in veste di Stato terzo, nell'ambito del rapporto instauratosi tra Malta e la Libia per la delimitazione delle rispettive piattaforme continentali. L'intento della penisola era quello di non subire alcun pregiudizio dalle pretese di Malta e Libia che intendevano spartirsi aree in cui l'Italia era legittimata ad affermare i propri diritti. Cfr. F. CAFFIO, *Gli spazi marittimi del Mediterraneo tra unilateralismi e intese di delimitazione*, *op. cit.*, p. 557.

<sup>52</sup> Si riporta in proposito un frammento della sentenza della Corte Internazionale di Giustizia del 3 giugno 1985: *When rejecting the application of Italy to intervene in the proceedings, the Court noted that both Malta and Libya opposed that application ; while it stated that in its final judgment in this case "the Court will, so far as it may find it necessary to do so, make it clear that it is deciding only between the competing claims of Libya and Malta"*; cfr. ICJ, *Libya/Malta case*, in *Reports on judgements, advisory opinions and orders*, 1985, p. 16 s. Il testo integrale della sentenza è consultabile al sito *web*: [Continental Shelf \(Libyan Arab Jamahiriya/Malta\) \(icj-cij.org\)](#).

sud-ovest dell'isola di Malta, mantenendo comunque in piedi la contrattazione tra i due Paesi<sup>53</sup> imponendo ad essi l'adozione di una determinata metodologia di delimitazione che tenesse conto della presenza di eventuali pretese di altri Stati terzi<sup>54</sup>.

A seguito della sentenza della CIG i due Paesi giunsero ad un accordo, nel 1986, basato sullo sfruttamento congiunto in aree poste a metà della linea del confine libico-maltese.

Nonostante la serie di buoni rapporti intrattenuti in passato con l'Italia<sup>55</sup>, invece, Malta sembrò non voler riservare ad essa lo stesso trattamento della Libia, tanto è vero che per un periodo piuttosto considerevole decise di non invitare la controparte a negoziare i relativi confini marittimi<sup>56</sup>. Neanche il pregresso

---

<sup>53</sup> Per ulteriori approfondimenti in relazione all'intervento italiano sull'accordo tra Malta e Libia si rimanda a cfr. F. CAFFIO, *La lunga storia del negoziato italo-maltese sulla delimitazione della piattaforma continentale*, in *Riv. Dir. Nav.*, 2020, p. 294 ss.

<sup>54</sup> In particolare la giurisprudenza aveva individuato per il caso libico-maltese un criterio di demarcazione della piattaforma continentale che si basava su tre passaggi. Il primo passo consisteva nel tracciamento preliminare di una linea di equidistanza tra le coste rilevanti degli Stati portatori di interesse alla questione. In secondo luogo si passava ad un'eventuale rettifica successiva nel caso fossero esistite "circostanze rilevanti che esigano l'aggiustamento o lo spostamento di tale linea al fine di ottenere un risultato equitativo". L'ultima fase, infine, prevedeva l'esecuzione di una prova di proporzionalità comparando l'estensione delle aree marine da attribuire a ciascuna parte e la lunghezza delle rispettive coste rilevanti al fine di verificare la natura equitativa della soluzione così ottenuta. Cfr. L. LUCCHINI "La Délimitation des Frontières Maritimes", in *Maritime Delimitation*, 2006, p. 5.

<sup>55</sup> Si cita nuovamente il *modus vivendi* del 1970 ma si ricorda anche la politica di sostegno attuata dall'Italia nei confronti dell'isola maltese dopo la sua indipendenza. A fronte della manifestata volontà di Malta di volersi dichiarare neutrale nel 1976, il governo italiano fece carico, infatti, di contattare i numerosi Paesi della Comunità Europea sensibilizzandoli sulle numerose problematiche che sarebbero sorte da questa sua decisione. Cfr. F. ATZEI, *La neutralità di Malta e l'Italia: cronistoria dei rapporti italo-maltesi 1976-1985*, in *Riv. Pol. Int.*, 1985, p. 410 s.

<sup>56</sup> Gli anni '80 del '900 non sono stati connotati da una propositività dei due Paesi. Si può constatare, anzi, che i negoziati tra l'Italia e Malta in materia di delimitazione dei relativi confini marittimi non furono ripresi, in base a quanto pervenuto formalmente, addirittura fino al 2012. È presumibile tuttavia che in questo intervallo di tempo ci possa essere stata una ripresa delle trattative, seppur non ufficiale, prima dell'adesione di Malta all'Unione Europea avvenuta nel 2004. Cfr. F. CAFFIO, *La lunga storia del*

accordo con l'Italia del 1980 che la strappò dalle mire dell'URSS, facendosi garante della sua neutralità, sembrò suggerire 'a Malta l'idea di rivalutare la propria posizione<sup>57</sup>.

A seguito di questo episodio, il cammino dei due Paesi non si incrociò più direttamente fino agli anni 2000. In questo periodo Malta, a fronte delle complesse relazioni tra i diversi Paesi dalle coste ravvicinate, iniziò ad acquisire la consapevolezza che la soluzione migliore per giungere ad una delimitazione equa dei confini con l'Italia, la Libia e la Tunisia sarebbe stata quella di raggiungere degli accordi di sfruttamento congiunto in aree contese della piattaforma continentale. Una soluzione simile avrebbe neutralizzato qualsiasi tipo di contenzioso tra i diversi Stati coinvolti; non a caso infatti la prassi internazionale di allora era orientata proprio verso il ricorso a questi strumenti pacificatori<sup>58</sup>.

Alla luce di quanto illustrato il governo maltese, effettivamente, cercò di instaurare un sistema di dialogo di questo tipo con la Tunisia, riuscendovi solo nel 2006, avente oggetto il giacimento di Chebba situato nella piattaforma continentale tunisina delineata con l'Italia nel 1971. Tuttavia le contestazioni al

---

*negoziato italo-maltese sulla delimitazione della piattaforma continentale, cit.*, p. 300.

<sup>57</sup> Si parla dell'accordo siglato tra le parti nell'estate del 1980 con cui l'Italia si fece garante per la neutralità maltese nel tentativo di proteggerla dalle mire dell'Unione Sovietica, che avrebbe voluto farne una base navale utile nel conflitto con la superpotenza degli Stati Uniti. Per un ulteriore approfondimento sull'iter procedurale e sullo scambio di note verbali che hanno preceduto l'accordo si rimanda a cfr. T. SCOVAZZI, *Treaties to which Italy is a party*, in *It. Yearbook Intern. Law Online*, 1978, p. 351 ss e N. RONZITTI, *Lo scambio di note tra Italia e Malta del 15 settembre 1980 e i problemi di diritto internazionale sollevati dagli aspetti militari del sistema di garanzia della neutralità*, in *Scritti in memoria di Domenico Barillaro*, Milano, 1982, p. 471 ss.

<sup>58</sup> Si tratta dei *Joint Development Agreement*, la cui natura però non appariva del tutto conforme al carattere definitivo della soluzione ricercata dai Paesi in materia di delimitazione territoriale. Questi accordi, infatti, sostituivano delle forme di intesa temporanee volte ad evitare l'aggravamento di dispute internazionali pertanto non garantivano il raggiungimento di un risultato permanente. Per un'analisi più approfondita di questa particolare forma d'intesa si rimanda a T. WALDE, *Cross-border utilization and Joint Development Agreement: an international law perspective*, in *Houston J.I.L.*, 2007, p. 355 ss.

governo maltese non cessarono poiché rimaneva ancora una gran porzione di mare su cui l'Italia rivendicava i propri diritti. Al fine di dirimere anche questa controversia Malta decise finalmente di richiamare la controparte per chiarire definitivamente la demarcazione dei relativi confini marittimi, sopperendo così alla precarietà provvisoria del *modus vivendi* pattuito ormai nel lontano 1970.

A tal proposito, nel 2010, sulla base dell'accordo siglato quattro anni prima con la Tunisia, l'isola maltese propose al governo italiano un accordo della medesima natura, con specifico riguardo ad un'area d'interesse comune a metà tra le sue coste e quelle siciliane. Malauguratamente il tentativo di pattuizione presentato dalla proponente sfumò a causa del lacunoso sistema giuridico italiano<sup>59</sup>.

A seguito di questo episodio i rapporti tra i due Paesi si incrinarono, specialmente nei successivi due anni. I motivi che si celano dietro la compromissione delle storiche buone relazioni italo-maltesi sono riconducibili a diversi avvenimenti.

In primo luogo, l'Italia, nel 2010, dopo il fallimentare tentativo di concordare una soluzione in merito alla piattaforma con l'isola antistante, decise di aprire alla ricerca e alla coltivazione di idrocarburi una porzione della propria fascia di mare nel Canale di Sicilia<sup>60</sup>. In particolare ciò che infastidì Malta fu la formale affermazione dei diritti italiani, operata in tal modo dalla penisola, sull'area circostante le Isole Pelagie, oggetto di rimostranze maltesi già ai tempi dell'accordo italo-tunisino.

Il secondo fattore, che indusse ad un ulteriore inasprimento delle relazioni tra i due Paesi, fu la contromossa di Malta, la quale decise di concedere autorizzazioni

---

<sup>59</sup> La proposta maltese aveva proposto all'Italia lo sfruttamento congiunto di aree della piattaforma continentale non ancora definite nell'ordinamento italiano. Pertanto, in base alla legge n. 613 del 21 Luglio 1967 sulla ricerca e coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi, tali zone non potevano essere adibite ad attività di ricerca ed estrazione di risorse energetiche. Cfr. F. CAFFIO, *La lunga storia del negoziato italo-maltese sulla delimitazione della piattaforma continentale*, cit., 2020, p. 301.

<sup>60</sup> La fonte normativa con la quale il governo italiano ha attuato tale decisione è il D.M 29 Marzo 2010, il cui testo è consultabile al sito *web*: [Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica – Direzione generale infrastrutture e sicurezza \(IS\) \(mase.gov.it\)](http://www.ministeroambiente.it).

per la ricerca e la coltivazione di risorse energetiche in zone ancora oggetto di controversie con lo Stato frontista<sup>61</sup>. Così come la reazione maltese non mancò in risposta all'iniziativa italiana del 2010, lo stesso avvenne a parti invertite. A fronte delle numerose proteste presentate dall'Italia in merito a quanto appena disposto, nell'ottobre del 2011 il Ministro degli esteri maltese Tonio Borg dichiarò 'che Malta non avrebbe mai iniziato le trivellazioni in quell'area in mancanza di un accordo esplicito con l'Italia in pieno rispetto dell'art. 83 UNCLOS<sup>62</sup>.

La soluzione proposta fu allora quella in realtà già ideata cinque anni prima, ovvero il ricorso all'esercizio congiunto dei diritti di esplorazione e coltivazione di idrocarburi concernenti quella determinata porzione di mare frapposta tra la Sicilia e Malta. Il nuovo tentativo di negoziazione sembrò riappacificare le due parti che avevano collezionato svariati motivi di tensione diplomatica tra nel biennio 2010-2011. La proposta presentata dal governo maltese venne effettivamente presa in considerazione dalla controparte italiana, con la speranza di poter finalmente porre fine alle spiacevoli controversie che l'avevano accompagnata negli ultimi anni senza comunque rinunciare ai propri diritti.

A partire dal 2012 il Direttore Generale italiano delle Risorse minerarie ed energetiche ha deciso infatti di riprendere il dialogo con le Autorità maltesi sulla questione dello sfruttamento congiunto della piattaforma continentale. Lo scopo era quello di delimitare definitivamente le rispettive piattaforme continentali e giungere ad un accordo preparatorio per l'esercizio congiunto dei diritti ad esse connessi in un'area comune ben delineata nel rispetto delle previsioni dell'art. 83 UNCLOS.

---

<sup>61</sup> La comunicazione maltese 2011/C 229/06 concernente la direttiva 94/22/CE, relativa alle condizioni di rilascio e di esercizio delle autorizzazioni alla prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi è stata diffusa a livello europeo con l'annuncio all'interno della Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 4 agosto 2011.

<sup>62</sup> Per ulteriori approfondimenti sul progetto di gestione congiunta dell'area oggetto di contenzioso tra Italia e Malta vedasi il sito *web*: [Malta proposes joint exploration after Italy protests at new exploration blocks - MaltaToday.com.mt](http://MaltaToday.com.mt).

A tale scopo nel settembre dello stesso anno è stato istituito un tavolo tecnico preposto ad identificare l'area comune in cui le parti avrebbero sperimentato il progetto ideato. Un primo passo in favore della fattibilità del programma è stato mosso dall'Italia che, mediante il d.m. 27 dicembre 2012<sup>63</sup>, ha esteso una delle zone marine a sud della Sicilia consentendovi l'espletamento di attività minerarie. La loro cooperazione in questi termini è proseguita con una successiva serie di incontri e scambi di note, che li hanno condotti ad identificare finalmente una porzione mare in cui avrebbero potuto avviare il loro percorso di gestione comune dell'intera area oggetto di controversia. A tale scopo era stato peraltro redatto un *Memorandum* tecnico volto a definire con estrema precisione le modalità e la disciplina del nuovo rapporto onde evitare ulteriori complicazioni<sup>64</sup>. I promettenti avanzamenti dell'idilliaco progetto di pacifica convivenza italo-maltese, tuttavia, non sono stati sufficienti a garantirne la realizzazione. L'8 agosto 2014 infatti, mediante il nuovo *Continental Shelf Act*<sup>65</sup>, Malta ha definito unilateralmente i confini della propria piattaforma continentale senza prima instaurare alcun tipo di dialogo con l'Italia, la quale ovviamente non ha esitato ad inviare una nota verbale di protesta il 14 dicembre dello stesso anno con cui lamentava una demarcazione della piattaforma maltese in violazione di quanto disposto dalla UNCLOS e dei propri interessi sui fondali e il sottosuolo in quell'area. Il principale elemento di contestazione era costituito senza dubbio dall'apertura della controparte a concedere delle autorizzazioni, concernenti una zona di interesse anche italiano, a terzi soggetti, precludendo così la possibilità di giungere ad un accordo definitivo con il nostro Governo.

---

<sup>63</sup> Si tratta del cosiddetto decreto Passera, con cui l'Italia ha aperto alla ricerca energetica una grande area nei pressi delle acque siciliane nel rispetto delle indicazioni emanate dalla CIG nella nota sentenza del 3 Giugno 1985.

<sup>64</sup> Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Il mare - Seconda edizione revisionata e ampliata - Marzo 2015 \(mimit.gov.it\)](http://www.mimit.gov.it).

<sup>65</sup> Il testo integrale del *Continental Shelf Act* del 8 agosto 2014 è consultabile al sito *web*: [Continental Shelf Act, 2014 - ACT.fm \(fao.org\)](http://act.fm).



Alla luce di quanto descritto fino ad ora si può concludere che le relazioni tra i due Paesi non si siano protratte nel verso sperato, anzi l'opposto. In mancanza di un'intesa apparentemente irraggiungibile, almeno fino ad ora, nel 2015 entrambe le parti sembra abbiano concordato, in via informale, la sospensione delle attività *offshore* nel versante sud-est della Sicilia, dove si sovrappongono le relative piattaforme continentali<sup>66</sup>. Pare, inoltre, che le due Nazioni tuttora non siano riuscite a pervenire ad una soluzione conclusiva principalmente a causa di Malta che tende ad ostacolarne il raggiungimento, rimarcando ormai da parecchio tempo le proprie immutabili pretese che rimangono soddisfatte con il *modus vivendi* del 1970 ancora in vigore<sup>67</sup>. Vista la gran resistenza maltese a ricontrattare quanto disposto in precedenza, è auspicabile che in futuro le due Nazioni rischiano a risolvere le loro questioni, magari ricorrendo, come già avvenuto nel caso libico-maltese, alla CIG vista la numerosità e la complessità degli interessi in gioco.

#### **5.4 Italia e Grecia**

Con questo paragrafo conclusivo, infine, si intende analizzare un'ultima controversia che ha coinvolto l'Italia sul fronte orientale del Mediterraneo. In particolare si esamina il rapporto tra la penisola italiana e la Grecia. I due Stati in oggetto, così come nei casi precedentemente trattati in questo capitolo, si

---

<sup>66</sup> Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Malta e Italia concordano moratoria trivellazioni - Affarinternazionali](#).

<sup>67</sup> Si ricorda che il *modus vivendi* è un accordo provvisorio e in quanto tale dovrebbe essere, in un secondo momento, soppiantato da un'intesa a carattere definitivo. L'Italia pare esserne consapevole e ha mostrato negli anni l'impegno a negoziare un accordo permanente con Malta, la quale invece lo considera un elemento imprescindibile per il soddisfacimento dei propri interessi in materia di delimitazione dei propri confini marittimi. Cfr. F. CAFFIO, *La lunga storia del negoziato italo-maltese sulla delimitazione della piattaforma continentale*, cit., 2020, p. 308.

affacciano sul Mar Mediterraneo e si contraddistinguono per una distanza tra le rispettive coste inferiore a 400 miglia che non permette un'agevole applicazione dell'UNCLOS.

A causa del particolare contesto geomorfologico in cui si ritrovano, le due Nazioni in passato riscontrarono alcune criticità in relazione alla delimitazione delle rispettive piattaforme continentali, sopperendo definitivamente il problema mediante l'accordo del 24 maggio 1977 che individuò come soluzione l'adozione del principio della linea mediana<sup>68</sup> specificando in seguito le coordinate dei punti che avrebbero costituito il confine.

Il testo, firmato ad Atene e ratificato 3 anni dopo dall'Italia con la l. n. 290 del 23 marzo 1980, prevedeva il tracciamento di una linea di confine tra la Sicilia e le coste elleniche che teneva conto anche delle isole situate tra i due Paesi<sup>69</sup>.

Grazie a tale intesa le parti riuscirono a predisporre una disciplina utile a dirimere anche eventuali situazioni di controversie in materia di sfruttamento di giacimenti situati a metà della linea di confine tracciata, promuovendo la ricerca di accordi in materia come forma di soluzione del contenzioso nel pieno rispetto del principio di equità<sup>70</sup>.

---

<sup>68</sup> Nella premessa del suddetto accordo si legge che: *"Having decided to establish the boundary line between the respective continental shelf areas of the two States according to the principle of the median line, the two Contracting Parties have agreed as follows..."*. Il testo integrale dell'accordo tra la Repubblica Ellenica e la Repubblica Italiana sulla delimitazione delle rispettive piattaforme continentali del 24 Maggio 1977 è consultabile al sito *web*: [Printing - Delimitation Treaties InfoBase \(un.org\)](#).

<sup>69</sup> La linea mediana tracciata sulla base dell'accordo del 1977 teneva conto delle Isole Strofadi, di Zante, Cefalonia, Leucade e Corfù. Per ulteriori approfondimenti sui confini della piattaforma continentale italiana vedasi il sito *web*: [PIATTAFORMA CONTINENTALE ITALIANA \(mimit.gov.it\)](#).

<sup>70</sup> Secondo l'art. 2 dell'accordo 24 maggio 1977: *"Ove un giacimento di sostanza minerale, ivi compresa sabbia e ghiaia, venga diviso dalla linea di separazione, e ove la parte del giacimento che è situato ad uno dei lati della linea di separazione sia sfruttabile interamente o in parte da installazioni situate dall'altro lato di tale linea, i due governi cercheranno unitamente ai titolari dei diritti minerari, ove esistano, di accordarsi su condizioni di sfruttamento del giacimento, affinché tale sfruttamento sia il più redditizio possibile in modo che ciascuna delle parti conservi l'insieme dei propri diritti sulle risorse minerarie del suolo e del sottosuolo della propria piattaforma"*

Va inoltre rimarcato il fatto che la natura di questo importante accordo è stata tutt'altro che aleatoria ed anzi è riconducibile agli strascichi di vicende pregresse che avevano interessato la Grecia.

Se si volge lo sguardo al periodo precedente l'intesa italo-greca si nota che già negli anni antecedenti il 1977 il Paese ellenico era stato particolarmente coinvolto in varie dispute internazionali con la Turchia. Il primo episodio conflittuale riguarda la delimitazione delle rispettive piattaforme continentali nel Mar Egeo tenutasi tra il 1973 e il 1974<sup>71</sup>. Seguì poi quello scaturito dall'intervento militare turco a Cipro nel 1974<sup>72</sup> e infine il più significativo che nel 1976 vide la Grecia presentare ricorso alla Corte internazionale di Giustizia e il Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite riguardo la delimitazione della piattaforma continentale e le attività di esplorazione turche. La questione si chiuse nel 1978, quando la CIG sentenziò la sua mancanza di giurisdizione sulla questione promuovendo un

---

*continentale. Nel caso in cui fossero state già sfruttate risorse naturali di un giacimento situato da un lato e dall'altro della linea di divisione, le parti contraenti faranno tutto il possibile, dopo aver consultato i titolari dei diritti di sfruttamento, ove esistano, per giungere ad un accordo su di un equo indennizzo".*

<sup>71</sup> La disputa greco-turca fu indotta dalla crisi petrolifera dei primi anni '70 del '900. In questo periodo la Grecia, sulla base dell'interpretazione della Convenzione di Ginevra del 1958, proclamò unilateralmente la propria piattaforma continentale inglobando tutte le isole del Mar Egeo, anche quelle molto vicine alla Turchia. Nel novembre del 1973, in risposta, la Turchia rilasciò delle concessioni alla propria compagnia petrolifera statale per l'esplorazione di 27 aree marine situate nel versante orientale dell'Egeo senza tenere conto della presenza di isole greche. Cfr. A. STERGIU, *The greek-turkish maritime dispute: resisting the future*, Volos, 2022, p. 39 s.

<sup>72</sup> Ci si riferisce all'invasione turca di Cipro del 20 Luglio 1974 e il conseguente conflitto tra la Grecia e la Turchia per la conquista dell'isola. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito web: [Invasione turca di Cipro - Wikiwand](#).

sistema di dialogo propositivo<sup>73</sup> che da allora purtroppo non ha portato a nessun risultato concreto<sup>74</sup>.

A seguito di quanto appena esposto appare quindi evidente l'interesse della Grecia, reduce delle numerose controversie disputate in quegli anni, a scongiurare qualsiasi altra frizione con gli Stati limitrofi. Risulta tuttavia opportuno, al fine di comprendere i successivi sviluppi delle relazioni italo-greche, approfondire le motivazioni che l'hanno condotta a raggiungere un'intesa specificamente con l'Italia.

Se si analizza il quadro geopolitico dell'epoca a cui risale l'accordo emerge che, mediante la sua stipula, la Grecia si prefiggeva di raggiungere un duplice scopo: in primo luogo con esso intendeva dare dimostrazione alla Turchia di quale fosse il modo appropriato per raggiungere dei compromessi e mantenere buoni rapporti con i Paesi vicini. D'altra parte l'intento del Paese ellenico era però anche quello di stabilire una buona base relazionale con uno Stato europeo influente, nonché fondatore della Comunità Economica Europea a cui aspirava a diventare membro per beneficiare dei molteplici vantaggi che ne avrebbe tratto<sup>75</sup>.

---

<sup>73</sup> "Having concluded that the Joint Communiqué issued in Brussels on 31 May 1975 does not furnish a basis for establishing the Court's jurisdiction in the present proceedings, the Court is not concerned, nor is it competent, to pronounce upon any other implications which that Communiqué may have in the context of the present dispute. It is for the two Governments themselves to consider those implications and what effect, if any, is to be given to the Joint Communiqué in their further efforts to arrive at an amicable settlement of their dispute. Nothing that the Court has said may be understood as precluding the dispute from being brought before the Court if and when the conditions for establishing its jurisdiction are satisfied." Per ulteriori approfondimenti si rimanda a ICJ, *Aegean sea continental shelf dispute, judgment of 19 december 1978*, p. 45 la cui sentenza è consultabile al sito web: [Aegean Sea Continental Shelf \(Greece v. Turkey\) \(icj-cij.org\)](https://www.icj-cij.org).

<sup>74</sup> L'unica questione irrisolta tra la Grecia e la Turchia è tuttora quella relativa alla disputa sulle rispettive piattaforme continentali e l'esercizio di attività minerarie del 1976. Cfr. E. PAPANASTASIOU, *The Greek-Turkish maritime disputes: an international law perspective*, in *ELIAMEP*, 2020, p. 3.

<sup>75</sup> Cfr. A. MARGHELIS, *The maritime delimitation agreement between Greece and Italy of 9 June 2002: an analysis in the light of international law, national interest and regional politics*, in *Mar. Pol.*, 2021, p. 6.

A seguito della ratifica della Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare e la conseguente predisposizione di nuove norme in materia, i due Paesi, uniti da un legame di amicizia e consapevoli della natura di *pactum de contrahendo pro futuro*<sup>76</sup> dell'accordo del 1977, il 9 giugno 2020 si sono incontrati ad Atene ed hanno firmato un accordo per la definizione delle rispettive zone economiche esclusive<sup>77</sup>.

Nel testo della nuova intesa le parti hanno sottolineato l'impegno ad operare in conformità dell'UNCLOS, affermando altresì di voler adottare quanto disposto dal pregresso accordo, in materia di delimitazione delle relative piattaforme continentali, per la definizione delle nuove zone di mare introdotte dalla Convenzione.

L'intesa più recente, in realtà, non ha ad oggetto la sola delimitazione dei relativi spazi marini, ma si prefigge di disciplinare anche gli aspetti legati alla pesca che da tempo erano causa di preoccupazione per l'Italia<sup>78</sup>. L'atto bilaterale del 2020 si

---

<sup>76</sup> Con la locuzione latina *pactum de contrahendo*, si intende una promessa bilaterale di contratto o un contratto preliminare, termini con cui l'art. 1351 del Codice Civile designa una manifestazione di volontà di una delle parti a concludere un contratto futuro con la controparte. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito [web: Art. 1351 codice civile - Contratto preliminare - Brocardi.it](#).

<sup>77</sup> L'accordo così definito in realtà è assimilabile ad una mera dichiarazione di intenti con cui l'Italia e la Grecia specificano che qualora volessero istituire una ZEE, questa dovrà parametrarsi alle coordinate della linea mediana tracciata nel pregresso accordo del 1977 per la delimitazione delle rispettive piattaforme continentali. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito [web: Italia e Grecia: zone economiche esclusive e interessi nel Mediterraneo | ISPI \(ispionline.it\)](#).

<sup>78</sup> L'accordo italo greco del 1977 fu sottoscritto quando la massima estensione del mare territoriale era di 6 miglia nautiche e prevedeva pertanto per l'Italia il diritto di pescare in acque greche tra le 6 e le 12 miglia. Con la ratifica dell'UNCLOS e l'espressa volontà della Grecia di estendere le proprie acque territoriali fino alle 12 miglia nautiche si temeva che i pescatori italiani non avrebbero più potuto le loro attività nel Mar Ionio come in precedenza. Fortunatamente l'accordo del 9 Giugno 2020 ha esplicitamente mantenuto gli storici diritti di pesca esercitati dall'Italia nelle acque della Grecia entro le 12 miglia, nonostante l'estensione di giurisdizione ellenica su questa ulteriore porzione di mare. L'intesa è stata pertanto ben accolta dalla Federpesca, Federazione Nazionale delle imprese di Pesca che ha ritenuto soddisfatti i propri interessi. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito [web: Pesca, firmato oggi l'accordo diritti storici tra Italia e Grecia \(nonsolonautica.it\)](#).

compone, infatti, di ben 3 documenti: l'accordo di delimitazione, una proposta alla Commissione Europea di emendamento dell'annesso 1 della Politica Comune della Pesca<sup>79</sup> e, infine, un documento contenente una dichiarazione comune delle risorse del Mediterraneo<sup>80</sup>.

L'esito positivo del recente incontro tra l'Italia e la Grecia ha costituito un passo fondamentale per il consolidamento dell'amichevole rapporto di collaborazione tra i due Paesi ed ha soddisfatto gli interessi di entrambi. In primo luogo l'intesa ha permesso all'Italia di mantenere i propri diritti di pesca nelle acque elleniche entro le 12 miglia nonostante l'estensione del mare territoriale della controparte. In secondo luogo l'iniziativa ha altresì saziato l'urgente necessità diplomatica e politica della Grecia di definire e notificare i criteri di delimitazione che intende adottare per la definizione dei propri spazi marittimi, in vista di potenziali futuri accordi con gli Stati limitrofi del Mediterraneo<sup>81</sup>. In occasione della ratifica dell'Italia<sup>82</sup>, la Grecia ha inoltre colto l'opportunità di ribadire l'urgente necessità

---

<sup>79</sup> La politica comune della pesca (PCP) è un complesso di norme volto a preservare le risorse biologiche marine e gestire e controllare il settore della pesca all'interno e all'esterno delle acque dell'Unione europea. L'obiettivo della PCP è quello di assicurare la sostenibilità ambientale, economica e sociale delle attività di pesca e acquacoltura nel servendosi di svariati strumenti tra cui: il controllo della tracciabilità, la sicurezza e la qualità dei prodotti commercializzati nell'Unione, la stabilità dei mercati e la disponibilità delle risorse alimentari a un prezzo ragionevole per il consumatore. Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [Politica comune della pesca \(PCP\) \(europa.eu\)](http://europa.eu).

<sup>80</sup> Di questi tre documenti solo il primo è reso pubblico ed il suo contenuto è disponibile al sito *web*: [ES0274 \(camera.it\)](http://ES0274.camera.it).

<sup>81</sup> Sotto il punto di vista greco, l'accordo del 9 Giugno 2020 è in un certo senso assimilabile ad un manifesto di promozione dei principi convenzionali in materia di delimitazione dei confini marittimi esplicitati dalla UNCLOS, della corte internazionale di Giustizia quale organo istituzionale preposto a dirimere le dispute transnazionali e della linea mediana calcolata a partire dalle isole di uno Stato e non dal Paese principale. È evidente come una simile iniziativa risponda all'esigenza del governo Greco di evitare contenziosi come quello con la Turchia del 1976 e anzi chiarire i principi a cui intende conformarsi in caso di un eventuale ulteriore tentativo di incontro con essa. Cfr. A. MARGHELIS, *op. cit.*, p. 9 s.

<sup>82</sup> Lo scambio degli strumenti di ratifica delle parti costituisce, ex art 5 dell'accordo, un elemento imprescindibile per la sua efficacia. L'Italia ha presentato il disegno di legge per la ratifica dell'accordo il 16 Novembre 2002 sottoponendolo all'autorizzazione della

degli Stati mediterranei di applicare e rispettare il diritto del mare internazionale, con un particolare occhio di riguardo allo storico rivale turco, facendo indirettamente riferimento alla sua condannabile condotta in esplicita violazione dei diritti di sovranità ellenici e ciprioti<sup>83</sup>.

Giunti ormai all'epilogo del presente paragrafo, si può constatare che, sulla base di quanto espresso fino ad ora, i due Paesi attualmente sono riusciti a mantenere lo storico legame di amicizia che li univa dal 1977, tutelando allo stesso tempo l'uno gli interessi dell'altro. Grazie, anzi, alla più recente intesa del 2020 si può affermare che il loro rapporto sia stato rinsaldato in piena conformità alle disposizioni della Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare, gettando le basi per una prossima delimitazione accurata delle rispettive zone di mare.

È infine rilevante specificare che l'accordo del 9 giugno 2020 si limita ovviamente a dispiegare i suoi effetti nei soli confronti delle parti contraenti vincolate. È possibile, tuttavia, che in realtà vada a costituire una solida base per eventuali futuri accordi di delimitazione tra altri Stati del Mediterraneo Orientale e che quindi vada ad influenzare indirettamente anche i rapporti tra soggetti terzi all'intesa stessa apportando così un valido contributo al miglioramento del complesso intreccio delle relazioni internazionali nel bacino<sup>84</sup>.

---

Camera dei deputati mediante l'atto n.2876. Il disegno di legge è stato poi approvato in via definitiva l'11 marzo 2021. Per consultarne il testo integrale vedasi il sito *web*: [XVIII Legislatura - Lavori - Progetti di legge - Scheda del progetto di legge \(camera.it\)](https://www.camera.it/leggi/18/legge/2021/03/11/2876).

<sup>83</sup> Si cita quanto espresso dal ministro degli esteri greco Nikos Dendias in occasione della ratifica italiana dell'accordo del 9 Giugno 2020: "Questo accordo, che dovrebbe entrare in vigore nel prossimo futuro, riafferma l'impegno della Grecia e di quasi tutti i paesi vicini nei confronti del diritto internazionale, in particolare la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS), che riflette il diritto consuetudinario, che ricade su tutti gli stati hanno l'obbligo di rispettarlo e applicarlo." Per ulteriori approfondimenti vedasi il sito *web*: [L'Italia ratifica l'accordo di zona economica esclusiva con la Grecia \(gazzettamolisan.com\)](https://www.gazzettamolisan.com).

<sup>84</sup> Cfr. A. MARGHELIS, *op. cit.*, p. 10.

## Considerazioni conclusive

Alla luce di quanto illustrato nel presente elaborato, il reiterato coinvolgimento dello Stato italiano in questioni di delimitazione territoriale con gli Stati vicini che si affacciano sul Mar Mediterraneo è, a mio avviso, in gran parte riconducibile all'attitudine passiva del nostro Governo, il cui sistema burocratico ha mostrato negli anni una scarsa capacità di adattamento ai cambiamenti normativi e geopolitici dell'ambiente circostante. "Occorre poi tener presente la tradizionale concezione dell'Italia di libertà dei mari, sia in termini di navigazione sia in termini di sfruttamento delle risorse che rende tuttora la penisola uno dei pochi Stati mediterranei senza una vera e propria ZEE ben delineata. L'insieme di questi fattori ha concorso ad una chiara visibilità dei confini marittimi italiani.

Ciononostante, i numerosi contenziosi affrontati hanno avuto implicazioni positive poiché hanno consentito al nostro Paese di comprendere l'impellente necessità di affermare i propri diritti sulle zone di mare di sua competenza, scongiurando in questo modo una temibile territorializzazione delle proprie acque a vantaggio degli Stati limitrofi.

Un primo passo in avanti è stato finalmente mosso il 14 giugno 2021, con l'emanazione della legge preparatoria per "la proclamazione della ZEE a livello italiano. Va però rammentato anche che il perseguimento di un simile obiettivo non deve prescindere dal rispetto degli interessi degli Stati terzi in eventuali porzioni di mare "a metà strada" tra le rispettive coste. A tal proposito accorrono in ausilio la pianificazione dello spazio marittimo e la politica marittima integrata europea, due strumenti che mi pare costituiscano soluzioni utili a promuovere e concretizzare la cooperazione transfrontaliera ribadita a più riprese dalla UNCLOS.

Si rimarca infine l'attento sguardo che le Nazioni devono volgere alla tutela dell'ambiente marino quale *patrimonio comune dell'umanità* e ci si augura che



l'Italia giunga, in un futuro auspicabilmente prossimo, ad un totale sdoganamento delle arcaiche concezioni tradizionali, abbracciando invece il radicale mutamento contemporaneo del diritto marittimo mediante una formalmente completa proclamazione di una sua zona economica esclusiva all'insegna di una cooperazione internazionale volta a preservare una convivenza pacifica tra Stati contigui in territori angusti quale quello del Mar Mediterraneo.

## Bibliografia

### **Dottrina**

M. ANGELONI, *Stato di attuazione di alcuni istituti della Convenzione di Montego Bay del 1982 in Italia e nel Mediterraneo*, in *Il diritto della pesca*, a cura di L. Tullio, G. Di Giandomenico, G. Reale, Napoli, 2003, p. 95.

K. AQUILINA, *Territorial Sea and the Contiguous Zone*, in *The IMLI manual on international maritime law: The Law of the Sea*, New York, 2014, p. 26.

F. ATZEI, *La neutralità di Malta e l'Italia: cronistoria dei rapporti italo-maltesi 1976-1985*, in *Riv. Pol. Int.*, 1985, p. 409.

C. BEVILACQUA, *L'ambiente costiero e marino tra legislazione internazionale, comunitaria e nazionale: una gestione coordinata*, in *Dir. Amb.*, 2019, p. 129.

P. BIONDINI, *Verso la gestione integrata delle aree costiere: l'approccio delle regioni italiane*, in *Studi parlamentari e di politica costituzionale*, 2008, p. 107.

M. BRIGNARDELLO, M. CASANOVA, *Corso breve di diritto dei trasporti*, Milano, 2017.

M. BUCCARELLA, *L'Incredibile storia dell'Isola delle Rose alla prova del diritto. Le isole artificiali tra romanzo, realtà (giuridica) e opportunità*, in *Dir. Pub. Comp. UE*, 2021, p. 632.

F. CAFFIO, *Acque agitate nel Mediterraneo occidentale: la proclamazione algerina della zona economica esclusiva*, in *Riv. Dir. Nav.*, 2019, p. 209.

F. CAFFIO, *Gli spazi marittimi del Mediterraneo tra unilateralismi e intese di delimitazione*, in *Riv. Pol. Int.*, p. 545.

F. CAFFIO, *Glossario di diritto del mare*, suppl. *Riv. Mar.*, 2007.

F. CAFFIO, *Glossario di diritto del mare*, suppl. *Riv. Mar.*, 2020.

F. CAFFIO, *Glossario di diritto del mare: Diritto e geopolitica degli spazi marittimi*, suppl. *Riv. Mar.*, 2016.

F. CAFFIO, *La lunga storia del negoziato italo-maltese sulla delimitazione della piattaforma continentale*, in *Riv. Dir. Nav.*, 2020, p. 285.

F. CAFFIO, *La zona economica esclusiva. Tra libertà di navigazione e pretese di Stati e dell'India*, in *Riv. Mar.*, 2012, p. 13.

- F. CAFFIO, *The maritime frontier between Italy and France: A paradigm for the delimitation of the Mediterranean Maritime Spaces*, in *Mar. Saf. Sec. L. J.*, 2016, p. 90.
- G. CAMARDA, *Diritto marittimo e diritto del mare. Archeologia, pesca e governance ambientale. In ricordo di Giovanni Tumbiolo e Sebastiano Tusa*, in *Giureta*, 2019, p. 163.
- G. CAMARDA, *Le zone economiche esclusive nel Mediterraneo*, in *Riv. dir. nav.*, 2020, p. 751.
- G. CAMARDA, *Traffici marittimi, zona economica esclusiva e cooperazione transfrontaliera nei mari chiusi e semichiusi*, in *Lega navale italiana*, 1988, p. 100.
- G. CATALDI, *The italian law authorising the creation of an exclusive economic zone*, in *It. Yearbook Intern. Law Online*, 2022, p. 29.
- B. CONFORTI, *La zona economica esclusiva*, Milano, 1983.
- B. CONFORTI, *Mare territoriale*, in *Enc. dir.*, Milano, 1975, p. 651.
- F.CURI, *La giurisdizione italiana in alto mare: tra universalità tentata e territorialità consumata*, in *Diritto, Immigr. Cittad.*, 2022, p. 198.
- H.DE GROOT, *Mare liberum sive de jure, quod Batavis competit ad Indicana commercia, dissertatio*, Lovanio, 1609.
- CH-L. DE MONTESQUIEU, *De l'Esprit Des Lois*, Ginevra, 1748.
- A. DEL VECCHIO, *In Maiore Stat Minus: A Note on the EEZ and the Zones of Ecological Protection in the Mediterranean Sea*, in *Ocean Development and International Law*, 2008, p. 287.
- A. DEL VECCHIO, *Zona economica esclusiva e Stati costieri*, Firenze, 1984.
- C. P. ECONOMIDES, *The Contiguous Zone, today and tomorrow*, in *the New Law of the Sea, Selected and Edited Papers of the Athens Colloquium on the Law of the Sea*, New York, 1983, p. 73.
- G.P. FRANCALANCI, *Le implicazioni geografiche del nuovo diritto del mare nel Mediterraneo*, in *Studi mar.*, 1987, p. 59.
- G.P. FRANCALANCI, *Storia dei trattati e dei negoziati per la delimitazione della piattaforma continentale e del mare territoriale tra l'Italia e i Paesi del Mediterraneo*, in *Ist. Idr. Mar.*, 2000, p. 69.
- S. GIALDRONI, *Il mare liberum prima e dopo il "Mare liberum". La libertà di commercio e navigazione in Gentili, Grozio e Selden*, Padova, 2022.

- N. GRECO, *Conflittualità di interessi, policentrismo istituzionale e ipotesi integrative nella tutela e nella gestione delle coste e del mare*, in *Dir. Trasp.*, 1992, p. 719.
- P. LAMBRINI, *Strutture giuridiche romane e diritto privato europeo*, Napoli, 2019.
- A. LEANDRO, *Verso una zona economica esclusiva*, in *Riv. Dir. Int.*, 2021, p. 1081.
- U. LEANZA, *Il confine marittimo tra Italia e Francia*, in *Comun. intern.*, 2017, p. 5.
- U. LEANZA, *Il Mediterraneo, bacino semi-chiuso e bacino di transito: delimitazione dei suoi spazi marini e le loro conseguenze*, in *Nuovi Saggi di diritto del mare*, Torino, 1988, p. 83.
- U. LEANZA, *L'accordo italo-francese del 2015 di delimitazione delle frontiere marittime: quadro giuridico di riferimento*, in *Comun. intern.*, 2016, p. 11.
- 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, p. 309.
- U. LEANZA, *Lo stato dell'arte nella territorializzazione degli spazi marini nel Mediterraneo*, in *Riv. Dir. Nav.*, 2010, p. 177.
- U. LEANZA, *Problemi delimitazione dei confini marittimi: il rapporto Italia, Francia, Spagna e Algeria*, in *Studi mar.*, 1990, p. 16.
- L. LUCCHINI, *La Délimitation des Frontières Maritimes dans la jurisprudence internationale: vue d'ensemble*, in *Maritime Delimitation*, 2006, p. 1.
- A. MAESTRONI, *Demanio marittimo: tutela delle coste e diritti di uso collettivo*, in *Riv. Giur. Amb.*, 2003, p. 963.
- A. MARGHELIS, *The maritime delimitation agreement between Greece and Italy of 9 June 2002: an analysis in the light of international law, national interest and regional politics*, in *Mar. Pol.*, 2021, p. 1.
- E. MILANO, *Tensioni diplomatiche nel Mar Mediterraneo orientale: il caso SAIPEM 12000*, in *Riv. Dir. Int.*, 2018, p. 553.
- M.R. MONACO, *La pianificazione marittima in Italia: un percorso in atto*, in *Federalismi*, 2018, p. 2.
- F. MORANDI, *La tutela del mare e l'Italia*, Milano, 1995.
- S.T. MOULAND, *Rethinking Adjudicative Jurisdiction in International Law*, in *Washington Intern. Law Journ.*, 2019, p. 173.
- J. E. NOYES, *The Territorial and Contiguous Zone*, in *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, New York, 2015, p. 109.

- G. A. OANTA, *Maritime delimitations in the Mediterranean: current challenges*, in *The Italian Yearbook of International Law Online*, 2022, p. 5.
- E. PAPASTAVRIDIS, *The Greek-Turkish maritime disputes: an international law perspective*, Atene, 2020.
- G. PAULI, *The blue economy: 10 years, 100 innovations, 100 million jobs*, USA, 2010
- H. PAZARCI, *Le concept de la zone contiguë dans la convention sur le droit de la mer de 1982*, Ankara, 2022.
- E.J. PHELPS, *The Behring sea dispute*, in *The American advocate of Peace and Arbitration*, Vol. 53, No.3, 1891, p. 84.
- J. P. QUENEUDEC, *Espace marin: des usagers antagonistes*, in *La nouvelle revue maritime*, 1981, p. 58.
- G. REALE, *La problematica dei mari chiusi e semichiusi. Il Mare Mediterraneo come bacino semichiuso: difficoltà applicative di alcuni istituti del nuovo diritto del mare*, in *Il diritto della pesca*, a cura di L. Tullio - G. Di Giandomenico - G. Reale, Napoli, 2003, p. 151.
- G. REALE, *Recenti problematiche in materia di delimitazione delle zone economiche esclusive nel mare Mediterraneo*, in *Riv. dir. trasp.*, 2021, p. 547.
- W.L.M. REESE, *Legislative Jurisdiction*, in *Columbia Law Rev.*, 1978, p. 1588.
- G. ROMANELLI, *Problemi giuridici della difesa del mare*, in *Dir. trasp.*, 1988, p. 76.
- N. RONZITTI, *Il passaggio inoffensivo nel mare territoriale e la convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare*, in *Riv. dir. int.*, 1985, p. 32.
- N. RONZITTI, *Introduzione al diritto internazionale*, Torino, 2013.
- N. RONZITTI, *Lo scambio di note tra Italia e Malta del 15 settembre 1980 e i problemi di diritto internazionale sollevati dagli aspetti militari del sistema di garanzia della neutralità*, in *Scritti in memoria di Domenico Barillaro*, Milano, 1982, p. 471.
- N. ROS, *La réglementation euro-méditerranéenne des activités offshore*, in *Dir. Comm. Int.*, 2015, p. 93.
- F. SALERNO, *Sulla natura della sentenza internazionale che delimita i confini marittimi*, in *Riv. Dir. Int.*, 2021, p. 1077 ss.
- C. SCHMITT, *Sovranità dello Stato e libertà dei mari*, in *Riv. Studi politici internazionali*, 1941, p. 60.
- T. SCOVAZZI, *Elementi di diritto Internazionale del mare*, Milano, 2002.

- T. SCOVAZZI, *Implications of the New Law of the Sea for the Mediterranean*, in *Mar. Pol.*, 1981, p. 302.
- T. SCOVAZZI, *La ZEE nei lavori per la nuova codificazione del diritto del mare*, in *Riv. dir. int.*, 1974, p. 733.
- T. SCOVAZZI, *Lo sviluppo sostenibile nelle aree protette del Mediterraneo e il protocollo di Barcellona del 1995*, in *Riv. Giur. Amb.*, 2010, p. 421.
- T. SCOVAZZI, *Mare nel diritto internazionale pubblico*, in *Dig. Disc. pubbl.*, 1994, p. 312.
- T. SCOVAZZI, *Treaties to which Italy is a party*, in *It. Yearbook Intern. Law Online*, 1978, p. 315.
- J. SELDEN, *Mare clausum seu de dominio maris*, Londra, 1635.
- J. N. STEFANELLI, *Lybia-Malta: Special Agreement for the submission to the International Court of Justice of a continental shelf dispute*, in *International Legal Materials*, 1982, p. 971.
- A. STERGIU, *The greek-turkish maritime dispute: resisting the future*, Volos, 2022.
- C. TELESCA, *Pianificazione dello spazio marittimo: stato dell'arte e prospettive evolutive*, in *Riv. dir. nav.*, 2022, p. 137.
- C. TOMMASI, *La libertà dei mari. Ugo Grozio e gli sviluppi della talassocrazia olandese nel primo Seicento*, in *Scienza e Politica*, 1997, p. 35.
- U. VILLANI, *La delimitazione della piattaforma continentale e della zona economica esclusiva ai sensi della Convenzione delle Nazioni unite sul diritto del mare*, in *Riv. Dir. int.*, 1985, p. 261.
- R. VIRZO, *Sea level Rise and State of Necessity: Maintaining Current Baselines and Outer Limits of National Maritime Zones*, in *It. Rev. Intern. Comp. Law*, 2022, p. 21.
- T. WALDE, *Cross-border utilization and Joint Development Agreement: an international law perspective*, in *Houston J.I.L.*, 2007, p. 355.
- D. WILDE, *Equitable sharing of deep-sea mining benefits: More questions than answers*, in *Mar. Pol.*, 2023, p. 1.
- S. ZIRULIA, *La Cassazione sul caso Sea Watch: le motivazioni sull'illegittimità dell'arresto di Carola Rackete*, in *Sis. Pen.*, 2020, p. 7.
- K. ZOU, *Unclos and its contribution to the development of international law: an editorial note*, in *Mar. Pol.*, 2023, p. 1.

## **Giurisprudenza**

I.C.J., *Aegean sea continental shelf dispute* 19 December 1978.

I.C.J., *Libya/Malta case*, 3 June 1985.

Tar Puglia-Bari, 21 Ottobre 2002, n. 04641

App. Reggio Calabria 1 Luglio 2009, n. 1894

Cass., sez. I, 5 maggio 2010, n. 32960.

Cass., sez. III, 16 gennaio 2020, n. 6626.

## **Sitografia**

- 1) [Neminem laedere \(laleggepertutti.it\)](http://laleggepertutti.it)
- 2) [container in Vocabolario - Treccani](#)
- 3) [Lavoro intensivo vs capitale intensivo | Differenza tra intensità di lavoro e intensità capitalistica - Business 2023 \(esdifferent.com\)](#)
- 4) <https://www.logisticaefficiente.it/wikilogistica/network-trasporti/trasporto-multimodale.html>
- 5) [Dizionario della Logistica di Giovanni Leonida \(dizionariologistica.com\)](#);
- 6) [Spedizioniere e NVOCC Guida ai costi e alle società internazionali - MoverDB.com](#)
- 7) [Nautica e turismo: mercato e prospettive post Covid - PMI.it](#)
- 8) [Genova, Stati Generali Mondo Lavoro del MARE oggi al via - Corriere Marittimo](#)
- 9) [Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare 2022 | Unioncamere](#)
- 10) [prodotto interno lordo in "Enciclopedia dei ragazzi" \(treccani.it\)](#)
- 11) [https://it.wikipedia.org/wiki/Autostrade\\_del\\_mare](https://it.wikipedia.org/wiki/Autostrade_del_mare)
- 12) <https://www.mit.gov.it/connettere-litalia/corridoi-europei-ten-t#:~:text=Le%20reti%20TENT%20sono%20un%20insieme%20di%20infrastrutture,intermodali%20di%20maggiore%20rilevanza%20e%20dalle%20relative%20connessioni>

- 13) <https://www.bing.com/search?q=miglio+nautico+internazionale+++a+quanto+corrisponde+&qsn&form=QBRE&sp=1&ghc=1&lq=0&pq=miglio+nautico+internazionale+++a+quanto+corrisponde+&sc=850&sk=&cvid=E97B2A4CDBDA4537B0D721FF3A2ACF97&ghsh=0&ghacc=0&ghpl=>
- 14) [Caso fortuito e forza maggiore \(altalex.com\)](#)
- 15) [consuetudinàrio, diritto nell'Enciclopedia Treccani](#)
- 16) [ipso iure in Vocabolario - Treccani](#)
- 17) [infoLEGES.it - Giurisprudenza - Documento.](#)
- 18) [Memorandum di Parigi e i suoi 35 anni | il nautilus, Inchiesta \(enciclopedia-juridica.com\)](#)
- 19) [Ugo Grozio - Wikipedia](#)
- 20) [guerra mondiale, Prima nell'Enciclopedia Treccani](#)
- 21) [guerra mondiale, Seconda nell'Enciclopedia Treccani](#)
- 22) [Umanesimo - Wikipedia](#)
- 23) [Homo faber fortunae suae - ognuno è artefice del suo destino: origine del modo di dire \(biografieonline.it\)](#)
- 24) [Età delle scoperte - Wikipedia](#)
- 25) [Scoperta dell'America il 12 ottobre 1492: cause, conseguenze e cronologia degli eventi | Studenti.it](#)
- 26) [Dias, Bartolomeu nell'Enciclopedia Treccani](#)
- 27) [Vasco da Gama - Wikipedia](#)
- 28) [Pedro Álvares Cabral - Wikipedia](#)
- 29) [Il Mare nelle relazioni internazionali attraverso i secoli. Parte seconda - Geopolitica.info](#)
- 30) [Sovranità - Wikipedia](#)
- 31) [Spirito delle leggi, Lo \(De l'esprit des lois\) in "Dizionario di filosofia" \(treccani.it\).](#)
- 32) [mare liberum - inglese definizione, grammatica, pronuncia, sinonimi ed esempi | Glosbe](#)



- 33) [John Selden - Wikipedia](#)
- 34) [Dalla “regola della gittata dei cannoni” al “limite delle tre miglia” | Consulenza Legale avv. Matrone Emiliana \(consulenza-legale.info\)](#)
- 35) [PIT 33 \(unep.org\)](#)
- 36) [Arvid Pardo - Arvid Pardo - abcdef.wiki](#)
- 37) [Grundnorm Law and Legal Definition | USLegal, Inc.](#)
- 38) [Carta delle Nazioni Unite nell'Enciclopedia Treccani](#)
- 39) [convenzione unclos ITA.pdf \(naturaitalia.it\)](#)
- 40) [La giurisdizione - Wikiversità \(wikiversity.org\)](#)
- 41) [EUR-Lex - 32002D1600 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\).](#)
- 42) [DECRETO LEGISLATIVO 17 ottobre 2016, n. 201 - Normattiva; Gazzetta Ufficiale.](#)
- 43) [Breve presentazione dei Piani.pdf \(mit.gov.it\).](#)
- 44) [EUR-Lex - I14527 - IT - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)
- 45) [Pandemia di COVID-19 - Wikipedia.](#)
- 46) [Guerre puniche - Wikipedia](#)
- 47) [Mediterraneo, civiltà del in "Enciclopedia dei ragazzi" \(treccani.it\).](#)
- 48) [Oceans and Law of the Sea \(un.org\).](#)
- 49) [Hovering act Definition & Meaning - Merriam-Webster](#)
- 50) [Volstead Act - Wikipedia](#)
- 51) [LA SPARTIZIONE DEL MEDITERRANEO - Limes \(limesonline.com\).](#)
- 52) [LEGGE 14 agosto 1974, n. 359 - Normattiva](#)
- 53) [Seminario 2. Le principali controversie marittime nel Mediterraneo orientale \(unimc.it\)](#)
- 54) [Legge Bossi-Fini - Wikipedia](#)
- 55) [Art. 12 testo unico sull'immigrazione - Disposizioni contro le immigrazioni clandestine - Brocardi.it.](#)

- 56) [Deposit of charts \(un.org\)](#)
- 57) [Corte di Cassazione - Servizi online](#)
- 58) [Banca dati Giurisprudenza - Sito della Corte d'Appello di Reggio Calabria \(giustizia.it\)](#)
- 59) [Pescatori siciliani da cento giorni sequestrati in Libia, il vescovo di Mazara: "Si intervenga coi corpi speciali" - la Repubblica](#)
- 60) [Con la Zee italiana nel Mediterraneo non c'è \(quasi\) più l'alto mare \(affarinternazionali.it\)](#)
- 61) [Zona economica esclusiva italiana \(camera.it\)](#)
- 62) [Gas, la riserva nazionale donata alla Croazia causa dello "stop" imposto dal M5S - Il Corriere del Giorno.](#)
- 63) [Accordo-ZEE.pdf \(esteri.it\)](#)
- 64) [2005 - Accordo Italia Croazia Piattaforma Continentale - Coordinamento Adriatico](#)
- 65) [LEGGE 2 dicembre 1994, n. 689 - Normattiva](#)
- 66) [United Nations | Peace, dignity and equality on a healthy planet.](#)
- 67) [eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:21976A0216\(01\).](#)
- 68) [Gazzetta Ufficiale](#)
- 69) [Mims: al via la nuova organizzazione del Ministero | mit.](#)
- 70) [DECRETO LEGISLATIVO 25 novembre 1996, n. 625 - Normattiva.](#)
- 71) [DZA 2018 Decree 1896 en.pdf \(un.org\)](#)
- 72) [INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE \(icj-cij.org\)](#)
- 73) [Regole scritte e consuetudini: Nota verbale \(easydiplomacy.com\)](#)
- 74) [https:// www.un.org/ Dept/los/LEGISLATIONAND TREATIES/.](#)
- 75) [Algeria, lo scippo di un "mare sardo" di gas - L'Unione Sarda.it.](#)
- 76) [Accordo di delimitazione Italia-Tunisia - Wikipedia](#)
- 77) [gazzettaufficiale.it/atto/serie\\_generale/caricaArticolo?art.versione=1&art.idGruppo=0&art.flagTipoArticolo=2&art.codiceRedazionale=078U0347&art.idArticolo](#)

[=7&art.idSottoArticolo=1&art.idSottoArticolo1=10&art.dataPubblicazioneGazzetta=1978-07-10&art.progressivo=0.](#)

- 78) [Cooperazione politica – Ambasciata di Algeria a Roma سفارة الجزائر بروما \(algerianembassy.it\)](#)
- 79) [Accordo Italia-Algeria per il gas e rispunta il Galsi La Nuova Sardegna](#)
- 80) [Galsi - Wikipedia](#)
- 81) [con281186 \(mimit.gov.it\)](#)
- 82) [Légifrance - Le service public de la diffusion du droit \(legifrance.gouv.fr\).](#)
- 83) [L'Italia cede acque territoriali alla Francia - Difesa Online.](#)
- 84) [1817951475/AE001IM03681-20150410175846 \(sardiniapost.it\)](#)
- 85) [Mare conteso tra Italia e Francia: la verità sul Trattato di Caen \(exportiamo.it\)](#)
- 86) [Il caso del peschereccio Mina, sequestrato “per errore” - PublicPolicy](#)
- 87) [L'accordo di Caen \(ammiragliogiuseppedegiorgi.it\)](#)
- 88) [Regolamento \(UE\) n. 1380/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013 relativo alla politica comune della pesca, che modifica i regolamenti \(CE\) n. 1954/2003 e \(CE\) n. 1224/2009 del Consiglio e che abroga i regolamenti \(CE\) n. 2371/2002 e \(CE\) n. 639/2004 del Consiglio, nonché la decisione 2004/585/CE del Consiglio \(europa.eu\)](#)
- 89) [Accordo italo-francese per la delimitazione dei mari territoriali e delle zone di giurisdizione nazionale. Quanta confusione ... cerchiamo di fare chiarezza • \(ocean4future.org\)](#)
- 90) [modus vivendi in Vocabolario - Treccani](#)
- 91) [298189.pdf \(senato.it\).](#)
- 92) [Isole Pelagie - Wikipedia](#)
- 93) [LIBYA—MALTA: SPECIAL AGREEMENT FOR THE SUBMISSION TO THE INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE OF A CONTINENTAL SHELF DISPUTE \(jstor.org\)](#)
- 94) [Affare maltese - Wikipedia](#)
- 95) [Continental Shelf \(Libyan Arab Jamahiriya/Malta\) \(ici-cij.org\)](#)

- 96) Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica – Direzione generale infrastrutture e sicurezza (IS) (mase.gov.it)
- 97) C\_2011229IT.01001001.xml (europa.eu)
- 98) Malta proposes joint exploration after Italy protests at new exploration blocks - MaltaToday.com.mt
- 99) NV Doalos Decreto MISE 2012.pdf (un.org)
- 100) Il mare - Seconda edizione revisionata e ampliata - Marzo 2015 (mimit.gov.it).
- 101) Continental Shelf Act, 2014 - ACT.fm (fao.org).
- 102) Malta e Italia concordano moratoria trivellazioni - AffarinternazionaliPrinting - Delimitation Treaties InfoBase (un.org)
- 103) LEGGE 23 maggio 1980, n. 290 - Normattiva
- 104) PIATTAFORMA CONTINENTALE ITALIANA (mimit.gov.it)
- 105) Invasione turca di Cipro - Wikiwand
- 106) Aegean Sea Continental Shelf (Greece v. Turkey) (icj-cij.org).
- 107) Art. 1351 codice civile - Contratto preliminare - Brocardi.it.
- 108) Italia e Grecia: zone economiche esclusive e interessi nel Mediterraneo | ISPI (ispionline.it)
- 109) Pesca, firmato oggi l'accordo diritti storici tra Italia e Grecia (nonsolonautica.it).
- 110) Politica comune della pesca (PCP) (europa.eu)
- 111) ES0274 (camera.it)
- 112) XVIII Legislatura - Lavori - Progetti di legge - Scheda del progetto di legge (camera.it)
- 113) L'Italia ratifica l'accordo di zona economica esclusiva con la Grecia (gazzettamolisansana.com)

## RINGRAZIAMENTI

Terminato ormai questo lungo e stimolante percorso posso finalmente concedermi il privilegio di riprendere fiato e fermarmi un attimo, guardandomi alle spalle, per rivivere ancora una volta le emozioni che mi hanno accompagnato fino ad oggi. Sebbene l' università abbia comportato grandi sacrifici e molteplici rinunce, mentirei a me stesso se non ammettessi che in realtà è stata una parte fondamentale di me che mi ha spesso consentito di appagare e saziare il mio desiderio di realizzazione. Gli ostacoli che ho incontrato sul mio cammino sono stati molti, alcuni più difficili da superare, altri meno. Ciononostante, con un inaspettato senso di commozione e compiacenza, oggi mi ritrovo finalmente a redigere le ultime righe del mio elaborato per celebrare il coronamento di un obiettivo che ha pervaso a lungo i miei pensieri. Prima che cali il sipario, intendo però esprimere la mia riconoscenza a chi mi ha dimostrato la propria lealtà e il proprio affetto. Un ringraziamento di cuore va innanzitutto ai miei genitori per avermi appoggiato in tutte le mie decisioni ed aver nutrito una gran fiducia nei miei confronti. Gran parte del merito infatti va a loro, che si sono rivelati ancora una volta degli ottimi amici aiutandomi a superare le giornate più difficili come stanno facendo tuttora. Senza il loro aiuto tutto questo non sarebbe stato possibile in alcun modo. In secondo luogo ringrazio mio zio Antonio, mia nonna Nicoletta, e i miei amici. Ringrazio inoltre tutte quelle persone che hanno fatto parte della mia vita per un limitato periodo di tempo ma che hanno comunque mostrato il loro interesse nei miei confronti, talvolta motivandomi e rispettando la mia dedizione agli studi. Ringrazio in conclusione la professoressa Monica Brignardello che in qualità di mia relatrice mi ha offerto gentilmente il suo tempo per collaborare alla stesura della tesi. Spendo infine qualche carattere conclusivo per dedicare il mio traguardo a mio nonno Rocco e ai parenti con cui oggi non ho più la fortuna di poter condividere il mio tempo.

Nella speranza che questo traguardo possa in realtà rappresentare un ottimo punto di partenza, saluto la mia vita da studente per abbracciare quella lavorativa, forte della medesima sete di conoscenza ed ambizione di allora e motivato dall' affetto dei miei cari. Posso infine posare la penna e cessare di scrivere lasciando che il tempo faccia il suo corso.

*Gutta cavat lapidem non vi, sed saepe cadendo*