

QUADERNI DELLA RIVISTA DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

---

*Collana diretta da*  
Elda TURCO BULGHERINI



ARACNE

## QUADERNI DELLA RIVISTA DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

---

### **Direttore**

Elda TURCO BULGHERINI

### **Vicedirettore**

Michele Maria COMENALE PINTO

### **Comitato di direzione**

Giorgia M. BOI, Guido CAMARDA, Mauro CASANOVA, Umberto LA TORRE, Stefano ZUNARELLI

### **Responsabile del coordinamento**

Stefano POLLASTRELLI

### **Direzione e redazione**

Università degli Studi di Roma

“Tor Vergata”

Dipartimento di Diritto Pubblico

via Bernardino Alimena, 5

00173 Roma

06 72592459-60

[www.rivdirnav.org](http://www.rivdirnav.org)

[redazione@rivdirnav.org](mailto:redazione@rivdirnav.org)

[direzione@rivdirnav.org](mailto:direzione@rivdirnav.org)

© Elda Turco Bulgherini – 2019

© Gli Autori – 2019

### **Editore**

Gioacchino Onorati editore S.r.l. – unipersonale  
via Vittorio Veneto, 20

00020 Canterano (RM)

(06) 45551463

[www.gioacchinoonoratieditore.it](http://www.gioacchinoonoratieditore.it)

[info@gioacchinoonoratieditore.it](mailto:info@gioacchinoonoratieditore.it)

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

ISBN 978-88-255-2933-3

### **Condizioni di acquisto**

*Italia* . . . . .euro 16,00

### **Per ordini**

Sito: [www.gioacchinoonoratieditore.it](http://www.gioacchinoonoratieditore.it)

Telefax: 06 45551463

e-mail: [info@gioacchinoonoratieditore.it](mailto:info@gioacchinoonoratieditore.it)

Skype: aracneeditrice

### **Modalità di pagamento**

1. Bonifico intestato a Gioacchino Onorati editore S.r.l. unip.

IBAN: IT28B0306938860100000003170

Causale: *Chiara Vagaggini, Profili giuridici del cabotaggio e delle autostrade del mare*

2. Paypal

3. Carta di credito (acquisto *on line*)

## CRITERI DI REFERAGGIO

I «Quaderni della Rivista del Diritto della Navigazione» raccolgono scritti assoggettati a referaggio, con il sistema del «doppio cieco» («*double blind peer review process*») e nel rispetto dell'anonimato sia dell'autore che dei revisori (previa verifica di coerenza con i temi d'interesse della Rivista da parte del Direttore).

La valutazione è affidata a due esperti del tema trattato, designati dal Direttore che rivestano, o abbiano rivestito, la posizione di professore universitario di prima fascia nelle Università italiane o posizione equivalente nelle Università straniere.

I revisori formuleranno il proprio giudizio, tenendo conto dei seguenti parametri: coerenza rispetto all'ambito disciplinare; originalità dello scritto; adeguatezza della dottrina citata; adeguato aggiornamento normativo e giurisprudenziale; chiarezza del processo logico.

Sulla base di tali parametri, i revisori potranno formulare i seguenti giudizi:

- a) pubblicabile senza modifiche;
- b) pubblicabile previo apporto di modifiche;
- c) da rivedere in maniera sostanziale;
- d) da rigettare.

La revisione avverrà in maniera che ciascun autore o curatore riceva l'esito della revisione possibilmente entro 30 giorni dall'invio del proprio elaborato, redatto nel rispetto delle regole redazionali.

La conformità dello scritto alle regole di redazione (rinvenibili sul sito web <http://www.rivdirnav.org/>) sarà valutata dalla redazione.

Nel caso di giudizio discordante fra i due revisori, la decisione finale sarà assunta dal Direttore, salvo casi particolari in cui il Direttore medesimo provvederà a nominare tempestivamente un terzo revisore a cui rimettere la valutazione dell'elaborato.

Il Direttore, su sua responsabilità, può decidere di non assoggettare a revisione scritti pubblicati su invito o comunque di autori di particolare prestigio.

## REVIEW PROCESS

The manuscripts which appear in the «Quaderni» (: Booklets) of the «Rivista del Diritto della Navigazione» are subject to preliminary review by the Editor in order to check their coherence with the subjects of interest of the «Quaderni».

Subsequently, the manuscripts are subject to assessment by referees with the double blind peer review process, assuring anonymity of authors and referees.

The evaluation process is conducted by two experts in the subject matter, selected by the Editor, preferably from professors who hold or have held the position of tenured university professor in an Italian University or an equivalent position in a foreign University.

The referee reports will take into consideration the following parameters: originality of the manuscript; clarity of logical process; accuracy of citations of scholars' writings, laws and court decisions; notes of cases reflecting the subject matter of the «Quaderni».

On the basis of these parameters, the referees can conclude in their reports that the manuscript is:

- a) publishable without changes;
- b) publishable subject to changes;
- c) to be substantially redrafted;
- d) to be refused.

The review process will be made so that each author will receive the decision, if possible, 30 days after submission of the manuscript, drafted according to the editorial guidelines.

Compliance of the manuscript with editorial guidelines (available online at <http://www.rivdirnav.org/>) will be evaluated by the Editorial Board.

In case of disagreement between the two referees, the Editor may decide that the manuscript is to be published, or the Editor, in particular cases, will timely appoint a third referee to evaluate the manuscript.

The Editor may decide not to submit to evaluation requested manuscripts or of particularly prestigious authors.



**PROFILI GIURIDICI  
DEL CABOTAGGIO  
E DELLE AUTOSTRADE  
DEL MARE**

**Chiara Vagaggini**

**ARACNE  
2019**



*Ai miei genitori Luigi e Maria Rosa*



# INDICE

---

INTRODUZIONE.....	»	1
-------------------	---	---

## CAPITOLO I

### L'EVOLUZIONE NORMATIVA DEI TRAFFICI MARITTIMI DI CABOTAGGIO

1. Premessa .....	»	9
2. Il cabotaggio marittimo e l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai traffici marittimi interni .....	»	13
3. Il reg. Cee n. 3577/92 e i requisiti di nazionalità del vettore.....	»	20
4. L'oggetto della liberalizzazione e analisi delle principali questioni giuridiche sollevate .....	»	23
5. La normativa in materia di equipaggio nelle rotte insulari.....	»	32
6. La legge n. 30/98 e l'istituzione in Italia del registro internazionale ..	»	38
7. La <i>tonnage tax</i> e le recenti modifiche alla disciplina del registro internazionale .....	»	45
8. Il d. lgs. n. 221 del 2016 e la competitività dell'armamento nazionale.	»	51

## CAPITOLO II

### LE RETI TRANSEUROPEE DEI TRASPORTI

1. La politica europea delle reti .....	»	55
2. Gli obiettivi della politica comunitaria in materia di trasporti .....	»	60
3. Le autostrade del mare come segmenti delle reti TEN-T .....	»	64
4. Verso una nuova strategia di pianificazione della rete.....	»	70
5. I nuovi Orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti: il reg. Ue n. 1315/2013 .....	»	74
6. Gli strumenti di finanziamento delle autostrade del mare: i programmi Marco Polo I e II.....	»	80
7. I risultati in termini di trasferimento modale e il programma TEN-T	»	86

8. Il nuovo Meccanismo per collegare l'Europa entro il 2050: il reg. Ue n. 1316/2013.....	» 91
9. Sostenibilità e interconnessione delle reti marittime: l'istituzione di un sistema di interfaccia unico europeo «EMSW» .....	» 96

### CAPITOLO III

#### LE AUTOSTRADE DEL MARE IN ITALIA. GLI INCENTIVI MARITTIMI DELL'ECOBONUS E MAREBONUS

1. La centralità del sistema marittimo .....	» 107
2. <i>Blue economy, short sea shipping</i> e riequilibrio modale .....	» 118
3. Gli incentivi delle autostrade del mare: premessa .....	» 125
4. Il <i>bonus</i> ambientale della Regione Siciliana.....	» 126
5. L' <i>ecobonus</i> nazionale .....	» 129
6. I risultati dell' <i>ecobonus</i> marittimo e l'adozione del <i>marebonus</i> .....	» 136

### CAPITOLO IV

#### LA NUOVA VIA DELLA SETA MARITTIMA ED I FUTURI SVILUPPI DEL SISTEMA PORTUALE ITALIANO

1. Il grande progetto infrastrutturale cinese: premessa.....	» 147
2. Il ruolo strategico dei porti dell'Alto Tirreno e Alto Adriatico .....	» 151
3. L'istituzione delle Zone economiche speciali (ZES) a sostegno della competitività dei porti del Mezzogiorno e delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) .....	» 155
4. Autostrade del mare, porti e ferrovie per connettere l'Italia alla nuova Via della Seta.....	» 163
5. Porti digitali e informatizzazione della catena logistica multimodale. ....	» 168

OSSERVAZIONI CONCLUSIVE .....	» 173
-------------------------------	-------

BIBLIOGRAFIA.....	» 177
-------------------	-------

INDICE ANALITICO .....	» 211
------------------------	-------

## INTRODUZIONE

I trasporti costituiscono, da sempre, fattore essenziale di sviluppo e benessere per ogni civiltà in quanto strettamente legati alla crescita del mercato interno e alla qualità di vita dei propri cittadini.

In considerazione di ciò l'Unione europea dedica, ormai da diversi anni, molte delle sue risorse a questo specifico settore, nella consapevolezza che favorire la libera circolazione di persone, merci e servizi, possa contribuire a migliorare la coesione economica e sociale e a garantire la competitività dell'industria europea.

L'obiettivo è quello di creare uno spazio europeo unico senza frontiere, dotato di una rete di trasporti integrata e conforme ai principi di libera concorrenza, nonché rispondente ad una logica di equilibrio tra competitività e sviluppo sostenibile.

Il presente lavoro si concentra sull'evoluzione normativa dei traffici marittimi, dalle rotte interne di cabotaggio, per le quali vigeva la riserva, di cui all'art. 224 c. nav., a favore delle navi battenti la bandiera nazionale, fino alla creazione di una rete transeuropea dei trasporti che abbatte i confini nazionali per dare vita ad una mobilità europea sicura, libera e interconnessa.

Particolare attenzione è riservata al trasporto marittimo a corto raggio che comprende i servizi di cabotaggio nazionali e internazionali in ambiti geografici determinati entro cui si collocano, in posizione di assoluta centralità, le autostrade del mare.

Tali direttrici marittime, per effetto delle quali si realizza un trasporto combinato strada-mare mediante l'utilizzo di navi prevalentemente a caricamento orizzontale (*ro-ro*), sono concepite quale naturale prosecuzione delle corrispondenti tratte terrestri al fine di offrire un trasporto integrato ed efficiente, con indubbi vantaggi ambientali ed energetici.

Il progressivo incremento dei traffici determina la necessità di ricorrere, in misura sempre più consapevole, a soluzioni di trasporto

alternative alla modalità stradale, responsabile, quest'ultima, del congestionamento dei principali assi stradali e delle conseguenti esternalità negative.

Da qui la promozione e lo sviluppo delle autostrade del mare che assicurano trasporti logistici redditizi, regolari e ad alta frequenza con la finalità di trasferire quote consistenti del trasporto su gomma dalla terra verso le vie del mare mediante l'applicazione di tecnologie e processi intermodali. Le autostrade del mare rappresentano, infatti, non soltanto singoli collegamenti marittimi che danno vita ad un possibile *continuum* di corridoi transeuropei, ma una rete di itinerari regolati dalle scelte del libero mercato in grado di migliorare l'accessibilità delle regioni e degli Stati insulari e periferici, e di promuovere una maggiore coesione economica e sociale tra gli Stati membri.

La creazione di una rete transeuropea dei trasporti, sostenibile ed efficiente, è strettamente legata ad un effettivo incremento delle autostrade del mare che, nella decisione Ce n. 884/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, figurano quale progetto prioritario di interesse europeo, in quanto ritenute obiettivo strategico per realizzare un sistema di trasporti marittimo competitivo rispetto al trasporto terrestre.

La ricerca di un giusto equilibrio tra esigenze di mobilità e tutela dell'ambiente determina un necessario mutamento negli indirizzi della politica dei trasporti, chiamata a rispondere a nuove importanti sfide a seguito del rapido processo di modernizzazione e sviluppo tecnologico dei vari settori trasportistici.

Investire nella realizzazione di opere necessarie a garantire un passaggio fluido da una modalità di trasporto all'altra, costituisce una giusta strategia per favorire la creazione di un sistema di trasporti logistico-integrato, sostenibile e a misura di utente.

Tali obiettivi possono essere raggiunti mediante una «rete europea della mobilità», articolata in corridoi in grado di contenere volumi elevati di traffico merci e passeggeri sulla base di un'infrastruttura innovativa idonea a favorire un utilizzo combinato delle varie modalità di trasporto.

Nella presente trattazione sono analizzati i principali interventi legislativi adottati, in ambito comunitario e nazionale, per raggiungere una concreta ed effettiva integrazione nel sistema dei trasporti.

Considerando che circa il 51% degli scambi commerciali verso i Paesi terzi avviene via mare, l'Europa investe da tempo nella cultura dell'intermodalità, elaborando, a partire dagli anni novanta, numerosi Piani e Programmi tesi al potenziamento dei mezzi di trasporto meno inquinanti come le linee ferroviarie e marittime. Con la pubblicazione, nel 2001, del primo Libro bianco sui trasporti, successivamente aggiornato nel 2011, si evidenzia la necessità di attuare una radicale trasformazione della mobilità europea, per favorire la crescita e l'occupazione nei vari settori economici, ricorrendo, nel contempo, all'utilizzo di fonti energetiche più pulite.

La ricerca di forme di trasporto efficienti dal punto di vista dell'uso delle risorse e rispettose dell'ambiente assume un valore primario, nell'ambito della politica dei trasporti europei, al fine di ridurre le emissioni di gas serra in misura significativa (almeno l'80%) entro il 2050.

Il progetto delle autostrade del mare assicura un sistema di trasporto regolare, sicuro ed efficiente, figurando quale obiettivo prioritario nel reg. Ue n. 1315/2013 che stabilisce nuovi orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. Rispetto alla precedente impostazione il citato reg. Ue del 2013 prevede una struttura a «doppio strato», articolata su una rete globale e una rete centrale da realizzare, rispettivamente, entro il 2050 e il 2030. In questo contesto le autostrade del mare giocano un ruolo fondamentale rappresentando la cosiddetta «dimensione marittima della rete transeuropea dei trasporti» a favore della quale destinare importanti risorse, secondo le condizioni previste dal Nuovo Meccanismo per collegare l'Europa (*Connecting Europe Facility - CEF*), di cui al reg. Ue n. 1316/2013 che si sostituisce ai precedenti programmi di finanziamento Marco Polo I e II e TEN-T.

Per quanto concerne l'Italia sono numerose e significative le iniziative promosse per dare concreta attuazione al programma europeo delle autostrade del mare.

I dati resi noti dalla Confederazione italiana armatori (Confitarma), in occasione dell'ultima assemblea annuale svoltasi nel giugno 2019, evidenziano l'assoluta rilevanza dello *shipping* italiano nel Mediterraneo che, con duecentodiciotto milioni di tonnellate di merci ed

una quota di mercato pari al 36%, è al primo posto nella classifica mondiale, per il segmento *ro-ro* (*roll on/roll off*), trasporto autoveicoli e automezzi gommati, con oltre cinque milioni di tonnellate di stazza lorda.

Mediante la costituzione della società Rete Autostrade Mediterranee (RAM) che, a partire dal 2004, opera quale braccio operativo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per il coordinamento e la pianificazione delle attività dirette alla promozione delle autostrade del mare, si raggiunge un fondamentale traguardo di sviluppo e crescita del settore marittimo nel nostro Paese. La Società favorisce l'approvazione di progetti e accordi tra l'Italia ed altri Paesi per realizzare il programma delle autostrade del mare e si prende carico, per conto del MIT, della gestione complessiva dell'*ecobonus* marittimo che, adottato per effetto delle misure previste dalla l. n. 265/2002 (e reso operativo con d.P.R. n. 205/2006), rappresenta la prima forma di incentivazione della modalità marittima ideata ed applicata, per la prima volta nel contesto europeo, proprio dall'Italia.

Il beneficio in questione, diretto agli autotrasportatori e corrisposto sotto forma di rimborso parziale dell'importo versato al vettore marittimo, costituisce un primo significativo intervento a sostegno della domanda di servizi logistici alternativi al trasporto stradale, producendo apprezzabili risultati in termini di trasferimento modale di quote di traffico dalla modalità terrestre a quella marittima.

Attualmente, per effetto delle risorse stanziare dalla legge di stabilità 2016, finalizzate all'attuazione di progetti idonei a migliorare la catena intermodale e decongestionare la rete viaria, sono operative due forme di incentivazione, il *marebonus* e il *ferrobonus* destinate, rispettivamente, a favorire l'utilizzo delle autostrade del mare e della ferrovia per il trasporto merci. Con riferimento al *marebonus*, le relative risorse (oltre centotrenta milioni di euro), effettivamente spendibili a seguito dell'emanazione del d.m. infrastrutture e trasporti del 13 settembre 2017, n. 176, vengono erogate a favore delle imprese armatoriali (italiane e comunitarie) che, per effetto di un particolare meccanismo di ribaltamento, sono tenute, a loro volta, a versarne buona parte (almeno il 70%) agli autotrasportatori, sulla base di specifiche condizioni indicate nel citato decreto attuativo.

Il nuovo modello di incentivo promuove la creazione di nuove rotte marittime *ro-ro* e *ro-pax* o il miglioramento, specie per quanto concerne i livelli di *performance* ambientale, dei servizi su linee già operative, puntando ad una riduzione dei costi per l'esternalità generate dal trasporto stradale.

L'incentivazione della modalità marittima rappresenta una positiva esperienza da estendere al resto d'Europa al fine di incrementare la domanda di autostrade del mare e, in generale, di servizi di *short sea shipping* fra le Nazioni europee coinvolte. Il progetto, denominato *Med-Atlantic Ecobonus*, attualmente in fase di elaborazione e studio, intende rafforzare i legami tra i Paesi aderenti (Italia, Francia, Spagna e Portogallo) sulle rotte atlantiche e sul Mediterraneo, conformemente alle nuove priorità della politica *TEN-T* e avvalendosi del supporto finanziario (circa settecentosettantamilaeuro) del Nuovo Meccanismo per collegare l'Europa - *CEF*, di cui al citato reg. Ue n. 1316/2013.

L'adozione, negli anni avvenire, di ulteriori misure atte a consolidare i risultati fin'ora raggiunti e ad accompagnare il progressivo sviluppo dei traffici marittimi, risulta quanto mai necessaria per rispondere efficacemente alle nuove sfide imposte dal mutato contesto geopolitico internazionale.

L'imponente progetto cinese della nuova Via della Seta, varato da Pechino nel 2013 allo scopo di aprire nuovi collegamenti tra Oriente e Europa, determina importanti cambiamenti negli attuali assetti della portualità e della logistica in grado di influenzare significativamente la futura evoluzione della politica e dell'economia mondiale.

In questo contesto, entro cui il Mediterraneo assume una rinnovata centralità nello spazio comunitario e internazionale, l'Italia è chiamata a rivestire un ruolo di primo piano proponendosi come punto di riferimento strategico per accogliere i grandi carichi delle navi che, in arrivo dal Canale di Suez, attraversano il Mediterraneo, percorrendo le rotte marittime tracciate dalla nuova Via della Seta.

A tal fine la presenza di un sistema portuale efficiente e competitivo rappresenta un elemento indispensabile per consentire una partecipazione attiva del nostro Paese a quello che rappresenta il più importante progetto logistico e infrastrutturale dell'età contemporanea.

La portualità nazionale deve, dunque, affrontare importanti sfide dirette al raggiungimento di una visione complessiva ed una specializzazione delle piattaforme portuali e logistiche che si presentano, oggi, quali condizioni essenziali per cogliere questa significativa opportunità di sviluppo.

La competitività del sistema portuale è strettamente connessa alla capacità dei porti di dialogare con il territorio circostante e quindi con la struttura produttiva delle aree contigue agli scali marittimi.

La recente istituzione, in Italia, delle Zone Economiche Speciali (ZES), avvenuta per effetto della l. n. 123/2017, di conversione del d. l. n. 91/2017, nonché delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) (art. 1 commi 61-66, l. n. 205/2017) per quanto concerne il Centro Nord, mira ad intensificare la sinergia tra porti e industria attraverso la previsione di nuovi strumenti volti a sostenere la crescita economica e occupazionale delle regioni del Mezzogiorno per effetto di agevolazioni fiscali, incentivi e deroghe normative applicate a favore delle imprese che operano nelle aree interessate dal beneficio. Le ZES, istituite in un'area portuale collegata alla rete transeuropea dei trasporti, secondo i criteri di cui al citato reg. Ue n. 1315/2013, intendono valorizzare gli insediamenti imprenditoriali sollecitando, al contempo, lo sviluppo economico del sistema marittimo portuale di riferimento.

Per effetto dello slancio produttivo che si attende dall'istituzione delle ZES e delle ZLS non soltanto i grandi porti commerciali, ma anche quelli di minori dimensioni, possono essere in grado di attrarre significativi flussi di merce e occupare posizioni di rilievo nel contesto dei traffici marittimi mediterranei.

Tuttavia, per far fronte ad una crescente domanda di trasporto, specie di beni e prodotti provenienti dal Nord Africa dove, negli ultimi anni, si stanno concentrando rilevanti investimenti cinesi, le strutture portuali devono essere efficacemente collegate alla rete ferroviaria e viaria circostante. La competitività di un sistema portuale si misura, infatti, non soltanto nella sua capacità di accogliere i grandi carichi in arrivo dal mare, ma anche e soprattutto nell'efficienza logistica di smistamento e immissione della merce nelle arterie di traffico adiacenti alla zona di sbarco.

A tal fine risulta necessario intervenire sia dal punto di vista del miglioramento dell'accessibilità marittima, sia con riferimento ai collegamenti dell'ultimo e penultimo miglio ferroviari e autostradali. Il superamento di talune criticità ancora sussistenti, specie nelle regioni del Mezzogiorno, proprio per quanto concerne la corretta comunicazione tra le varie modalità di trasporto, rappresenta un presupposto necessario per occupare un ruolo di primo piano nell'imponente progetto della nuova Via della Seta.

Gli interventi normativi adottati, negli ultimi anni, in Italia, a partire dalla riforma del sistema di *governance*, adottata per effetto del d. lgs. n. 169/2016, di modifica del precedente assetto delineato dalla l. n. 84/1994, nonché la creazione di zone a sviluppo imprenditoriale agevolato, promuovono una valorizzazione specifica del sistema portuale mirando ad adeguare le infrastrutture ai traffici marittimi in crescita.

Le prospettive future sono, dunque, legate ad un ulteriore posizionamento dei porti italiani al centro di una rete di connessioni, in continuità con i corridoi *TEN-T* e in armonia con i principi sanciti dal Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea.



## Capitolo I

### L'EVOLUZIONE NORMATIVA DEI TRAFFICI MARITTIMI DI CABOTAGGIO

SOMMARIO: 1. Premessa. – 2. Il cabotaggio marittimo e l'applicazione del principio di libera prestazione dei servizi ai traffici marittimi interni. – 3. Il reg. Cee n. 3577/92 e i requisiti di nazionalità del vettore. – 4. L'oggetto della liberalizzazione e analisi delle principali questioni giuridiche sollevate. – 5. La normativa in materia di equipaggio nelle rotte insulari. – 6. La l. n. 30/98 e l'istituzione in Italia del registro internazionale. – 7. *La tonnage tax* e le recenti modifiche alla disciplina del registro internazionale. – 8. Il d. lgs. n. 221/2016 e la competitività dell'armamento nazionale.

#### 1. *Premessa.*

Il consuetudinario principio della libertà dei mari e del commercio marittimo, sostenuto da illustre Dottrina <sup>(1)</sup> a partire dai primi anni

---

<sup>(1)</sup> Cfr. U. GROZIO, *Mare Liberum*, 1609. Tale illustre filosofo, sostenitore del principio giusnaturalistico della libertà dei mari, affermava che mentre sulla terraferma è possibile l'esercizio della sovranità, il mare è libero per natura e non può essere soggetto a nessuna forma di proprietà o potere sovrano. Per una traduzione in lingua italiana dell'opera, cfr., U. GROZIO, *Mare Liberum*, a cura di F. Izzo, Napoli, 2007. Sull'argomento, cfr., S. CANTARINI, *I servizi marittimi*, in *Il diritto del mercato del trasporto*, a cura di S. Zunarelli, in *Trattato di diritto commerciale e di diritto pubblico dell'economia*, diretto da F. Galgano, Padova, 2008, 41 ss., il quale correttamente rileva come tale principio giusnaturalistico abbia subito, nel corso degli anni, significativi temperamenti, dovuti principalmente alla tendenza degli Stati di allargare la propria signoria, oltre i confini della terraferma, per far fronte ad esigenze di carattere militare e di difesa del territorio, nonché per ragioni legate all'espansione commerciale. Sul tema, cfr., altresì, P. CHIARELLA, *Ugo Grozio. Il mare, patrimonio dell'umanità*, in *Dipporto e turismo tra autonomia e specialità*, in *Quad. Riv. dir. nav.*, a cura di U. La Torre, A. L. M. Sia, Roma, 2014, 403

del milleseicento, contraddistingue, per lungo tempo, lo scenario evolutivo dei traffici marittimi fino all'insorgere di forme limitative della concorrenza che si manifestano sia nei trasporti internazionali, che nei collegamenti interni ai singoli Stati, vale a dire nei traffici marittimi di cabotaggio.

A partire dalla seconda metà dell'Ottocento nascono e si sviluppano, con rapida affermazione, le *conferences* marittime <sup>(2)</sup> quali stru-

---

ss.; F. RUSCHI, *Questioni di spazio. La terra, il mare, il diritto secondo Carl Schmitt*, Torino, 2012, 71; P. SEBASTIANELLI, *Il diritto naturale dell'appropriazione. Ugo Grozio alle origini del pubblico e del privato*, Bologna, 2012; T. SCOVAZZI, *Libertà o dominio nell'evoluzione del diritto del mare*, in *Il dominio di Venezia sul mare Adriatico nelle opere di Paolo Sarpi e Giulio Pace*, a cura di T. Scovazzi, G. Acquaviva, Milano, 2007; U. LEANZA, *La tradizione giuridico-marittima del Mediterraneo: la condizione degli spazi marini ed il regime della navigazione nel Medioevo e nell'Evo moderno*, in *Studi in memoria di Elio Fanara*, a cura di U. La Torre, G. Moschella, F. Pellegrino, M. P. Rizzo, G. Vermiglio, I, Milano, 2006, 241 ss.; A. CORSANO, *Ugo Grozio. L'Umanista. Il Teologo. Il Giurista*, Lecce, 1999; C. TOMMASI, *La «libertà dei mari». Ugo Grozio e gli sviluppi della talassocrazia olandese nel primo seicento*, in *Scienza & politica*, VII, n. 16, 1997, 39 ss.; C. SHMITT, *Terra e mare*, Milano, 1986.

<sup>(2)</sup> Vasta la dottrina che si è occupata del fenomeno conferenziale. Per un primo inquadramento cfr., A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2019, 213 ss.; S. ZUNARELLI, M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Padova, 2016, 12 ss.; M. MUSI, *I rapporti di collaborazione tra vettori*, in *Quad. Riv. dir. nav.*, Roma, 2014, 93 ss.; M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti. Infrastrutture e accesso al mercato*, Milano, 2011, 231 ss.; M. BRIGNARDELLO, *Concorrenza e libera prestazione dei servizi nei traffici marittimi internazionali*, Torino, 2008; ID., *Conferences marittime*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, coordinato da A. Antonini, I, Milano, 2007, 505 ss.; S. CANTARINI, *Servizi marittimi*, cit., 41 ss.; D. U. GALETTA, D. M. TRAINA, *Trasporti marittimi e porti*, in *Trattato di diritto amministrativo europeo*, diretto da M. P. Chiti, G. Greco, tomo IV, Milano, 2007, 2111 ss.; S. M. CARBONE, F. MUNARI, voce *Conferenze marittime e accordi di consorzio tra compagnie marittime*, in *Enc. dir., Agg.*, IV, 2000, 348; G. CERRUTI, M. CHIRCO, *La disciplina comunitaria dei traffici marittimi internazionali di linea*, Genova, 1996; A. BERGANTINO, *Conferences tra monopolio e libero mercato*, in *Trasp.*, 1995, n. 66, 152 ss.; F. MUNARI, *Il diritto comunitario antitrust nel commercio internazionale: il caso dei trasporti marittimi*, Padova, 1993, 127; R. MANFRINI, *Il traffico marittimo nel diritto comunitario*, Torino, 1994; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, II, Milano, 1990, 1077; S. M. CARBONE, A. D'ANGELO, voce *Conferenze marittime*, in *Dig. disc. priv. sez. comm.*, III, 1988, 391; F. DE VESCOVI, *Le conferences marittime come strumento di collaborazione tra imprese*, Milano, 1986. La nascita della prima *conference* marittima risale al 1875 (United Kingdom - Calcutta *Conference*), con la quale si fissarono noli uniformi per le compagnie operanti il trasporto in direzione di