

ATTI PARLAMENTARI

XIX LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. CCXXVII
n. 2

RELAZIONE

SULLO STATO DI ATTUAZIONE DEL PIANO DEL MARE

(Aggiornata al 30 maggio 2024)

*(Articolo 12, comma 10, del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito,
con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204)*

Presentata dal Ministro per la protezione civile e le politiche del mare

(MUSUMECI)

Trasmessa alla Presidenza il 30 maggio 2024

PAGINA BIANCA



Presidenza del Consiglio dei Ministri

MINISTRO PER LA PROTEZIONE CIVILE E LE POLITICHE DEL MARE

RELAZIONE ANNUALE SULLO STATO DI ATTUAZIONE DEL PIANO DEL MARE

(redatta ai sensi dell'art. 12 comma 10 del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con
modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204)

- Maggio 2024 -



La Relazione si basa sui dati acquisiti dalle rispettive Amministrazioni competenti, poi approvata dal Comitato Interministeriale per le politiche del mare (Cipom) con delibera n. 1 in data 30 maggio 2024.

Il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale ha fornito il proprio contributo con nota prot. n. 69338 in data 27/05/2024.

Il Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste ha fornito il proprio contributo con e-mail del 06/05/2024.

Il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ha fornito il proprio contributo con nota prot. n. 8919 in data 08.04.2024 e successive note del 24.04.2024 e del 22.05.2024.

Il Ministero della cultura ha fornito il proprio contributo con nota prot. n. 13415 in data 22.05.2024.

Il Ministero della difesa ha fornito il proprio contributo con nota prot. n. 22088 in data 26.04.2024.

Il Ministero dell'economia e delle finanze ha fornito il proprio contributo con note prot. n. 13726 e 13728 in data 25.03.2024 e nota prot. n. 14675 in data 28.03.2024.

Il Ministero delle imprese e del *made in Italy* ha fornito il proprio contributo con nota prot. n. 9443 in data 07.05.2024.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha fornito il proprio contributo con nota prot. n. 14057 in data 05.04.2024 e con nota del 23.05.2024.

Il Ministero del turismo ha fornito il proprio contributo con nota prot. n. 10247 in data 05.04.2024.

Il Ministro per gli affari regionali e le autonomie ha fornito il proprio contributo con nota prot. n. 6657 in data 12.04.2024 e con nota 8719 del 20.05.2024.

Il Ministro per gli affari europei, il sud, le politiche di coesione e per il PNRR ha fornito il proprio contributo con e-mail del 24.04.2024.

Sommario

| | |
|---|----|
| Introduzione | 2 |
| Rapporto sull'attività svolta dal Comitato interministeriale per le politiche del mare <i>ex art. 1 comma 5 del d.m. 8 marzo 2023</i> | 5 |
| 1. SPAZI MARITTIMI | 7 |
| 2. ROTTE COMMERCIALI | 9 |
| 3. I PORTI | 13 |
| 4. ENERGIA PROVENIENTE DAL MARE | 20 |
| 5. TRANSIZIONE ECOLOGICA DELL'INDUSTRIA DEL MARE | 22 |
| 6. PESCA E ACQUACOLTURA | 23 |
| 7. CANTIERISTICA | 27 |
| 8. INDUSTRIA ARMATORIALE | 27 |
| 9. LAVORO MARITTIMO | 28 |
| 10. GLI ECOSISTEMI E LE AREE MARINE PROTETTE | 31 |
| 11. DIMENSIONE SUBACQUEA E RISORSE GEOLOGICHE DEI FONDALI | 37 |
| 12. SISTEMA DELLE ISOLE MINORI | 41 |
| 13. TURISMI DEL MARE | 46 |
| 14. CAMBIAMENTI CLIMATICI | 53 |
| 15. COOPERAZIONE EUROPEA ED INTERNAZIONALE | 56 |
| 16. SICUREZZA | 61 |
| ALLEGATI | 63 |
| Allegato 1 – Quadro sinottico del Piano del Mare | 63 |
| Allegato 2 – Relazione del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale | 63 |
| Allegato 3 - Relazione del Ministero dell'agricoltura e della sovranità alimentare e forestale | 63 |
| Allegato 4 - Relazione del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica | 63 |
| Allegato 5 - Relazione del Ministero della cultura | 63 |
| Allegato 6 - Relazione del Ministero della difesa | 63 |
| Allegato 7 - Relazione del Ministero dell'economia e delle finanze | 63 |
| Allegato 8 - Relazione del Ministero delle imprese e del <i>made in Italy</i> | 63 |
| Allegato 9 - Relazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti | 63 |
| Allegato 10 - Relazione del Ministero del turismo | 63 |
| Allegato 11 - Relazione del Ministro per gli affari regionali e le autonomie | 63 |
| Allegato 12 - Relazione del Ministro per gli affari europei, il sud, le politiche di coesione e per il PNRR | 63 |

Introduzione

L'art. 12 comma 10 del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204, prevede che il Presidente del Consiglio dei ministri o il Ministro dallo stesso delegato trasmetta alle Camere, entro il 31 maggio di ogni anno, una relazione annuale sullo stato di attuazione del Piano del mare.

Questa Relazione ha lo scopo di illustrare al Parlamento il lavoro svolto fino ad oggi dal Governo, attraverso il Comitato interministeriale per le politiche del mare (Cipom), per conseguire gli obiettivi del Piano del mare.

Il Governo ha deciso di dotarsi per la prima volta di un "Piano del mare", elaborando un indirizzo unitario della politica marittima attraverso l'adozione di uno strumento strategico ispirato a una visione olistica delle filiere marittime, funzionale al perseguimento di uno sviluppo sostenibile e alla crescita economica nazionale.

Il Piano costituisce il riferimento per gli strumenti di pianificazione di settore, a conferma di come l'azione istituzionale delle singole Amministrazioni debba tenere conto ed essere orientata alla luce delle finalità e degli obiettivi unitariamente definiti in sede di pianificazione governativa.

Soltanto il massimo impegno profuso da tutti i soggetti istituzionali interessati ha permesso di pervenire all'approvazione del "Piano del mare" in meno di un anno dall'insediamento del Governo, nonostante il disposto positivo - proprio in ragione della vastità e complessità del lavoro da svolgere - non prevedesse a tali fini un preciso termine da rispettare.

Il "Piano del mare" si sviluppa intorno a sedici direttrici, riguardanti gli spazi marittimi, le rotte commerciali, i porti, l'energia proveniente dal mare, la transizione ecologica dell'industria del mare, la pesca e l'acquacoltura, la cantieristica, l'industria armatoriale, il lavoro marittimo, la conservazione degli ecosistemi e le aree marine protette, la dimensione subacquea e le risorse geologiche dei fondali, il sistema delle isole minori, i turismi e sport del mare, i cambiamenti climatici, la cooperazione europea e internazionale e la sicurezza.

Gli obiettivi del Piano sono stati riassunti nel quadro sinottico in all. 1, quale agile strumento di consultazione.

Ciò che emerge con forza è l'esigenza di raccordare tali temi in maniera armoniosa, con una visione unitaria e onnicomprensiva tesa alla valorizzazione e alla tutela della "risorsa mare".

Il mare rappresenta, infatti, una delle più importanti fonti di crescita economica e di prosperità per l'Italia e per l'Unione europea. La nostra Nazione, circondata da più di 7.500 chilometri di coste (di cui 3.850 insulari) e da circa 155.000 chilometri quadrati di acque marittime territoriali, gode di una posizione strategica nel Mare Mediterraneo e, più in generale, nell'ambito del c.d. "Mediterraneo allargato".

L'Italia vanta la quinta flotta di bandiera tra le maggiori economie appartenenti al G20, la *leadership* mondiale nel settore delle navi traghetto, per lo più impiegate nel cabotaggio marittimo, e la quinta flotta di navi cisterna per il trasporto di idrocarburi. Il 57% delle nostre importazioni e il 44% dell'esportazioni, corrispondenti a circa 480 milioni di tonnellate di merci trasportate, transitano via mare. Un altro primato rilevante, connesso all'intrinseca marittimità nazionale, riguarda l'industria cantieristica, sia per il settore crociere che per il diporto, assieme al traffico di navi passeggeri. Inoltre, la pesca, diffusa lungo tutte le coste italiane, riveste un ruolo sociale e ambientale

di primo piano e, unitamente all'acquacoltura, riveste un ruolo significativo nelle politiche alimentari della Nazione.

La rilevanza dell'economia blu è stata evidenziata sin dalle pagine introduttive del "Piano del mare", in cui sono stati riportati anche alcuni prospetti sul livello occupazionale e sul valore aggiunto per la nostra economia.

Nello specifico, un primo prospetto, avente come fonte Eurostat con dati riferiti al 2020, pone l'Italia in terza posizione in ambito europeo in termini di occupazione e valore aggiunto; un secondo prospetto, avente come fonte l'"*XI Rapporto Nazionale sull'Economia del mare*" elaborato dal Centro Studi Tagliacarne con dati riferiti al 2021 - riguardante anche le componenti indirette dell'economia blu italiana e, quindi, con un perimetro di indagine indubbiamente più ampio – segnala, tra l'altro, un valore aggiunto di 52,4 miliardi di euro e un numero di 913.960 occupati.

Pur considerando eventuali varianti derivanti dai noti eventi pandemici e dalle conseguenti forti spinte inflazionistiche dell'ultimo biennio, tali prospetti, contenenti gli ultimi dati disponibili in ordine temporale – i più prossimi all'approvazione del Piano - testimoniano, nell'ambito dell'attività di analisi condotta, come l'economia blu abbia un'incidenza considerevole sia per l'economia italiana sia per quella europea.

Ciò è del resto confermato anche dalla serie storica desumibile dai dati statistici Eurostat, che, pur rilevati sulla base di metodologia e perimetri diversi con definizioni più restrittive, da un lato, mantengono l'Italia al terzo posto nel posizionamento dei Paesi UE per occupazione e valore aggiunto, dall'altro, per il periodo 2019-2020, riportano dati di valore aggiunto e di occupazione di rilievo (cfr. valore aggiunto di 24,8 miliardi di euro per il 2019 e di 14,8 miliardi di euro per il 2020, nonché numero di occupati di 541.490 per il 2019 e di 429.174 per il 2020)¹.

Una volta definite attraverso il "Piano del mare" le linee direttrici della politica governativa nazionale, occorrerà sviluppare azioni con esse coerenti volte a:

- snellire la burocrazia, semplificando i rapporti tra imprese, territori e P.A., riducendo il numero di passaggi e i tempi per compierli, attraverso la messa a sistema degli interlocutori istituzionali;
- adottare normative chiare e politiche fiscali certe, al fine di rendere più competitive le filiere del mare;
- internazionalizzare, promuovere e comunicare l'economia del mare *made in Italy*;
- digitalizzare l'intero settore marittimo, cui conferire maggiore competitività e appetibilità a livello internazionale, colmando il divario d'interconnessione nazionale attraverso l'adozione di un'unica banca dati per semplificare e velocizzare le procedure autorizzative;
- rafforzare quantitativamente e qualitativamente la rappresentanza della marittimità italiana nell'Unione Europea e nelle sedi internazionali preposte;
- allineare la normativa del settore marittimo a quella dell'Unione Europea, evitando di adottare norme più restrittive soltanto per l'Italia;
- inquadrare in maniera trasversale il tema della formazione del personale marittimo e del mantenimento delle relative qualifiche, realizzando le esigenze di semplificazione e di competitività;
- attuare politiche ambientali orientate alla sostenibilità, nelle dimensioni ecologica, economica, sociale e giuridica, che coinvolgano nel processo le attività produttive;
- tutelare il mare quale risorsa sotto il profilo culturale e paesaggistico;

¹ Vds. Fonte *EU Blue Economy Observatory*: https://blue-economy-observatory.ec.europa.eu/blue-economyindicators_it

- favorire e sostenere reti e raggruppamenti nazionali di tutti gli utenti del mare, partendo da quelli istituzionalmente riconosciuti a livello italiano ed europeo, anche attraverso sistemi tecnologici innovativi, che possano rafforzare e maggiormente qualificare l’offerta marittima del nostro Paese;
- facilitare le sinergie tra istituzioni, territori, imprese, associazioni, autorità civili, autorità militari e cittadini che operano sul e per il mare;
- affrontare in maniera innovativa la questione del dragaggio dei porti e dei loro accessi;
- incentivare la transizione energetica, attraverso un’azione dello Stato consapevole e determinata;
- sostenere l’innovazione tecnologica, mettendo insieme il mondo delle imprese e il mondo della ricerca, alla base della competitività delle nostre imprese marittime;
- migliorare l’efficienza e l’efficacia dell’azione complessiva dello Stato sul mare;
- promuovere, a cominciare dalla scuola primaria, una nuova cultura del mare.

L’attuazione degli indirizzi strategici definiti nel Piano, oltre a comportare investimenti economici, necessiterà dell’impegno di tutti i soggetti interessati, sia pubblici (mediante il coordinamento del Cipom) che privati.

Questa virtuosa sinergia promette di conferire alla nostra Nazione maggiore prosperità e sicurezza.

Rapporto sull'attività svolta dal Comitato interministeriale per le politiche del mare ex art. 1 comma 5 del d.m. 8 marzo 2023

Con il decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito con modificazioni dalla legge 16 dicembre 2022 n. 204, è stato istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri il Comitato interministeriale per le politiche del mare (Cipom), con il compito di assicurare, ferme restando le competenze delle singole amministrazioni, la definizione e il coordinamento degli indirizzi strategici delle politiche del mare.

Il Comitato è presieduto dal Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare, a tale fine delegato dal Presidente del Consiglio dei Ministri, ed è composto dai Ministri: per gli Affari europei, il Sud, le Politiche di coesione e il PNRR; degli Affari esteri e della Cooperazione internazionale; della Difesa; dell'Economia e delle finanze; delle Imprese e del *made in Italy*; dell'Agricoltura, della Sovranità alimentare e delle Foreste; dell'Ambiente e della Sicurezza energetica; delle Infrastrutture e dei trasporti; della Cultura; del Turismo; per gli Affari regionali e le autonomie.

Il Comitato, supportato dalla Struttura di missione per le Politiche del mare - istituita presso la Presidenza del Consiglio dei ministri e integrata altresì, da dieci qualificati esperti - provvede, con cadenza triennale, alla elaborazione e approvazione del "Piano del mare", in tale modo definendo gli indirizzi strategici componenti la politica marittima nazionale.

In particolare, il 29 marzo 2023 si è tenuta la prima riunione del Cipom nella quale il Presidente ha tra l'altro evidenziato l'importanza di un'azione il più inclusiva possibile che desse voce a tutti i portatori d'interessi e alle Amministrazioni facenti parte del Comitato.

A tal fine, l'allora Struttura di missione per le Politiche del mare ha organizzato dieci audizioni tematiche, per acquisire dai portatori d'interessi marittimi gli elementi informativi necessari alla individuazione di eventuali criticità e, conseguentemente, elaborare possibili soluzioni per un rilancio complessivo dell'economia blu nazionale.

A tali incontri hanno preso parte portatori di interessi, rappresentanti delle Amministrazioni interessate e Centri di ricerca.

Se al numero delle singole audizioni si aggiungono anche i contributi ricevuti in sola forma scritta e si conteggiano anche i soggetti intervenuti alle 10 audizioni tematiche come uditori, il totale degli intervenuti sale a 342.

Terminate le audizioni dei portatori d'interessi, si è provveduto all'elaborazione della prima bozza di "Piano del mare".

A seguire, il 28 giugno 2023 è stata convocata la seconda riunione del Cipom, al fine di illustrare l'andamento dei lavori di redazione del Piano e la necessità di un continuo coinvolgimento delle Amministrazioni interessate per eventuali osservazioni e proposte emendative o integrative. Il 5 luglio 2023 sono stati convocati, per un ulteriore confronto, i vertici della Marina Militare, del Corpo delle Capitanerie di porto, della Guardia di Finanza e delle Agenzie del Demanio e delle Dogane.

Infine, il 31 luglio 2023 il "Piano del mare" è stato approvato dal Cipom all'unanimità, è stato quindi trasmesso alle Camere e, infine, pubblicato sulla G.U.R.I. in data 23 ottobre 2023.

Successivamente, il Cipom si è riunito in data 21 novembre 2023 al fine di: valutare la Direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri relativa a "Misure di coordinamento delle Politiche del mare", avente lo scopo di dare attuazione alla legge istitutiva del Piano del mare ed assicurare il coordinamento e la coerenza dell'agire dei singoli Ministeri, con il fine ultimo di valorizzare la "risorsa mare" secondo una visione unitaria e onnicomprensiva; individuare le priorità ai fini della

attuazione del Piano; nonché avviare la discussione sulle norme di attuazione della Legge n.60 del 2022 c.d. “Salvamare”.

In tale occasione, il Ministro delle imprese e del *made in Italy* ha dichiarato l'intenzione di redigere, di concerto con il Ministro per la protezione civile e le politiche del mare, un disegno di legge sull'economia blu, in quanto ritenuta segmento strategico per l'Italia e per la politica industriale nazionale dei prossimi anni. In particolare, tale strumento normativo potrà riguardare i temi della pianificazione spaziale marittima, della cantieristica e della navalmeccanica, delle nuove tecnologie, della ricerca e dell'innovazione, delle risorse marine biologiche, delle risorse abiotiche marine, delle energie rinnovabili provenienti dal mare, dell'attività portuale e della logistica integrata, nonché della sicurezza.

Alcune Amministrazioni hanno successivamente indicato ulteriori tematiche d'interesse per il provvedimento normativo in materia di economia blu, che saranno trattate ed approfondite in apposite riunioni tecniche indette dalla Struttura di missione.

La sopra citata direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri relativa a “Misure di coordinamento delle Politiche del mare” è stata poi approvata in data 26 febbraio 2024.

Al fine di recepire elementi concreti e mirati al conseguimento degli obiettivi del Piano del mare, il Ministro, tramite la Struttura di missione per le politiche del mare, ha indetto, per il periodo compreso tra il 16 aprile ed il 6 giugno 2024, un nuovo ciclo di audizioni con portatori d'interessi potenzialmente interessati ai temi dedicati alle direttrici del Piano del mare nonché con le Amministrazioni competenti per l'attuazione del Piano stesso.

Da ultimo, durante la seduta del Comitato del 30 maggio 2024, è stata presentata un'informativa preventiva in ordine al disegno di legge concernente la c.d. “dimensione subacquea”, che costituisce uno degli obiettivi previsti dal Piano del Mare.

1. SPAZI MARITTIMI

Per la definizione delle aree marittime da assoggettare alla giurisdizione nazionale, in aderenza a quanto stabilito dalla Convenzione sul diritto del mare (UNCLOS) e in linea con gli obiettivi fissati dal Piano del mare nella direttrice “spazi marittimi”, il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale è attualmente impegnato nelle attività propedeutiche alla proclamazione di una Zona economica esclusiva (ZEE) italiana.

L'Italia ha istituito nel 2011 una Zona di Protezione Ecologica (ZPE) che copre il Mar Tirreno, il Mar Ligure e una parte del Mare di Sardegna. Ha inoltre adottato nel 2021 la Legge n. 91 che autorizza l'istituzione anche parziale della Zona Economica Esclusiva. La Legge stabilisce che *“i limiti esterni della zona economica esclusiva sono determinati sulla base di accordi con gli Stati il cui territorio è adiacente al territorio dell'Italia o lo fronteggia”* e aggiunge *“fino alla data di entrata in vigore di tali accordi, i limiti esterni della zona economica esclusiva sono stabiliti in modo da non compromettere od ostacolare l'accordo finale”*.

In questo contesto, l'Italia ha concluso fino ad oggi accordi di delimitazione della ZEE con la Grecia (entrato in vigore l'8 novembre 2021) e con la Croazia (entrato in vigore il 15 aprile 2024). Sono in vigore, inoltre, accordi di delimitazione della piattaforma continentale con Spagna, Tunisia, Albania, Grecia, e, in qualità di Stati successori dell'ex Jugoslavia, con la Croazia e il Montenegro.

Sono attualmente in corso di negoziazione accordi di delimitazione con l'Algeria e Malta.

Il Piano del Mare, in tema di spazi marittimi, ha tra i propri obiettivi anche quello di giungere alla definitiva adozione ed approvazione dei «Piani di gestione dello spazio marittimo», che trovano il loro fondamento normativo nella Direttiva UE 23 luglio 2014, n. 89 poi recepita nel nostro ordinamento con il d.lgs. 17 ottobre 2016, n. 201. Tali documenti hanno come principale finalità quella di «promuovere la crescita sostenibile delle 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) [...]».

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in data 7 novembre 2023, ha acquisito i pareri sui rapporti ambientali relativi ai Piani di gestione. In ragione delle osservazioni contenute negli stessi, si è reso necessario operare significativi aggiornamenti dei Piani in termini di coerenza interna ed esterna. Nello specifico, sono in corso le attività di recepimento delle osservazioni avanzate in sede di verifica di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) integrata con la Valutazione di Incidenza ambientale (VinCA). Una volta concluso l'aggiornamento delle proposte di Piano, alla luce dei pareri forniti, nonché delle osservazioni formulate in occasione delle consultazioni pubbliche nazionali e transfrontaliere, il Comitato tecnico istituito ai sensi dell'art. 7 del d.lgs. n. 201/2016, darà seguito ai lavori di elaborazione dei Piani, secondo il cronoprogramma prestabilito.

Il Ministero della Cultura, in qualità di autorità concertante, ha contribuito alla citata procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), esprimendo il proprio parere di competenza per ciascuna delle tre aree marittime individuate:

- Area Marittima Tirreno e Mediterraneo Occidentale (D.M. n. 357 del 02/11/2023);
- Area Marittima Ionio e Mediterraneo Centrale (D.M. n. 355 del 02/11/2023);
- Area Marittima Adriatico (D.M. n. 358 del 02/11/2023).

Nell'ottica di promuovere l'integrazione delle azioni del Piano con gli aspetti conoscitivi degli areali sottoposti a tutela ai sensi della Parte II e III del d.lgs. n. 152/2006 (c.d. T.U. dell'Ambiente), dei siti Unesco, delle aree archeologiche sommerse e dei contesti tutelati da dichiarazione di notevole interesse pubblico, la partecipazione delle Soprintendenze Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, ciascuna per il proprio territorio di competenza, e della Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio culturale subacqueo al gruppo di lavoro per la redazione dei piani di gestione dello spazio marittimo (Direttiva 2014/89UE – D. Lgs. n. 201/2016) costituito presso il Polo Scientifico dello IUAV di Venezia, ha consentito, già in fase di elaborazione, il coordinamento delle azioni del Piano con gli aspetti di salvaguardia del patrimonio paesaggistico e culturale.

Il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, relativamente al tema degli spazi marittimi, sta lavorando alla redazione di un provvedimento che modifichi il decreto del Presidente della Repubblica del 18 aprile 2000, n. 135 recante la tabella delle circoscrizioni territoriali marittime dell'allora Ministero dei trasporti e della navigazione, ridefinendo i limiti territoriali marittimi delle circoscrizioni marittime delle Capitanerie di porto (art. 16 Cod. Nav. e art. 1 del Regolamento d'esecuzione). Per fare ciò sono stati avviati anche dei contatti con l'Istituto Idrografico della Marina Militare, quale organo cartografico dello Stato ai sensi della legge n. 68/1960 e del d.p.r. n. 90/2010.

In merito alla zona contigua, il Ministero della Cultura ritiene indispensabile e non più rinviabile la sua proclamazione, anche perché la stessa coinciderebbe con la fascia archeologica, riconosciuta dall'art. 303 della Convenzione Montego Bay, che, come noto, si può estendere fino a 24 miglia dalla linea di base dello stato costiero, consentendo di effettuare operazioni di controllo tese a contrastare il commercio illecito di oggetti archeologici posti sul fondale marino.

2. ROTTE COMMERCIALI

Un sottoparagrafo del paragrafo 2.2.10.e del Piano del Mare, viene dedicato al riciclaggio delle navi, ponendo l'attenzione sulla necessità di individuare delle misure che possano regolare in modo più efficace il processo di demolizione delle navi commerciali, al fine di prevenire l'inquinamento ambientale e garantire condizioni di lavoro sicure e dignitose per i lavoratori impiegati in questo settore. Al riguardo, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica si è già attivato con le altre Amministrazioni competenti, per la definizione della disciplina delle procedure autorizzative per tale attività.

Relativamente alla direttrice del Piano del Mare afferente alle rotte commerciali, in particolare, al paragrafo 2.2.10 del Piano del mare, il Ministero dell'economia e delle finanze segnala la riforma del decreto-legge n. 457/1997, approvata con il d.l. n. 144/2022 (convertito dalla legge n. 175/2022), concernente anche la disciplina del registro Internazionale delle navi (articolo 41), che ha previsto l'estensione delle agevolazioni fiscali e contributive anche alle imprese di navigazione residenti e non residenti aventi stabile organizzazione nel territorio dello stato ai sensi dell'articolo 162 del d.p.r. n. 917/1986, che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero navi battenti bandiera di Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo adibite esclusivamente a traffici commerciali internazionali in relazione alle attività di trasporto marittimo o alle attività assimilate.

In attuazione della citata normativa, sono stati recentemente emanati tre decreti, di particolare importanza per l'armamento in quanto definiscono il livello di tassazione ed evitano che l'Italia incorra in eventuali procedure d'infrazione da parte dell'UE, introducendo le previsioni relative al regime fiscale applicabile, nonché ai requisiti da soddisfare per ottenere l'autorizzazione all'annotazione delle navi nel registro e alle attività assimilate a quelle di trasporto marittimo che possono beneficiare delle agevolazioni.

In particolare, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, ha emanato il decreto 21 novembre 2023 recante *“EU Pilot n. (2022) 10164 - Agevolazioni fiscali per le navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o nello Spazio economico europeo”*, pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 303 del 30 dicembre 2023.

Contestualmente, sono stati pubblicati, altresì, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti richiamato dall'articolo 1, comma 2, del decreto 21 novembre 2023, di istituzione dell'elenco per l'annotazione delle navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero navi battenti bandiera di Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo adibite esclusivamente ai traffici commerciali internazionali in relazione alle attività di trasporto marittimo o alle attività assimilate, nonché il decreto interministeriale (MIT-MEF) 22 novembre 2023 concernente le attività accessorie derivanti da attività di trasporto marittimo e le modalità di acquisizione da parte dell'impresa dei servizi a terra, al cui reddito applicare le agevolazioni previste dalla normativa.

Sollecitato da alcune associazioni di categoria preoccupate per le ricadute su alcune filiere produttive italiane della crisi nel Mar Rosso che sta colpendo le rotte commerciali mondiale, il Ministero delle imprese e del *made in Italy* ha svolto alcune riunioni di coordinamento con il Ministero degli affari esteri e la cooperazione internazionale, Ministero della difesa e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con la partecipazione della Struttura di missione per le politiche del mare, per l'istituzione di un tavolo tecnico di monitoraggio ed analisi economica della crisi del Mar

Rosso. In seguito ad interlocuzioni successive avute con il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, si è concordato che il tavolo tecnico sul Mar Rosso sarà istituito congiuntamente tra quest'ultimo e il Ministero in parola, con riunioni alternate tra i due dicasteri.

In considerazione degli attacchi da parte dei ribelli yemeniti denominati "Houthi" avvenuti in Mar Rosso e nella zona dello Stretto di Bab El Mandeb nei confronti di unità mercantili, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, attraverso il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera, ha posto in essere specifiche iniziative, ai sensi e per gli effetti delle previsioni contenute nel Programma Nazionale di Sicurezza Marittima – parte IV Sezione A punto 1 – approvato con D.M. 287 del 20.09.2022. Nello specifico, si è riunito, in data 4 dicembre 2023, presso lo stesso Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, il Comitato interministeriale per la sicurezza dei trasporti marittimi e dei porti – C.I.S.M., in composizione ristretta, presieduto dal Capo del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, con funzioni di Vice presidente svolte dal Capo del Reparto Sicurezza della navigazione e marittima del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera. Il Comitato Ristretto ha collegialmente ritenuto di proporre al Comitato di Coordinamento interministeriale per la sicurezza dei trasporti e delle infrastrutture (COCIST), in qualità di organo sovraordinato presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, l'adozione del terzo livello di security (massima misura preventiva) per tutte le navi mercantili italiane in navigazione nell'Area del Mar Rosso, Stretto di Bab el Mandeb, Yemen e golfo di Aden. La proposta è stata accolta ed il relativo dispositivo, tutt'ora in vigore, è stato comunicato alle Società di navigazione dalla Centrale Operativa del Comando Generale in qualità di Punto di contatto nazionale per la sicurezza marittima".

In materia di rotte commerciali, in aderenza a quanto stabilito dal Piano del Mare al paragrafo 2.2.2 rubricato "il traffico passeggeri e merci con le isole minori", il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha avviato un sistema di monitoraggio sui servizi di collegamento Ro-Ro passeggeri e/o solo Ro-Ro tra l'Italia continentale, le isole maggiori e le Isole Tremiti al fine di verificare costantemente la rispondenza del mercato alle esigenze di continuità territoriale manifestate dagli enti regionali e locali. Gli elementi raccolti con cadenza settimanale consentono di valutare tempestivamente l'offerta dei servizi in atto, anche per comprendere eventuali criticità o la necessità di implementare i servizi onerati.

Riguardo al tema di cui al paragrafo 2.2.10.a, afferente alle misure fiscali di supporto al settore marittimo, per effetto del recepimento delle modifiche introdotte al decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, con decreto-legge 23 settembre 2022, n. 144, i benefici fiscali e contributivi riservati alle imprese che utilizzano le navi iscritte nel Registro Internazionale, di cui agli articoli 4, 6 e 9-quater del citato d.l. n. 457/1997, sono stati estesi anche ai soggetti non residenti, aventi stabile organizzazione nel territorio, che utilizzano navi iscritte nei registri degli altri Stati membri dell'Unione Europea e dello Spazio economico europeo, o battenti bandiera di tali Paesi. In esecuzione di quanto precede, sono stati adottati i decreti ministeriali n. 300 e n. 301, entrambi datati 21 novembre 2023. È stato inoltre emanato il decreto ministeriale n. 299 del 21 novembre 2023 al fine del recepimento dell'art. 10 della legge n. 167/2017.

In merito alla semplificazione amministrativa, auspicata al paragrafo 2.2.10.b della medesima direttrice e afferente ad una rivisitazione della normativa afferente alle visite di bordo delle navi, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha autorizzato quattro organismi riconosciuti (RINA Services S.p.A., Bureau Veritas Marine & Offshore SAS, American Bureau of Shipping, Lloyd's

Register), in qualità di ente tecnico, per l'esercizio delle attività di ispezione e controllo e di certificazione del naviglio nazionale non soggetto alle convenzioni internazionali, ai quali sono devolute le attribuzioni previste all'art. 3 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340 recante il "Riordinamento del Registro Italiano Navale".

Inoltre, risulta all'esame un provvedimento che consenta di autorizzare gli organismi riconosciuti all'esercizio delle attività di ispezione e controllo del naviglio nazionale destinato alla navigazione marittima non soggetto alle convenzioni internazionali, ai fini dell'acquisizione della qualifica di "ente tecnico" secondo la definizione di cui all'art. 3, lett. f) della legge 5 giugno 1962, n. 616 avente ad oggetto "Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare".

Il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera ha emanato il Decreto del 27 marzo 2024, pubblicato nella GU n. 80 del 5 aprile 2024 per la delega agli RSO (*Recognized Security Organization*) dello svolgimento delle ispezioni e del rilascio alle navi di bandiera italiana della certificazione *International Ship Security*", prevista dal Cap. XI-2 della SOLAS (*Safety Of Life At Sea*) e dal relativo Codice ISPS (*International Ship and Port Facility Security*).

Un ulteriore impulso alla semplificazione amministrativa è stato fornito per le procedure di rilascio della certificazione delle navi battenti bandiera italiana, ai fini della conformità alle convenzioni internazionali sulla sicurezza in mare e sulla prevenzione dell'inquinamento marino. In data 20 dicembre 2023 si è tenuta una riunione per discutere la bozza del nuovo accordo SOLAS. Tutti gli accordi individuano i servizi di certificazione delegati in autorizzazione e quelli in affidamento, per questi ultimi la certificazione è riservata allo stato di bandiera tramite il Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera. È attualmente in esame una proposta, avanzata dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, per il rilascio di tutte le certificazioni in autorizzazione ai sensi del decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104 ed eventuale modifica dell'Appendice 1 agli accordi per la delega dei servizi di certificazione statutaria per le navi registrate in Italia.

In materia di legislazione UE sulla sicurezza marittima di cui al paragrafo 2.2.10.c, risulta concluso lo scorso mese di marzo 2023, ad opera del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera per conto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il negoziato con la Commissione per la revisione della direttiva 2009/16/CE relativa al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo. In particolare, è stato introdotto un nuovo sistema di calcolo dei fattori di rischio della nave che include i "parametri ambientali". Ciò è stato definito a condizione dell'esclusione del parametro "CII (*Carbon Intensity Indicator*)". Tra i fattori anzidetti è stato incluso quello del mancato recepimento di alcune Convenzioni internazionali. Inoltre, è stato previsto l'obbligo di dotarsi di un sistema di gestione della qualità certificato per le Organizzazioni nazionali "PSC" degli Stati Membri. Pari impegno è stato posto in essere con riguardo al negoziato per la revisione della direttiva CE 21/2009 sulla conformità ai requisiti dello stato di bandiera. Il negoziato si è concluso il 15 marzo 2023. In particolare è stato previsto l'allineamento ad alcune parti del Codice III (IMO), l'obbligo della certificazione elettronica, l'obbligo di ispezionare un numero di navi in base ai criteri di *risk-based* ovvero quantitativi, a scelta dello Stato Membro, l'obbligo di condividere alcune informazioni con la Commissione Europea, l'obbligo di dotarsi di personale con competenze tecniche sia per l'esecuzione delle ispezioni di bandiera che per il *design review*, la collaborazione tra Stati Membri, Commissione ed EMSA (*European Maritime Safety Agency*) per la definizione di linee guida di implementazione e la visita periodica da parte della Commissione/EMSA per la verifica dell'implementazione delle disposizioni della direttiva.

Riguardo al paragrafo 2.2.10 del Piano del Mare, afferente alla direttrice in discorso, il Dipartimento per gli Affari Europei ha riferito che la proposta di regolamento *Net zero industry act* (NZIA) è stata adottata in data 25 aprile 2024 in prima lettura dal Parlamento europeo.

Con riferimento all'economia blu, dunque, il Dipartimento vorrebbe proporre di indicare tra le tecnologie ipotizzate nel Regolamento il solare fotovoltaico, l'eolico marino, l'energia prodotta dalle onde e l'energia prodotta dalle maree.

La normativa nazionale (art. 155 e ss. TUIR), come rappresentato dal MEF, prevede per le imprese marittime che rispettano determinati requisiti – tra cui l'iscrizione al Registro internazionale di cui al decreto-legge 457/1997 – un sistema di determinazione forfettaria dell'imponibile (Tonnage tax). Si tratta di un regime sottoposto ad autorizzazione della Commissione europea data la sua natura di aiuto di Stato. L'Italia ha introdotto il regime nel 2005, sulla base del decreto legislativo n. 344 del 12 dicembre 2003, ed è alternativo rispetto al regime del Registro internazionale. L'esercizio dell'opzione è soggetto a vincoli nel rispetto della normativa in materia di aiuti di Stato e subordinato all'autorizzazione della Commissione europea. Da ultimo, nel corso del 2023 il Dipartimento delle finanze del MEF ha notificato la richiesta di proroga decennale del regime SA. 38085, come modificato da SA. 50545, autorizzato dalla Commissione europea sulla base degli orientamenti in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi e scaduto il 31 dicembre 2023. Il procedimento di autorizzazione è attualmente all'esame dei Servizi della Commissione europea.

Facendo riferimento al paragrafo 2.5.2 del Piano del Mare, afferente al “*Green Deal*” e al pacchetto “*Fit for 55*”, il Dipartimento in parola segnala che le esenzioni di tassazione a supporto delle fonti fossili sono oggetto di valutazione da parte del legislatore europeo nella prospettiva della loro graduale eliminazione a favore dello sviluppo delle fonti rinnovabili e della efficienza energetica.

Finora, la Presidenza di turno belga non è riuscita a trovare un compromesso che concili le esigenze ambientali con la necessità di non impattare sulla competitività del mercato interno, rinviando conseguentemente i lavori alla prossima Presidenza di turno ungherese.

3. I PORTI

Per i dragaggi portuali di cui al paragrafo 2.3.8, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ha di recente costituito un Gruppo di lavoro per lo studio di misure di semplificazione che possano definire modalità e dei criteri tecnici per il rilascio dell'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini (D.D. n. 34 del 08/02/2024 e D.D. n. 81 del 05/03/2024) da parte della competente Direzione Protezione Natura e Mare-PNM, al quale partecipano, oltre a funzionari tecnici della Divisione VI, i rappresentanti del Reparto Ambientale Marino del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, di ISPRA, di CNR e di ISS nonché i rappresentanti di tre Regioni costiere e di tre ARPA — individuati dalla Conferenza Stato Regioni e da SNPA in funzione delle sotto regioni marine definite dalla Direttiva 2008/56/CE - Strategia Marina recepita dal D.lgs. 190/2010. La prima riunione di insediamento e avvio lavori del Gruppo di lavoro si è tenuta il 14 marzo 2024.

Nell'ambito del progetto del PNRR denominato «Infrastrutture per una mobilità sostenibile» (c.d. *“green ports”*), che ha l'obiettivo di finanziare interventi per l'efficientamento energetico, la riduzione delle emissioni di CO₂ e di altre emissioni inquinanti nei porti per promuovere la sostenibilità ambientale delle attività portuali, anche a beneficio delle aree urbane circostanti, è stato previsto l'investimento di 270 milioni di euro per interventi finalizzati alla sostenibilità ambientale dei porti (di cui 225 milioni a favore di nove Autorità di Sistema Portuale del centro nord e 45 milioni a favore dei privati concessionari e/o terminalisti per l'acquisto di mezzi di trasporto elettrici)

Le tipologie di interventi ammissibili in relazione alle candidature delle varie proposte hanno riguardato interventi di riduzione delle emissioni di CO₂ e degli altri inquinanti connessi alla combustione di fossili legati alle attività portuali e di approvvigionamento da fonti rinnovabili nelle aree portuali di competenza delle Autorità di Sistema Portuale sopramenzionate. Sono stati esclusi interventi che prevedono anche l'uso di combustibili fossili, GNL e GNC inclusi, sia nei mezzi ibridi che nelle infrastrutture di stoccaggio e distribuzione. Inoltre, le tipologie d'intervento sono classificate con un "coefficiente per il calcolo al sostegno agli obiettivi in materia di cambiamenti climatici", secondo quanto previsto dall'Allegato VI al Regolamento UE 2021/241, che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza. Le Autorità di Sistema Portuale hanno presentato candidature per complessivi 129 interventi. Allo stato attuale sono stati finanziati 63 progetti per un totale di € 163.453.991.

Per quanto riguarda il paragrafo 2.3.14 del Piano del Mare, afferente alla raccolta dei rifiuti prodotti da nave e gestione dei relativi impianti portuali, è stato approvato in data 4 marzo 2024 in Consiglio dei ministri lo schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197, relativo agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, su proposta del Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR e del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, di concerto con i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della giustizia, dell'economia e delle finanze, delle imprese e del *made in Italy*, delle infrastrutture e dei trasporti, dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, della salute, della difesa e dell'interno.

Le modifiche apportate, poi divenute esecutive con il decreto legislativo 8 marzo 2024, n. 46, sono volte a garantire una maggiore aderenza delle disposizioni normative alle competenze effettivamente assegnate ai soggetti coinvolti nelle attività afferenti alla gestione dei rifiuti delle navi e degli impianti portuali di raccolta. Per il riparto delle competenze tra le Autorità di Sistema Portuale

e le Autorità marittime, lo schema proposto tende a garantire una maggiore aderenza delle disposizioni normative alle competenze effettivamente assegnate ai soggetti coinvolti nelle attività afferenti alla gestione degli impianti portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi.

Con riferimento al paragrafo 2.3.13 del Piano, precisamente per quanto concerne i rifiuti di attrezzi da pesca contenenti plastica raccolti, il 7 dicembre 2023 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il decreto ministeriale di natura non regolamentare che fissa il tasso minimo di raccolta nazionale degli attrezzi da pesca contenenti plastica.

Il decreto ministeriale già pubblicato in Gazzetta Ufficiale individua in ogni caso i soggetti per i quali vi è l'obbligo di comunicazione dei dati, sia per quanto riguarda l'immesso sul mercato sia per i dati di raccolta dei rifiuti. Esiste inoltre già un sistema riconosciuto ed operativo che ha nel proprio oggetto sociale alcune tipologie di attrezzi da pesca. Nel computo del tasso verranno compresi anche i rifiuti di attrezzi da pesca gettati in mare, o anche abbandonati o persi in mare, accidentalmente pescati o raccolti durante apposite campagne di pulizia. Si segnala l'importanza di questa misura, che unitamente ad altri atti normativi come il decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197, relativo agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi e la già più volte citata legge 17 maggio 2022, n. 60 c.d. "Salvamare", contribuirà a creare una gestione virtuosa di una tipologia di rifiuto che secondo la valutazione di impatto presentata dalla Commissione per la SUP (*Single Use Plastics*) rappresenta il 27 % dei rifiuti rinvenuti sulle spiagge e che per peso costituisce il 40% delle macroplastiche, producendo notevoli danni agli ecosistemi marini ad esempio a causa delle reti fantasma.

Per quanto riguarda, nell'ambito della direttrice in questione, la digitalizzazione e semplificazione di cui al paragrafo 2.3.6 del Piano del Mare, il Ministero dell'economia e delle finanze ha intrapreso le iniziative di seguito illustrate.

Il perseguimento della competitività degli scali marittimi italiani rende necessarie la riduzione dei tempi di transito delle merci nei porti, in termini di documentazione, dogana, movimentazione ed organizzazione di convogli in partenza e in arrivo, nonché una semplificazione amministrativa che tenda all'omogeneità con gli standard europei.

A tale fine, il Piano del Mare, in esito alle audizioni dei molteplici portatori di interesse, ha inteso richiamare il necessario potenziamento dello sportello unico doganale – quindi la semplificazione delle transazioni di importazione/esportazione – e la gestione informatica a distanza delle pratiche prima dell'arrivo delle navi in porto. In questo senso, la semplificazione delle procedure doganali, anche nell'ottica di accrescere la potenzialità delle scarse superfici esistenti nei porti italiani, deve portare ad una progressiva riduzione della permanenza in porto della merce.

In merito a tale tematica, la legge 9 agosto 2023, n. 111, recante la delega al Governo per la riforma fiscale, ha dettato i principi e i criteri direttivi per la revisione delle disposizioni vigenti in materia doganale e per il riordino della disciplina sanzionatoria in tema di contrabbando.

In seguito, nella seduta del 26 marzo 2024, il Consiglio dei ministri ha approvato, in via preliminare, in attuazione della predetta delega, lo schema di decreto legislativo recante «disposizioni nazionali complementari al codice doganale dell'unione e revisione del sistema sanzionatorio in materia di accise e di altre imposte indirette sulla produzione e sui consumi».

Per quanto di interesse, l'allegato 1 del provvedimento - cui rinvia l'articolo 1 del decreto legislativo - mira all'aggiornamento della normativa doganale, che, attualmente, è contenuta principalmente nel testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale (T.U.L.D.), approvato con il decreto del Presidente della Repubblica n. 43 del 1973 e nel decreto legislativo 8

novembre 1990, n. 374; in relazione a talune misure di applicazione, peraltro, vengono tuttora richiamate norme contenute nel regio decreto 13 febbraio 1896, n. 65.

L'obsolescenza dei predetti provvedimenti di rango primario - che già si profilava nel 1993, data di entrata in applicazione del Regolamento (CEE) n. 2913/92, recante il codice doganale comunitario - si è resa ancora più evidente con l'entrata in vigore, dal 1° maggio 2016, del codice doganale dell'Unione di cui al predetto Regolamento (UE) n. 952/2013, il quale, di per sé direttamente applicabile, compiutamente disciplina istituti e procedure doganali.

In tale contesto, nell'ambito della generale revisione della disciplina doganale, la legge delega ha altresì richiesto l'aggiornamento di quel corpus di disposizioni di carattere autonomo - attinenti ad aspetti procedurali o organizzativi che la stessa normativa unionale demanda agli Stati membri - pure contenute nel T.U.L.D..

Si illustrano, di seguito, le principali disposizioni innovative rispetto a quelle contenute nel T.U.L.D. e nelle altre disposizioni doganali vigenti, rilevanti anche ai fini dell'attuazione del Piano del mare:

- a) il coordinamento tra l'Agenzia delle dogane e dei monopoli e la Guardia di finanza finalizzato a evitare, anche mediante la sottoscrizione di apposite intese e avuto riguardo alle rispettive competenze, sovrapposizioni o reiterazione dei controlli (art. 4);
- b) la possibilità di estendere, con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, la zona di vigilanza doganale marittima (ossia la fascia di mare che si estende dalla linea di vigilanza doganale fino al limite esterno del mare territoriale) alla zona contigua, fino ai limiti massimi consentiti dal diritto internazionale (art. 22);
- c) l'introduzione della rappresentanza doganale, diretta e indiretta (artt. 31 -33);
- d) il potenziamento dello Sportello unico doganale e dei controlli (art. 39), finalizzato al proficuo coordinamento, in via telematica, di tutti i procedimenti e dei controlli operati all'entrata e all'uscita delle merci nel o dal territorio nazionale, assicurando, al contempo, il conseguimento dell'obiettivo di cui alla Missione 3, riforma 2.1. rubricato «Semplificazione delle transazioni di importazione/esportazione attraverso l'effettiva implementazione dello Sportello Unico dei Controlli» del PNRR. L'istituto si propone, nello specifico, di concentrare, in un unico tempo e in un unico luogo (single window), i controlli da eseguire sulle merci in entrata, in uscita o in transito, a opera di amministrazioni diverse, anche secondo quanto raccomandato dal "*Trade and facilitation agreement*", entrato in vigore il 22 febbraio 2017. Lo Sportello unico doganale e dei controlli si propone, pertanto, due obiettivi:
 - la digitalizzazione della documentazione necessaria (autorizzazioni, nulla osta, certificazioni, etc.) per l'importazione e l'esportazione delle merci;
 - lo snellimento dell'attività di controllo sulle importazioni e sulle esportazioni, con particolare riferimento a quelle operazioni in cui diverse amministrazioni potrebbero dover svolgere i controlli di propria competenza.

Il provvedimento in esame, inoltre, tenuto conto delle disposizioni già vigenti in materia, prevede:

- a) la facoltà da parte dei militari della Guardia di finanza, all'arrivo delle imbarcazioni in porto, della verifica sommaria dello stato del carico rispetto alla dichiarazione, al manifesto e agli altri documenti del carico, e di riscontrare le provviste di bordo esistenti, in analogia con quanto già previsto dall'art. 121 del regio decreto n. 65/1896 (art. 16);

- b) la possibilità di stabilire restrizioni per la navigazione con regolamento del Ministro dell'economia e delle finanze, adottato di concerto con le amministrazioni eventualmente interessate (art. 20);
- c) particolari facoltà di controllo da parte dei militari della Guardia di finanza, nella predetta zona di vigilanza doganale marittima, nei confronti delle navi (art. 23);
- d) obblighi e responsabilità da parte dei comandanti (artt. da 59 a 63) e connesse specifiche sanzioni di natura penale o amministrativa (artt. 80 e 100).

Per quanto attiene alla direttrice sulla portualità e alla necessità di portare a compimento i processi di digitalizzazione e combinazione dei sistemi informativi e operazionali per ottimizzare l'efficienza degli scali nazionali, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito del progetto “PNRR M3C2 - Investimento 2.1: Digitalizzazione della catena logistica”, che costituisce fonte di finanziamento per un importo complessivo pari a 250.000.000 euro, ha pubblicato l'avviso n. 34 in data 31 ottobre 2023 per consentire alle Autorità di Sistema portuale d'avanzare proposte di investimento per l'ammissione al finanziamento per lo sviluppo e l'implementazione dei servizi di *Port Community System (PCS)* per l'interoperabilità con le pubbliche amministrazioni coinvolte e la Piattaforma logistica digitale nazionale (PLN).

Inoltre, in aderenza agli obiettivi di cui al paragrafo 2.3.6 relativo alla semplificazione, è stato implementato dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, quale Autorità nazionale competente per l'applicazione del regolamento (UE) 2019/1239, il processo di digitalizzazione degli adempimenti amministrativi connessi alla partenza e all'arrivo della nave nei porti nazionali. Attualmente sono 112 gli scali nazionali dotati del sistema PMIS (*Port Management Information System*) e NMSW-PMIS (*National Maritime Single Window - Port Management Information System*) che si inseriscono nell'ambito dell'EMSWe (*European Maritime Single Window environment*), che è un'interfaccia unica finalizzata a garantire la possibilità che le informazioni correlate agli adempimenti amministrativi di arrivo e partenza di una nave possano essere fornite dalle compagnie di navigazione in formato elettronico e soltanto una volta per ogni scalo in un porto dell'Unione, migliorando la competitività e l'efficienza del settore del trasporto marittimo attraverso la riduzione dei tempi di sosta delle navi nei porti a beneficio della sostenibilità ambientale in termini di riduzione delle emissioni in atmosfera.

Il decreto n. 135 del 30 agosto 2023 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha definito le modalità tecniche di esercizio delle funzioni di coordinamento delle altre Amministrazioni spettanti all'Autorità nazionale competente per l'applicazione del citato reg. (UE) 2019/1239. Il medesimo provvedimento ha istituito, presso lo stesso Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, un Comitato di coordinamento per garantire la interoperabilità dei sistemi in uso alle altre autorità interne competenti e per attuare le azioni necessarie ad implementare l'interfaccia unica marittima europea.

Il Comitato di coordinamento è presieduto dall'Autorità nazionale competente ed è composto da Ministero dell'Interno, Ministero della Salute, Agenzia delle dogane e dei monopoli, Guardia di Finanza, integrato dall'Agenzia per la cybersicurezza nazionale per la specialità in materia.

Per ridurre i tempi di transito delle merci nei porti, incrementando ulteriormente l'efficienza dei trasporti marittimi, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha in corso un'attività di collaborazione, su base sperimentale, con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per il monitoraggio delle navi ai fini dello sdoganamento in mare delle merci (c.d. “*pre-clearing*”), già avviata nel 2014.

È stato altresì stipulato un accordo di collaborazione tra Assoporti e il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera per la condivisione con le Autorità di Sistema Portuale di dati e informazioni acquisiti nell'ambito della rete nazionale AIS (*Automatic*

Identification System), il sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione accentrato presso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera.

In base a tale accordo, lo stesso Comando Generale fornisce informazioni essenziali relative alle navi presenti nei porti e nelle rade ricadenti nella giurisdizione delle Autorità di Sistema Portuale, così da supportare una forma avanzata e condivisa di monitoraggio sia delle navi in arrivo, sia di quelle in partenza, dal porto di origine o destinazione. Da parte loro, le Autorità di Sistema Portuale, destinatarie dello scambio di informazioni, rispondono del processo di adeguamento tecnologico necessario a sostenere la condivisione dei dati, che saranno così utilizzati per finalità connesse all'efficientamento degli scali e dei servizi assicurati alle unità in transito; ciò a vantaggio dello sviluppo della portualità italiana, del trasporto e della sicurezza attrattiva del settore marittimo nazionale, in linea con il più ampio disegno governativo di rafforzamento della competitività dell'Italia in campo marittimo.

La Struttura di Missione PNRR, appartenente al Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, nell'ambito del tema afferente alla transizione energetica nei porti di cui al paragrafo 2.3.10 e ai servizi di OPS (*Onshore Power Supply*) di cui al paragrafo 2.5.6.f, rappresenta che con il PNRR, già con l'attuazione (T4/2022) della Misura M3C2-4 *Riforma 1.3: Semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti di cold ironing*, sono state definite ed approvate una serie di procedure semplificate per la realizzazione di infrastrutture finalizzate alla fornitura di energia elettrica da terra alle navi durante la fase di ormeggio. La Riforma introdotta ha razionalizzato l'*iter* di autorizzazione per ridurne la durata a un massimo di 12 mesi per la costruzione di infrastrutture di trasporto dell'energia volte a fornire elettricità da terra alle navi durante la fase di ormeggio (in caso di interventi non soggetti a valutazione ambientale). L'art. 33 del d.l. n. 36/2022, convertito con modificazioni in legge n. 79/2022, recante disposizioni per la realizzazione degli impianti di elettrificazione dei porti, definisce l'*iter* procedurale dell'autorizzazione unica contingentando i tempi per la conclusione del procedimento a 120 giorni o in alternativa a 180 ove si rendesse necessario il procedimento di valutazione di impatto ambientale o la verifica di assoggettabilità sul progetto di fattibilità tecnico economica.

Oltre alla sopra citata Riforma, a seguito della revisione del PNRR approvata l'8 dicembre da parte del Consiglio dell'Unione europea, è stato introdotto il nuovo M3C2 - Investimento 2.3: *Cold ironing*, con una dotazione finanziaria pari a 400 milioni di euro, che vanno ad aggiungersi alle risorse stanziare attraverso il Piano nazionale per gli investimenti complementari (pari a 700 milioni di euro, incrementati dall'articolo 1, comma 6 del decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19, non ancora convertito in legge, che prevede ulteriori 90 milioni di euro per l'anno 2027 e 80 milioni di euro per l'anno 2028).

Il nuovo investimento consiste nella realizzazione di una rete per la fornitura di energia elettrica nell'area portuale (banchine) e della relativa infrastruttura di connessione alla rete di trasmissione nazionale. In linea con il Regolamento (UE) 2023/1804 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, l'alimentazione elettrica a terra consentirà anche la ricarica delle imbarcazioni elettriche.

La misura prevede una *milestone*, la M3C2-7 relativa all'aggiudicazione degli appalti per la realizzazione di almeno 15 impianti di *cold ironing* per la fornitura di energia elettrica nelle banchine, in scadenza al T3 2024, e un target, M3C2-12 per l'entrata in servizio dei predetti impianti, in scadenza al T1 2026.

Il ruolo del Ministero della Cultura, nell'ambito di questa direttrice e di quella delle rotte commerciali, strettamente interconnesse tra loro, è quello di valutare la realizzazione di nuove

infrastrutture portuali a servizio delle nuove linee di crociera e dei punti di approdo per il collegamento anche delle isole minori.

Nell'ambito di tale attività, tenendo conto della necessità di disporre di specifiche risorse per l'implementazione della sostenibilità in ambito portuale, si potrebbero esplorare anche possibili forme di valorizzazione del patrimonio culturale connesso al turismo crocieristico.

Il "porto" rappresenta infatti una realtà infrastrutturale, di tipo trasportistico e produttivo che deve assumere, anche in considerazione del suo particolare impatto in termini paesaggistici/ambientali, una valenza strategica/territoriale che, con specifici interventi di riqualificazione e mitigazione, ne limitino gli eventuali effetti "collaterali" negativi.

La realtà portuale, peraltro, può essere in grado di attivare nuove opportunità di sviluppo turistico e diventare, in quanto luogo di approdo alle città, interfaccia privilegiata delle reti di trasporto terrestri, migliorando i collegamenti intermodali e luogo di scambio commerciale a forte potenzialità di crescita e di attrazione turistica.

La specificità del porto viene definita innanzitutto dal rapporto con il luogo, dalle relazioni che instaura con l'orografia ed il paesaggio e con gli insediamenti.

Quindi la struttura portuale rappresenta spesso il fulcro nevralgico non solo degli interscambi commerciali, ma anche dello sviluppo urbanistico della città stessa.

In tale contesto si colloca la competenza del Ministero della Cultura che risulta collegata, quindi, non solo alla valutazione di interventi oggetto delle procedure di valutazione di impatto ambientale, ma anche agli strumenti di programmazione, di riqualificazione e di valorizzazione delle infrastrutture in ambito portuale.

A titolo meramente esemplificativo, tra gli interventi in ambito portuale che hanno coinvolto più di recente gli Uffici del Ministero della cultura ed in particolare la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Genova e la provincia di La Spezia, emerge il *"Progetto del Tunnel subportuale"*, relativo alla realizzazione di un tunnel di attraversamento del bacino portuale di Genova. In relazione a tale argomento la SABAP si è espressa nell'ambito della procedura finalizzata all'accertamento della compatibilità ambientale.

La medesima SABAP è stata, inoltre, coinvolta anche nel progetto, finanziato con fondi PNRR e inserito nell'Allegato IV del decreto-legge 31 maggio 2021 n. 77 (c.d. decreto Semplificazioni), per la realizzazione della nuova Diga Foranea del porto di Genova, che consentirà l'accesso separato del traffico crocieristico e da quello commerciale.

In altri interventi di ampliamento-adeguamento e/o riqualificazione delle aree portuali è stata coinvolta la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Pisa e Livorno, che ha comunicato la propria partecipazione alla fase istruttoria ed all'emissione del parere endoprocedimentale di competenza relativo alla tutela paesaggistico/monumentale ed archeologica del *"Progetto di Prima Fase di attuazione Piattaforma Europa"* per l'efficientamento funzionale del porto di Livorno e del *"Progetto di mitigazione ambientale del waterfront e di mitigazione paesaggistica dell'intera area del porto"* del Porto di Piombino (LI).

Appare evidente come le procedure valutative ed autorizzative di interventi come quelli esaminati e valutati dal Ministero della cultura possano fornire diversi spunti di riflessione su alcune questioni che attengono allo stato dei paesaggi costieri portuali, suggerendo nuove opportunità di sviluppo e riqualificazione, anche sotto il profilo energetico, con l'obiettivo di potenziare le infrastrutture e l'intero sistema portuale incrementandone la competitività nel rispetto delle specifiche peculiarità, a partire da quelle storico-culturali. Ed è proprio in questa ottica che si inseriscono alcune iniziative di sensibilizzazione promosse dal Ministero particolarmente innovative come quella del 2023 della Direzione Generale Creatività Contemporanea, con il Progetto *"POP Adriatico – Porto Osservatorio Partecipato"*.

Il Progetto, articolato in un programma di azioni architettoniche, artistiche e cinematografiche sviluppate nello spazio pubblico adiacente ai Varchi Monumentali del Porto Vecchio di Trieste, un'area dismessa da poco in fase di trasformazione con lo scopo di implementare attività indirizzate all'inclusione della cittadinanza e del suo "sguardo", ovvero una presa di coscienza politico-progettuale dei cambiamenti che il sorgitore sta subendo, costituisce un importante momento di riflessione sul ruolo del "porto" e su come esso possa divenire strumento strategico-territoriale in grado di determinare potenziali ricadute positive e lungimiranti sui territori costieri e sul settore infrastrutturale/produttivo e turistico-culturale dei medesimi.

4. ENERGIA PROVENIENTE DAL MARE

Per quanto attiene lo sfruttamento di risorse energetiche dalla piattaforma continentale, di cui al paragrafo 2.4.1 del Piano del Mare, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica sta valutando la necessità di dover disciplinare il rilascio e la gestione dei titoli per la ricerca e la produzione di minerali solidi a mare, diversi dagli idrocarburi, come per esempio i noduli polimetallici, stante la competenza in materia del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e il manifestato interesse di alcuni operatori di voler procedere con dette attività. Inoltre, quel Ministero ha proposto di inserire nel citato ddl una delega ad adottare un disciplinare per la regolamentazione della materia nonché per modificare la legge n. 613/1967 in materia di idrocarburi, al fine di poterla estendere anche alla ricerca e alla produzione di minerali solidi in mare - date le affinità dei settori - nonché armonizzarla con tutta la normativa esistente per la ricerca e la coltivazione degli idrocarburi e aggiornarla sulla base del quadro geopolitico-energetico attuale.

In particolare, nell'ambito dell'economia blu, va tenuto conto della necessità di garantire la decarbonizzazione, mediante l'utilizzo comunque del gas, come fattore di transizione nonché la necessità di garantire la sicurezza degli approvvigionamenti del Paese, per far fronte ad eventuali situazioni di emergenza come quelle che si sono verificate post-covid e in concomitanza della guerra russo-ucraina.

Nell'eolico di cui al paragrafo 2.4.2 della direttrice "energia proveniente dal mare" del Piano del mare, il Ministero in parola, con il DL energia n. 181/2023, convertito in legge, con modificazioni dalla legge 2 febbraio 2024, n. 11, ha individuato un percorso di sviluppo di un polo strategico nazionale nel settore della progettazione, della produzione e dell'assemblaggio di piattaforme galleggianti e delle infrastrutture elettriche funzionali allo sviluppo della cantieristica navale per la produzione di energia eolica in mare. Ai sensi dell'articolo 8 comma 2-bis del citato DL 181/2023, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica si avvale del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera per la sorveglianza in ordine ai profili di sicurezza della navigazione.

In aderenza alla suddetta norma, il Ministero, in data 19 aprile 2024, ha pubblicato sul proprio sito istituzionale un avviso pubblico per la raccolta di manifestazioni di interesse da parte delle Autorità di sistema portuale per individuare, in almeno due porti del Mezzogiorno o in aree portuali limitrofe ad aree di centrali interessate dalla dismissione del carbone e di aree demaniali marittime con relativi specchi acquei esterni alle difese foranee, da destinare alla realizzazione di poli cantieristici per la produzione, l'assemblaggio e il varo di impianti eolici marini.

Le manifestazioni di interesse devono essere presentate dalla Autorità di sistema portuale, anche congiuntamente, entro trenta giorni dalla pubblicazione dell'avviso e dovranno contenere proposte per progetti per lo sviluppo della cantieristica navale al fine di realizzare la filiera tecnologica dell'eolico marino nel nostro Paese.

Si tratta di un primo importante intervento del Governo per dare attuazione al decreto che incentiva la produzione di energia da impianti di eolico marino, contribuendo in maniera innovativa alla decarbonizzazione e alla transizione energetica.

In attuazione di quanto disposto dal comma 2 del citato articolo 8, entro centoventi giorni dalla scadenza del termine per la presentazione delle manifestazioni di interesse, con decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto, per gli aspetti di competenza, con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentiti il Ministro della difesa, il Ministro per la protezione civile e le politiche del mare e le regioni territorialmente competenti, saranno individuate le aree demaniali marittime che potranno essere

occupate per tali progetti. Il medesimo decreto dovrà individuare gli interventi infrastrutturali da effettuare nelle suddette aree, anche sulla base di una analisi di fattibilità tecnico-economica e dei tempi di realizzazione degli interventi medesimi nonché le modalità di finanziamento degli interventi individuati, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.

Da ultimo, sempre la citata legge n. 11/2024, ha previsto che il Ministero in questione adotti un *vademecum* che indichi alle aziende interessate da tale tecnologia gli adempimenti e le informazioni minime necessari ai fini dell'avvio del procedimento unico per l'autorizzazione di tali impianti. Attualmente sono in procedura di valutazione dell'impatto ambientale presso la competente Commissione PNNR — PNIEC del MASE n. 7 progetti di parchi eolici marini.

Inoltre, sono stati presentati alla competente Direzione Generale Valutazioni Ambientali dalle società proponenti n. 80 istanze per progetti di eolico offshore per l'avvio della consultazione per la definizione dei contenuti dello Studio di impatto ambientale ai sensi dell'articolo 21 del d.lgs. n. 152/2006 (cd. Scoping di VIA).

Per le procedure riguardanti lo sviluppo di energia da fonti rinnovabili, il processo di realizzazione e di approvazione degli impianti sottoposti alla Valutazione di Impatto Ambientale, prevede il concerto del Ministero della Cultura con il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica per l'espressione del parere di competenza.

Lo scopo del lavoro del Ministero della cultura è quello di contemperare le esigenze di sviluppo economico connesse all'energia rinnovabile con quelle di tutela del patrimonio culturale e del paesaggio.

Numerose sono le procedure attualmente in corso di valutazione presso il Ministero della Cultura, che interessano gran parte della costa italiana, relative a impianti eolici *Offshore*.

Tra le innumerevoli procedure attualmente proposte su tutta la costa italiana, si annovera il contributo pervenuto della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bari con il quale sono state fornite valutazioni in merito a un impianto eolico *Offshore* a 12 miglia dalla costa di Monopoli tra Capitolo e Egnatia di Fasano, con circa 80 pale eoliche, oltre che un ulteriore impianto eolico *offshore* composto da 80 generatori eolici installati in mare Adriatico Meridionale, ad una distanza pari a circa 40 km dalla linea di costa al traverso dei territori comunali di Bari, Giovinazzo, Molfetta, Bisceglie, Trani e Barletta.

La disamina degli elaborati progettuali presentati dai vari proponenti evidenzia come la valutazione effettuata dagli uffici del Ministero della Cultura non possa non tener conto delle peculiarità del territorio di costa e dell'area marina interessata dall'intervento considerato.

5. TRANSIZIONE ECOLOGICA DELL'INDUSTRIA DEL MARE

Il Ministero delle Imprese e del *made in Italy* è attualmente impegnato nelle attività preparatorie per l'elaborazione del collegato alla legge finanziaria sulla Economia Blu.

Al fine di supportare dette attività, è stato individuato, tra gli esperti di politiche industriali di quel Ministero, un referente in materia.

È stato altresì creato un gruppo trasversale nell'ambito del dialogo strutturato permanente con i portatori di interesse, per un dialogo costante con le imprese dei diversi settori marittimi, in particolare di quelle interessate dalle materie del Piano del mare di competenza del Ministero in parola. Detto gruppo si riunirà, su base bimestrale, con la prima riunione di insediamento che dovrebbe essere realizzata prima dell'estate.

Anche nell'ambito di questa direttrice, nell'esercizio delle proprie competenze istituzionali, il Ministero della cultura non può trascurare la necessità di promuovere e garantire la qualità progettuale degli interventi di ampliamento-adeguamento e/o riqualificazione delle aree portuali, strettamente legato al servizio di ops.

Nello specifico, per quanto concerne, ad esempio, lo sviluppo del *Cold Ironing*, finalizzato alla riduzione della dipendenza dai combustibili fossili e dell'impatto ambientale del settore dei trasporti marittimi, la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Pisa e Livorno, nel corso dell'anno 2023, ha provveduto all'istruttoria ed all'emissione dei relativi pareri di competenza relativi alla tutela paesaggistico/monumentale ed archeologica delle aree portuali di competenza coinvolte nell'investimento PNRR "*Cold Ironing*" di elettrificazione delle banchine portuali (porti di Livorno, Portoferraio e Piombino).

6. PESCA E ACQUACOLTURA

Il Piano del Mare, all'interno della direttrice relativa alla pesca e all'acquacoltura prevede che venga posta particolare attenzione al potenziale rappresentato dai pescatori nel presidio ambientale del mare, nei processi di monitoraggio, raccolta di rifiuti e di collaborazioni con la ricerca scientifica.

Tra le iniziative normative e amministrative in essere afferenti a questo tema, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ha interagito col Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste per convocare un tavolo di confronto per la stesura del provvedimento, previsto al comma 1 dell'articolo 11 della l.c.d. "legge Salvamare", rubricato "Materiali di ridotto impatto ambientale - Riconoscimento ambientale", il quale prevede che *"agli imprenditori ittici che, nell'esercizio delle proprie attività, utilizzano materiali di ridotto impatto ambientale, partecipano a campagne di pulizia o conferiscono i rifiuti accidentalmente pescati è attribuito un riconoscimento ambientale attestante l'impegno per il rispetto dell'ambiente e la sostenibilità dell'attività di pesca da essi svolta"* e al comma 2 che *"con decreto adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge (Salvamare, ndr), il Ministro della transizione ecologica, di concerto con il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, disciplina le procedure, le modalità e le condizioni per l'attribuzione del riconoscimento di cui al comma 1 del presente articolo, anche ai fini dei programmi di etichettatura ecologica di cui all'articolo 18, comma 2, lettera d), del decreto legislativo 9 gennaio 2012, n. 4."*

In riferimento all'economia blu, per la sostenibilità e lo sviluppo economico derivante dall'uso delle risorse marine e costiere, lo strumento nazionale di indirizzo e coordinamento delle politiche applicate alla pesca e all'acquacoltura è il Programma Nazionale Triennale della Pesca e Acquacoltura 2022-2024.

Il citato Programma costituisce l'unico strumento programmatico delle produzioni acquatiche nell'ambito della politica agroalimentare italiana.

In attuazione del Programma, che vede la partecipazione dei portatori di interesse, il Ministero dell'agricoltura e della sovranità alimentare e forestale ha finanziato e intrapreso azioni per realizzare programmi di sviluppo del settore della pesca ed in particolare nel campo della formazione, informazione e qualificazione professionale nonché azioni inerenti alla promozione dell'associazionismo sindacale e il finanziamento di opportunità occupazionali. Detto programma, inoltre, rappresenta un mezzo attraverso cui quel Ministero, osservatorio privilegiato del settore, garantisce il monitoraggio e la necessaria considerazione degli aspetti socioeconomici delle attività di pesca, e intrattiene un confronto costante con il settore produttivo (consorzi, associazioni di categoria, sindacati).

Diversamente, per quanto attiene le politiche unionali di intervento al settore ittico, lo strumento prioritario è il Fondo Europeo per gli Affari Marittimi Pesca e Acquacoltura 2021-2027 (FEAMPA).

Il Piano Nazionale (PN) del FEAMPA 2021-2027, predisposto dall'Amministrazione centrale (Autorità di Gestione) e approvato dalla Commissione europea, contribuisce alla transizione blu per bilanciare in modo più equo le opportunità di pesca con le capacità sostenibili.

Questo impegno si basa sugli obiettivi della Politica Comune della Pesca dell'Unione Europea (PCP), la Direttiva quadro sulla Strategia per l'ambiente marino, la politica marittima integrata e gli accordi internazionali dell'UE sulla *governance* degli oceani.

Inoltre, è conforme agli obiettivi globali dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo Sviluppo Sostenibile e alle priorità delineate nel *Green Deal* europeo, nonché alle strategie dell'UE sulla

Biodiversità, *Farm to Fork* e alla Strategia europea per la plastica nell'economia circolare e per la lotta ai cambiamenti climatici.

Una misura prevista dal PN FEAMPA come strumento di conservazione delle risorse è la riduzione della capacità di flotta. Per la riduzione della capacità di flotta e dello sforzo di pesca, quel Ministero è in procinto di emanare l'avviso per l'arresto definitivo, finanziato con fondi del PN FEAMPA, attraverso il quale verranno demolite circa 300 imbarcazioni. Al contempo, ci si pone l'obiettivo di garantire la prosecuzione delle attività produttive, coniugando gli interessi del comparto con la tutela delle risorse ittiche. Con questa prospettiva, il PN FEAMPA prevede la possibilità di attivare azioni finalizzate a una gestione sostenibile e condivisa delle attività di piccola pesca costiera e delle acque interne e azioni di mitigazione dell'impatto ambientale dell'attività pesca. In particolare, si incentivano operazioni che intervengono sulla selettività degli attrezzi per ridurre le catture accidentali, sulle modifiche degli attrezzi per ridurre al minimo l'impatto degli *habitat* e sulla selettività degli attrezzi in relazione a specie in via di estinzione, minacciate e protette.

Ulteriormente, sempre per favorire un'attività di pesca a garanzia della salvaguardia delle risorse marine e minimizzare gli impatti sulla biodiversità, quel Ministero sta provvedendo, annualmente, anche a limitare per un periodo di tempo definito le attività di pesca attraverso provvedimenti quali l'arresto temporaneo, finanziati attraverso il PN FEAMPA.

Il PN FEAMPA sostiene, altresì, interventi volti a favorire la transizione verso mezzi di produzione più sostenibili e contrastare la pesca non dichiarata e non regolamentata (INN). Infine, lo stesso promuove azioni per ridurre gli sprechi e il riutilizzo degli scarti con un rafforzamento del ruolo dei pescatori nel recupero dei rifiuti in mare e nella diversificazione delle attività. A questo proposito, attualmente, è in atto l'elaborazione di un decreto direttoriale attuativo dell'art. 2 comma 9 della legge n.60/2022 (c.d. "Salvamare"), che prevede l'attribuzione di premialità a favore degli operatori della pesca per il recupero di rifiuti in mare, ribadendo il loro ruolo nel presidio e nella salvaguardia degli ecosistemi acquatici e delle loro risorse. Il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera, nell'ambito dell'attività di vigilanza a favore della sostenibilità ambientale e dello sforzo di pesca, nell'anno 2023, ha svolto mirate campagne volte ad individuare e rimuovere dai fondali le cd "reti fantasma". Complessivamente sono state rimosse 54 tonnellate di tale materiale.

L'operazione vede i nuclei subacquei della Guardia Costiera impegnati lungo l'intera fascia costiera nazionale in collaborazione con le categorie professionali operanti sul mare e le associazioni ambientaliste. Le reti abbandonate e rimosse dai fondali marini vengono avviate al corretto *iter* per la distruzione. Ciò ha permesso anche di ottenere una prima mappatura generale, riportante la collocazione delle reti fantasma lungo le coste, in continuo aggiornamento con le informazioni operative reperite sul territorio".

Ulteriore argomento che rientra nella politica di sviluppo del MASAF è quello riguardante l'attuazione dei Piani di Gestione unionali e internazionali (CGPM-FAO), quali strumenti utili a regolare e gestire in modo sostenibile le attività di pesca e le relative risorse ittiche. Riguardo a tale aspetto, l'Amministrazione garantisce l'acquisizione di dati e risultati di progetti di ricerca scientifica, finalizzati a orientare scelte operative, in attuazione degli obiettivi strategici della gestione degli stock ittici.

Con riferimento all'acquacoltura, settore di garanzia della sicurezza alimentare e di sostenibilità delle risorse, il MASAF ha elaborato il Piano Nazionale Strategico per l'Acquacoltura italiana 2021-2027 (PNSA-Italia) con l'obiettivo di fornire una guida e supporto alle Amministrazioni regionali, agli *stakeholders* e ad altri attori coinvolti nel settore.

Il recente PNSA-Italia è allineato agli "Orientamenti strategici per un'acquacoltura dell'UE più sostenibile e competitiva per il periodo 2021-2030", ai quali l'Italia ha contribuito durante i negoziati con la Commissione europea e gli Stati Membri dell'UE.

I punti chiave del documento sono la valorizzazione dell'acquacoltura come alternativa che permette di alleggerire gli *stock* ittici in mare e la previsione della pianificazione dello spazio marittimo per le Zone destinate all'acquacoltura (AZA). L'utilizzo delle AZA è cruciale per la pianificazione coordinata degli spazi marittimi e delle acque interne, promuovendo lo sviluppo sostenibile dell'acquacoltura. Le AZA aiutano a promuovere gli obiettivi dell'economia blu, a ridurre potenziali impatti ambientali e conflitti nell'uso delle aree interne, costiere e marine regionali. Per poter identificare le AZA è essenziale un approccio partecipativo che coinvolga le autorità competenti, le comunità locali e gli imprenditori del settore.

Il necessario raccordo tra i vari livelli di amministrazioni coinvolti nella gestione delle attività acquicole è garantito da parte dal Ministero attraverso il rilancio di ITAQUA, la piattaforma italiana dell'acquacoltura, che vede la partecipazione delle amministrazioni regionali e degli imprenditori, con il coordinamento del MASAF. Questo strumento si propone di raccogliere esigenze e proporre soluzioni utili per la crescita e la competitività dell'acquacoltura, tenuto conto delle specificità territoriali e dell'eterogeneità dei fabbisogni e dei comparti produttivi e rappresenta un forum di confronto e condivisione di aspetti regolamentari, tecnici e gestionali su tematiche di particolare interesse per il comparto.

Inoltre, su segnalazione del Ministero dell'economia e delle finanze, va ricordato che l'articolo 1, comma 7, lettera b), del decreto-legge 15 maggio 2024, n. 63 (Disposizioni urgenti per le imprese agricole, della pesca e dell'acquacoltura, nonché per le imprese di interesse strategico nazionale) ha introdotto l'articolo 16-bis al decreto-legge n. 124/2023, il quale prevede un credito di imposta per investimenti nella ZES unica per il settore della produzione primaria di prodotti agricoli e della pesca e dell'acquacoltura.

Le iniziative promosse dal Ministero della cultura su questa direttrice hanno riguardato soprattutto la tutela, il recupero e la valorizzazione di quei manufatti storicamente connessi alle attività economiche legate al mare quali appunto la pesca e l'acquacoltura. Gli uffici territoriali hanno svolto azioni mirate alla salvaguardia ed alla messa in sicurezza di edifici di interesse storico-culturale favorendone non solo la fruizione, anche mediante interventi di rifunzionalizzazione, ma anche, la valorizzazione sotto il profilo ambientale e paesaggistico.

A titolo esemplificativo, si richiama l'intervento seguito dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Pisa e Livorno, attualmente in corso, per la realizzazione di nuove infrastrutture destinate al deposito e alla vendita del pescato nella Darsena Vecchia del porto di Livorno, finalizzato alla riqualificazione funzionale ed energetica della funzione produttiva legata alla filiera della pesca.

Un'altra iniziativa di spicco è stata documentata dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'area metropolitana di Napoli, impegnata a fornire il proprio supporto ai Comuni di Monte di Procida, Bacoli e Pozzuoli, nel grande progetto di risanamento e valorizzazione dei Laghi nei Campi Flegrei, con la messa in sicurezza del sito borbonico, che mediante il ricambio e l'ossigenazione delle acque hanno dato nuova vita all'allevamento di mitili (cozze in particolare, pescate in quest'area già dagli Osci nel VII sec. a.C.), molluschi ed ostriche (storico allevamento, attivo già in epoca borbonica).

Altra iniziativa che ha inteso fornire, anche attraverso le storie umane, interessanti spunti di riflessione sulle conseguenze di un fenomeno che purtroppo sta interessando la nostra economia del mare caratterizzato dal degrado e dalla perdita della piccola pesca artigianale e delle comunità portuali, è quella promossa dalla Direzione Generale Creatività Contemporanea del Ministero della

cultura, all'interno del bando “*Italian Council 10*”: il Progetto intitolato “*Gli ultimi pescatori/ The Last Fishermen di Francesco Bellina (2022-23)*”, propone una nuova grande installazione multimediale nell'Ecomuseo Urbano Memoria Viva di Palermo.

7. CANTIERISTICA

8. INDUSTRIA ARMATORIALE

Il settore della cantieristica italiana rappresenta un pilastro fondamentale dell'industria nautica, mettendo a sistema tutte le dimensioni dell'eccellenza *Made in Italy* e collegando l'economia del mare con l'industria manifatturiera nazionale. Un altro elemento chiave dell'importanza strategica del settore della cantieristica è la forte connessione che essa ha con l'industria siderurgica, che fornisce materiali di alta qualità essenziali per le costruzioni navali e che, assieme ai materiali innovativi, sono fondamentali per le prestazioni delle imbarcazioni.

Un secondo notevole vantaggio del comparto della cantieristica deriva dagli scambi tecnologici tra il mondo militare e quello civile, che permette alle aziende di adottare tecnologie sempre più avanzate. Questa collaborazione migliora la qualità, l'affidabilità e la sicurezza delle imbarcazioni da diporto e commerciali, mantenendo l'Italia ai vertici della produzione nautica mondiale.

In tale ambito, l'industria della Difesa gioca un ruolo fondamentale per il paese in termini di avanzamento tecnologico, innovazione e occupazione. In particolare, la cantieristica militare rappresenta un prezioso moltiplicatore di valore e occupazionale. Una base industriale solida, tecnologicamente avanzata e in grado di sostenere la propria proiezione internazionale, non costituisce soltanto una leva economica, ma assume una valenza strategica per il Paese.

La Difesa è il naturale contesto per individuare virtuose sinergie mirate a favorire l'individuazione di progettualità ambiziosamente innovative. Ciò al fine di ricercare, in taluni settori di eccellenza, il mantenimento della competitività del sistema industriale e del vantaggio tecnologico, tasselli preziosi e irrinunciabili della sovranità nazionale, da sostenere ed espandere ulteriormente.

Nel contesto generale della cantieristica, la costruzione di navi militari si caratterizza per una pronunciata valenza strategica, non solo in termini di capacità per la difesa del Paese, ma anche in termini di ritorni industriali, alla luce dell'ancor più ampio ed importante indotto che la costruzione di un'unità navale militare si trascina. Negli ultimi decenni la cantieristica militare ha prodotto piattaforme più complesse, dovendo tener conto di nuove minacce e delle rispettive contromisure.

Le unità moderne tendono ad essere equipaggiate con sistemi di combattimento più variegati e numerosi rispetto al passato, al fine di garantire prontezza, efficienza e letalità in caso di scontri con avversari di pari livello. Nello specifico, le attività che vanno dalla concezione/progettazione di una nave militare, fino alla sua effettiva costruzione ed allestimento, richiedono sia attività produttive a bassa tecnologia (produzione di strutture in acciaio, tubolature, condotte dell'aria, arredi, utensili ecc.), sia a marcato contenuto di alta tecnologia. Ciò avviene già dalla fase di concezione concettuale e progettazione delle piattaforme navali, nel cui ambito si registra un sempre più massiccio ricorso a tecnologie informatiche di pregio (*Modelling & Simulation*, realtà virtuale/aumentata), con lo scopo di *risk reduction* e *performance probing* preventivo.

Per quanto attiene alla progettazione e realizzazione dei sottosistemi funzionali da installare a bordo (sistema di Combattimento, di Piattaforma, di Navigazione, sistemazioni per le operazioni di volo, ecc.), il ricorso alla tecnologia d'avanguardia impone l'adozione di predisposizioni volte a limitarne l'esposizione alle pericolose e latenti minacce che operano nel dominio cibernetico, proteggendo le info-strutture critiche di bordo.

In tale contesto, il Ministero si è impegnato verso l'obiettivo di rafforzare la competitività dei cantieri navali italiani aumentando la diversificazione dei mezzi prodotti.

9. LAVORO MARITTIMO

Con riguardo al paragrafo 2.9 del Piano del mare, afferente al lavoro marittimo, nel corso dell'anno 2023, in tema di formazione dei lavoratori marittimi, di cui al paragrafo 2.9.3 del Piano, con l'art. 36, comma 1-bis, del decreto-legge 4 maggio 2023, n. 48, convertito con modificazioni, dalla legge n. 85/2023, è stato istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il fondo destinato all'erogazione di contributi alle imprese armatoriali per la formazione iniziale del personale impiegato sulle navi, con particolare riferimento alle figure professionali mancanti di sezioni di coperta, macchine, cucina e camera con una dotazione di un milione di euro per l'anno 2023 e di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, al fine di incrementare la sicurezza del trasporto marittimo.

Ai sensi del medesimo comma 1-bis del citato articolo, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, sono stati definite le modalità di presentazione delle domande per l'accesso al contributo, le modalità di verifica, controllo e rendicontazione delle spese, nonché le cause di decadenza e revoca. In attuazione della citata normativa primaria, al termine del relativo iter istruttorio, è stato emanato il decreto n. 297 del 17 novembre 2023, con il quale sono state determinate le modalità per accedere al c.d. "bonus marittimi", destinato all'erogazione di contributi alle imprese armatoriali per la formazione iniziale del personale impiegato sulle navi, con particolare riferimento alle figure professionali mancanti di sezioni di coperta, macchine, cucina e camera, con una dotazione di 1 milione di euro per l'anno 2023 e di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026. Tale fondo, istituito con l'articolo 36, comma 1-bis del decreto-legge 4 maggio 2023, n. 48, convertito con modificazioni dalla legge 3 luglio 2023, n. 85, recante «Misure urgenti per l'inclusione sociale e l'accesso al mondo del lavoro», è stato introdotto con lo scopo di incrementare la sicurezza del trasporto marittimo.

In materia di lavoro portuale, di cui al paragrafo 2.9.6 del Piano del Mare, con l'art. 1, comma 471 della legge 29 dicembre 2022, n. 197 (legge di bilancio 2023), è stato introdotto il Fondo per l'incentivazione alla qualificazione del lavoro portuale, con una dotazione di 3 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026, destinato alla concessione, per il periodo dal 1 gennaio 2023 al 31 dicembre 2026, di un contributo, denominato "buono portuale", pari all'80 per cento della spesa sostenuta, in favore delle imprese titolari di autorizzazione o di concessioni rilasciate rispettivamente ai sensi degli articoli 16, 17, 18 della legge 28 gennaio 1994 n. 84 e dell'art. 36 del codice della navigazione, di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327. Il successivo comma 472 del predetto articolo ha previsto che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro del lavoro e politiche sociali e sentite le parti sociali maggiormente rappresentative, dovranno essere stabiliti i termini e le modalità di presentazione delle domande per la concessione del contributo di che trattasi, nonché le modalità di erogazione dello stesso, anche ai fini del rispetto dei limiti di spesa e statuisce che una quota delle risorse del Fondo per l'incentivazione alla qualificazione del lavoro portuale, pari a 500.000 euro per l'anno 2023 sia destinata alla progettazione e alla realizzazione della piattaforma informatica per l'erogazione del beneficio di cui al c.d. "buono portuale". A tal fine, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può avvalersi, mediante stipulazione di apposite convenzioni, delle società SOGEI-società generale d'informatica spa e CONSAP- concessionaria servizi assicurativi pubblici spa.

In attuazione della citata normativa, al termine del relativo *iter* istruttorio, è stato emanato il decreto n. 203 dell'11 agosto 2023.

Nel medesimo contesto è stato avviato anche il riordino delle normative di settore al fine di emanare nuove procedure semplificate per gli uffici di collocamento della Gente di Mare di cui al D.P.R. 18 aprile 2006, n. 231. Allo stesso tempo, è stato pienamente avviato e sviluppato il “portale del lavoro marittimo”, consultabile all’indirizzo web <https://lavoromarittimo.mit.gov.it>.

In materia di formazione dei lavoratori marittimi, in aderenza agli obiettivi fissati al paragrafo 2.9.3 del Piano del Mare, è in fase di estensione l’applicazione degli standard di qualità, previsti dall’art. 11 della direttiva UE 2022/993 e recepiti nell’ordinamento nazionale dall’art. 10 del d.lgs. 12 maggio 2015, n. 71, anche alle attività di certificazione, di rinnovo ed esami per il conseguimento delle certificazioni.

Per l’anno in corso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha in programma la revisione del percorso formativo e di certificazione del personale che svolge l’attività nel settore dei viaggi costieri, ai sensi della Reg. I/3 della Convenzione STCW ’78, come emendata.

Inoltre, a seguito sia dell’entrata in vigore degli emendamenti alla Convenzione Internazionale STCW ’78 (emendamenti Manila 2010) che dell’emanazione della Direttiva 2008/106/CE (come emendata dalla Direttiva UE 2019/1159), il quadro normativo nazionale relativo alla formazione e certificazione del personale marittimo ha subito notevoli cambiamenti ed aggiornamenti, recepiti nell’ordinamento nazionale con il Decreto Legislativo 71/2015, come modificato dal Decreto Legislativo 8 novembre 2021, n. 194. Pertanto, il Ministero in questione ha emanato la circolare Titolo: Gente di Mare, Serie: XIII, n. 45 con la quale sono state definite delle linee guida per fornire agli operatori del settore uno strumento applicativo di facile consultazione che agevoli l’attuazione di tutte le disposizioni attuative della Convenzione stessa e del relativo Codice applicativo.

Nel medesimo ambito, sono in corso le modifiche ai decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 21 aprile 2010 recante “istruzione, addestramento e certificazione del personale imbarcato su navi veloci HSC (*High Speed Craft*), 19 giugno 2001 recante “corso di sicurezza personale e responsabilità sociali (*Personal Safety and Social Responsibilities PSSR*)”.

Ulteriori modifiche stanno per essere introdotte al decreto Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto del 4 maggio 2017 relativo disciplina del corso di formazione per il conseguimento delle competenze di livello direttivo per gli Ufficiali di coperta e di macchina e al decreto datato 25 luglio 2016 recante i requisiti per il rilascio delle certificazioni per il settore di coperta e di macchina per gli iscritti alla gente di mare ai sensi della Convenzione STCW.

Il Ministero sta anche apportando alcune modifiche ai modelli per il libretto di addestramento per allievi ufficiali di coperta e di macchina, previsti dal decreto direttoriale 31 dicembre 2004 e a quello per allievi ufficiali elettrotecnici di cui al decreto direttoriale n. 278 del 18 dicembre 2020.

È poi in corso la predisposizione di un provvedimento per la semplificazione dei requisiti necessari ai marittimi italiani per il conseguimento del certificato di cuoco equipaggio (*ship’s cook*) in conformità alla Regola 3.2 della Convenzione del Lavoro Marittimo, 2006, al fine di incoraggiare incoraggerà l’occupazione marittima italiana anche in tale settore.

Il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera ha approvato il decreto n. 1939 del 15 dicembre 2023 del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto apportato alcune modifiche al decreto del 25 ottobre 2016 relativo alla disciplina dell’addestramento teorico-pratico per la certificazione di marittimo abilitato per mezzi di salvataggio diversi dai battelli di emergenza veloci. In particolare, è stata introdotta una modifica all’articolo 2 del decreto nel quale tra i requisiti per il conseguimento del certificato MAMS, relativo alla navigazione da effettuare, è stata tolta la possibilità di maturare il requisito con lo svolgimento delle funzioni equivalenti

contenute nel d.m. 1° marzo 2016 recante le procedure di rinnovo delle certificazioni rilasciate ai sensi della Convenzione STCW.

Con il decreto n. 01/2024 in data 8 gennaio 2024 è stata operata una modifica al decreto del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto datato 5 dicembre 2011 relativo alla istituzione del corso di formazione sull'uso operativo dei sistemi di informazione e visualizzazione della cartografia elettronica (*Electronic Chart Display and Information System – ECDIS*) – livello operativo. La modifica ha interessato, nello specifico, l'articolo 4 che oggi prevede la possibilità, per l'ufficiale di coperta, di poter eseguire la familiarizzazione con il sistema ECDIS sia a bordo sia presso un centro di addestramento autorizzato, per una durata di tempo ritenuta adeguata dagli stessi.

È invece in corso la modifica del decreto del 1° aprile 2016 del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto che definisce i requisiti dell'addestramento speciale obbligatorio per il personale marittimo assegnato a specifici compiti e responsabilità correlati al carico e agli impianti del carico, a bordo di navi cisterna adibite al trasporto di prodotti petroliferi e di prodotti chimici, in conformità a quanto previsto nella regola V/1-1 paragrafo 1 dell'annesso alla Convenzione STCW 78 nella sua versione aggiornata e alla sezione A-V/1-1, paragrafo 1, del relativo codice STCW.

Con riferimento al ruolo degli ITS e all'educazione del mare, secondo quanto delineato dal paragrafo 2.9.5 del Piano del Mare, è stato avviato un progetto con quattro Atenei universitari (Bari, Genova, Napoli e Messina) per il riconoscimento delle classi di laurea L28 e M72 (Scienze e tecnologie della navigazione) per l'accesso alla carriera marittima.

Inoltre, coerentemente con gli indirizzi del Piano del Mare sull'importanza di promuovere l'orientamento professionale al lavoro marittimo, è stata avviata dal Ministero, a favore degli istituti tecnici superiori, una campagna divulgativa sul sopra menzionato “bonus marittimi”.

10. GLI ECOSISTEMI E LE AREE MARINE PROTETTE

Per quanto riguarda la tutela degli ecosistemi e della biodiversità marina, a cui fa riferimento il paragrafo 2.10.2 della direttiva relativa agli ecosistemi e alle aree marine protette, il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze, ha emanato il decreto 22 dicembre 2023, n. 440, con il quale è stata istituita l'area marina protetta "Capo Spartivento". Con successivo decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica datato 10 gennaio 2024, n. 8, è stato poi adottato il regolamento di disciplina nelle diverse zone dell'area marina protetta "Capo Spartivento", registrato dalla Corte dei Conti il 28 marzo 2023. Tali provvedimenti sono attualmente in corso di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale. Con l'istituzione dell'Area Marina di "Capo Spartivento" le aree marine protette sono diventate 30, oltre a 2 parchi sommersi di Baia e Gaiola, che tutelano complessivamente circa 228mila ettari di mare e circa 700 chilometri di costa. Sono oggi in corso le procedure per valutare l'istituzione di nuove aree marine protette per le seguenti aree marine di reperimento:

- Isola di Capri
- Golfo di Orosei — Capo Monte Santu;
- Capo d'Otranto — Grotte Zinzulusa e Romanelli — Capo di Leuca;
- Isole Cheradi e Mar Piccolo;
- Costa di Maratea;
- Isola di San Pietro;
- Parco marino del Piceno

Sono, infine, in corso le procedure per l'ampliamento e l'aggiornamento della zonazione delle seguenti aree marine protette:

- Torre Guaceto;
- Porto Cesareo;
- Punta Campanella.

In data 4 agosto 2023 è stato sottoscritto un decreto ministeriale per l'istituzione di 2 SIN (Siti di Importanza Comunitaria), il "Vercelli Seamount" e il "Palinuro Seamount", fuori dalle acque territoriali e all'interno della Zona di Protezione Ecologica (ZPE) italiana. A livello nazionale la Strategia Biodiversità 2030 è stata adottata con il decreto ministeriale n. 252 del 3 agosto 2023 con l'identificazione di 2 obiettivi strategici: costruire una rete coerente di Aree Protette terrestri e marine e ripristinare gli ecosistemi terrestri e marini.

Con il PNRR il Ministero prevede di completare almeno 22 interventi su larga scala per il ripristino e la tutela dei fondali e degli *habitat* marini e dei sistemi di osservazione delle coste da raggiungere entro il 30 giugno 2025. A questo scopo nel Progetto PNRR MER (*Marine Ecosystem Restoration*) sono stati previsti 37 interventi su larga scala per il ripristino e la tutela dei fondali e degli *habitat* marini, rafforzando contestualmente il sistema nazionale di ricerca e osservazione degli ecosistemi marini e costieri e la conoscenza di localizzazione, estensione e stato degli *habitat* costieri e marini di interesse conservazionistico nelle acque italiane. Il progetto di cui si tratta è articolato su 37 linee di attività organizzate su alcuni obiettivi principali: interventi per il ripristino dei fondali e degli *habitat* marini, mappatura degli *habitat* costieri e marini di interesse conservazionistico, rafforzamento del sistema nazionale di osservazione degli ecosistemi marini e costieri e una nuova unità navale oceanografica dotata di apparecchiature altamente tecnologiche in grado di sondare i fondali fino a 4000 metri. Gli interventi sono finalizzati a invertire l'attuale tendenza al degrado di tali ecosistemi per assicurare il raggiungimento del 'buono stato ambientale' dei mari italiani e offrire soluzioni per affrontare le sfide rappresentate dai cambiamenti climatici.

Riguardo alla priorità individuata al medesimo paragrafo 2.10.2 del Piano del Mare di giungere all'approvazione dei decreti attuativi della legge 17 maggio 2022, n. 60 (c.d. "legge Salvamare"), il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, degli otto provvedimenti di propria competenza, ne ha attuati tre, mentre altri tre sono in corso di attuazione. Per altri due decreti è stata avanzata proposta di modifica in sede legislativa, in ragione della elevata difficoltà riscontrata per l'attuazione. In particolare, sono già stati attuati i seguenti decreti:

- *"misure per la raccolta dei rifiuti galleggianti nei fiumi programma sperimentale triennale di recupero delle plastiche nei fiumi maggiormente interessati da tale forma di inquinamento, anche mediante la messa in opera di strumenti galleggianti"* (articolo 6, commi 1 e 2 della legge): in attuazione della disposizione, la competente Direzione Generale uso sostenibile del suolo e delle risorse idriche (USSRI) del Ministero ha avviato un programma sperimentale di recupero dei rifiuti galleggianti nei fiumi. La Direzione Generale competente ha infatti stipulato una serie di accordi con le Autorità di bacino distrettuali, disposto le modalità tramite cui avviare il programma e destinato a una serie di Autorità di Sistema Portuali il fondo istituito dal comma 3 dell'articolo in parola, per finanziare tali attività di recupero, in specie delle plastiche nelle acque interne. (decreto ministeriale n. 525 del 13/12/2023);
- *"definizione dei criteri per la gestione degli scarichi degli impianti di desalinizzazione"* (articolo 12, comma 2 della legge): i criteri sono stati inseriti nel decreto-legge del 14 aprile 2023, n.39 (dl siccatà), ex articolo 10, comma 2;
- *"linee guida per le attività subacquee di carattere tecnico-scientifico finalizzate alla tutela, al monitoraggio o al controllo ambientale"* (articolo 7 comma 1 della legge): Decreto 5 marzo 2024, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 20 marzo 2024, n. 67.

Per quanto riguarda i tre decreti in corso di attuazione:

- *"decreto per l'individuazione dei criteri relativi al contenimento dell'impatto sull'ambiente derivante dalle attività di acquacoltura e di piscicoltura"* (articolo 13, comma 1 della legge), da attuarsi di concerto con il Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, delle infrastrutture e dei trasporti e delle Imprese e del *Made in Italy*, e previa intesa con Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano. La definizione di criteri relativi al contenimento dell'impatto sull'ambiente derivante dalle attività di acquacoltura è prevista dall'articolo 111 del D.lgs. n. 152/2006 (T.U. dell'ambiente), ripreso poi dall'articolo 13 della c.d. "legge Salvamare". La competenza normativa delle attività di acquacoltura è demandata alle Regioni e molti sono stati gli strumenti legislativi emanati per regolare l'esercizio delle competenze regionali in materia di pesca e acquacoltura. Per la predisposizione del decreto, la Direzione PNM ha istituito con due successivi decreti direttoriali, un Gruppo di lavoro che include i Ministeri concertanti MASAF, MIT, MIMIT, il Corpo delle Capitanerie di Porto, gli Istituti tecnici ISPRA e ISS. Lo schema di decreto ministeriale attuativo dell'art. 111 del D.lgs. n. 152/2006 nonché dell'art. 13 della legge in discorso elaborata dal Gruppo di lavoro è in corso di trasmissione ai ministeri concertanti MASAF, MIT e MIMIT per l'acquisizione dei necessari concerti richiesti dalla normativa.
- *"disciplina delle procedure e delle modalità per l'attribuzione del riconoscimento ambientale attestante l'impegno per il rispetto dell'ambiente e la sostenibilità dell'attività di pesca, nonché dei programmi di etichettatura ecologica attestanti la corretta gestione della pesca marittima e sull'utilizzo sostenibile delle risorse della pesca"* (articolo 11, commi 1 e 2 della

legge), da attuarsi di concerto con il Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste.

Per ricevere supporto tecnico nell'istruttoria dei decreti sopra rappresentati, è stata istituita una linea di attività all'interno di un accordo stipulato con il CNR-IIA relativa all'economia blu, con il coinvolgimento degli Istituti marini del CNR, in particolare l'ISMAR (Istituto di Scienze Marine) e l'IRBIM (Istituto per le Risorse Biologiche e le Biotecnologie Marine).

- *"Definizione dei criteri di indirizzo nazionale sull'analisi dei rischi ambientali e sanitari correlati agli impianti di desalinizzazione, nonché indicazione delle soglie di assoggettabilità degli stessi alla V.I.A."* (articolo 12, comma 4 della legge), da attuarsi di concerto con il Ministero della Salute.

Per quanto riguarda i rifiuti accidentalmente pescati, inoltre, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica sta lavorando per dare attuazione a due ulteriori articoli della c.d. "legge Salvamare" e predisporre i relativi decreti, in particolare è stata proposta la modifica normativa con nota prot. UDCM 3848 del 16/02/2024 indirizzata alla Segreteria tecnica dell'Ufficio del programma di Governo al fine di consentire la predisposizione e l'emanazione dei due provvedimenti:

- *"definizione delle modalità di raccolta e di cattura dei rifiuti"* (articolo 3, comma 1 della legge), da attuarsi di concerto con il Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste;
- *"Criteri con cui i rifiuti accidentalmente pescati e i rifiuti volontariamente raccolti cessano di essere qualificati come rifiuti"* (articolo 4, comma 1 della legge), da attuarsi con regolamento previo parere del Consiglio di Stato.

La competente Direzione generale Economia Circolare ha avviato i lavori istruttori per la stesura dello schema di decreto in cui verranno stabiliti i criteri e le modalità con cui i rifiuti plastici accidentalmente pescati e quelli volontariamente raccolti cesseranno di essere qualificati come rifiuti, ai sensi dell'art. 184-ter del D.Lgs. n. 152/2006.

Relativamente alla direttrice in discorso, il Ministero della difesa ha posto in essere diverse iniziative per contribuire a proteggere e salvare gli ecosistemi marini, attività ritenuta particolarmente importante nell'ambito di un sistema economico dinamico per poter generare ricchezza e benessere.

Il Ministero è infatti consapevole che un'adeguata mappatura degli *habitat* dei fondali marini e il monitoraggio ambientale sono un prerequisito per definire gli interventi di ripristino e tutela dei fondali in modo efficace e, a tal fine, è necessario rafforzare il sistema nazionale di ricerca e osservazione degli ecosistemi marini e costieri.

La Difesa è impegnata nel fornire un rilevante contributo nel monitoraggio dei parametri ambientali marini utili ad accertare lo stato di salute dei mari nazionali e internazionali. La sua opera si esplica soprattutto in "alto mare", laddove le capacità della Squadra Navale rappresenta un *unicum* tra tutti gli attori coinvolti nella salvaguardia dell'ambiente marino.

Tutte le unità navali della Squadra Navale hanno tra i propri compiti secondari quello della salvaguardia dell'ambiente marino che si esplica sia in controlli e accertamenti degli sversamenti di idrocarburi in mare sia nel monitoraggio relativo alla presenza di cetacei, nonché la segnalazione di addensamenti di plastiche e microclastiche.

I Reparti Subacquei del COMSUBIN partecipano a varie iniziative tese a proteggere e monitorare gli ecosistemi marini mediante accordi sottoscritti (ENEA, MASE, etc.) ed inoltre svolgono, quale compito d'istituto, la bonifica di ordigni esplosivi convenzionali o improvvisati

rinvenuti in contesto marittimo e subacqueo (acque interne) per la salvaguardia della pubblica incolumità.

A ciò, negli ultimi tempi, si è aggiunto un ulteriore e più tangibile contributo in termini di monitoraggio ambientale marino, attraverso un'attiva partecipazione del Ministero della Difesa al programma di *Marine Strategy*, testimone della specifica attenzione che viene dedicata agli aspetti ambientali e che la Difesa è in grado di mettere a disposizione del Paese, dell'Europa e della comunità scientifica per la salvaguardia dell'ambiente e del mare.

Particolare rilevanza assume in tal senso l'accordo di prossima sottoscrizione tra la Marina Militare e ISPRA. Quest'ultima ha chiesto di potersi avvalere delle competenze tecniche e specialistiche dell'Istituto Idrografico della Marina per il controllo, la verifica e la validazione dei rilievi batimetrici delle coste nazionali a partire dall'anno 2024. Questi rilievi copriranno la fascia costiera fino ad una profondità di circa 50 metri, la più rilevante per la sicurezza della navigazione.

In tale ambito, i sottomarini nazionali, nel corso delle attività in mare, raccolgono dati sul livello di rumore in mare, successivamente comunicati all'ISPRA; tali dati risultano tra i pochi attualmente disponibili per il monitoraggio dello stato di salute acustica dei mari.

Ad oggi la Difesa ha sottoscritto numerosi accordi con Enti e Istituzioni che operano per tale tutela dell'ambiente, tra cui:

- Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia (INGV) per lo sviluppo di soluzioni finalizzate alla conoscenza e gestione di effetti potenzialmente pericolosi connessi all'uso delle risorse marine, alla salute dell'ecosistema e dell'uomo e alla gestione dell'ambiente marino;
- Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) per la cooperazione su temi e partenariati coerenti con aspetti marittimi afferenti alla difesa cibernetica, la cultura del mare, la ricerca, l'innovazione, la progettazione, l'industria, la salvaguardia ambientale, la sicurezza marittima, la tutela del territorio e del mare;
- Istituto Superiore di Sanità (ISS) per la cooperazione su temi afferenti rischi per la salute umana correlabili a fattori ambientali e climatici, prevenzione e controllo dei rischi infettivi, attraverso l'implementazione del progetto "Salute dei mari e salute umana. La MM e l'ISS cooperano altresì per incentivare il coinvolgimento degli Enti competenti per le attività di analisi e di ricerca connesse con le tematiche di ricerca di comune interesse, ai fini della tutela della salute pubblica tramite le rispettive strutture;
- Marevivo ONLUS per supportare e promuovere i programmi e le iniziative delle singole parti volte a favorire la ricerca scientifica e lo studio dell'ambiente marino e a supportare i programmi e le iniziative per tutelare la biodiversità marina e promuovere le Aree Marine Protette oltre alla collaborazione nelle attività di educazione all'ambiente e alla sostenibilità rivolte agli studenti; in tale contesto è attivo il concorso di COMSUBIN per le attività di recupero subacqueo di materiali inquinanti e dannosi per l'ecosistema marino.
- Consorzio EMSO-ERIC (CNR/INGV/OGS/SZN/ENEA/IIM), rete di osservatori profondi in tutto il Mediterraneo per la raccolta dati finalizzata agli studi sulla modellistica numerica.
- e-GEOS (partecipata TELESPAZIO/ASI) nell'ambito del programma di ricerca in Artico "HIGH NORTH" per il monitoraggio di eventuali sversamenti nelle zone di mare attraversate da Nave Alliance;
- ENEA per la cooperazione nell'ambito del programma di ricerca in Artico "HIGH NORTH" per il monitoraggio e lo studio della diffusione delle micro/nano plastiche;
- Direzione Generale Infrastrutture e Sicurezza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica per una serie di attività mirate anche a monitorare le acque circostanti le piattaforme di estrazione di olio minerale, ai fini della tutela ambientale, effettuata con prelievi in quota a cura dei Reparti Subacquei di COMSUBIN e ad effettuare rilievi idro-oceanografici

e attività correlate per la realizzazione di cartografia tematica per l'accurata definizione delle aree di esplorazione/ricerca/coltivazione degli idrocarburi.

Attualmente il Ministero della Difesa è impegnato, inoltre, nelle seguenti attività:

- a) fornire un regolare contributo alle operazioni di raccolta dati e monitoraggio ambientale in un quadro variegato di molteplici attori riferiti alla comunità scientifica italiana. I principali assetti della Marina Navale dedicati sono le tre Unità idro-oceanografiche (Nave Magnaghi, Nave Aretusa e Nave Galatea) che effettuano campagne idro-oceanografiche di circa 6 mesi durante le quali oltre ai rilievi idrografici dei fondali marini a scopo cartografico, vengono raccolti dati di temperatura, salinità, pressione, PH, gas disciolti in acqua e altro ancora. La raccolta dati, volta alla conoscenza dell'ambiente marino, è estesa anche alle acque artiche e antartiche con i progetti:
 - PNRA (Progetto Nazionale Ricerca in Antartide) dell'ENEA, che da circa 40 anni vede impegnati idro-oceanografi dell'IIM nella mappatura del fondale del Mar di Ross in Antartide;
 - spedizioni italiane in Antartide con personale dell'Istituto Idrografico della Marina a bordo della Nave Laura Bassi dell'Osservatorio di Geofisica Sperimentale di Trieste)
 - *High North* che da ormai 7 anni vede impegnata Nave Alliance nella raccolta di dati ambientali nell'Oceano Artico;
- b) in merito all'aumento di suscettività al franamento gravitativo della porzione sommersa della Sciara del Fuoco (SdF) dell'Isola di Stromboli, l'INGV ha chiesto il concorso del Ministero della difesa per effettuare un rilievo di tipo batimetrico con sistemi subacquei *unmanned*. Il Cacciamine Vieste della Marina militare ha completato con successo, dal 9 al 20 settembre 2023, il rilievo di acquisizione dei dati batimetrici nell'area antistante, in accordo con le indicazioni ricevute dai vulcanologi dell'INGV, ospitati a bordo dell'unità militare;
- c) tra i progetti approvati in ambito PNRR figura il progetto MER (*Marine Ecosystem Restoration*) che prevede interventi per il ripristino e la protezione dei fondali e degli habitat marini, il rafforzamento del sistema nazionale di osservazione degli ecosistemi marini e costieri e la mappatura degli habitat costieri e marini di interesse conservazionistico nelle acque italiane;
- d) nell'ambito del Giro del Mondo 2023-2024, Nave Vespucci ha issato a riva la bandiera dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), recentemente premiata per il suo costante impegno nella sostenibilità ambientale e nelle iniziative di protezione del mare, sottolineate anche dalle Nazioni Unite in occasione della "Giornata Mondiale degli Oceani" con l'annuncio della Campagna da parte del Sottosegretario Generale delle Nazioni Unite per gli Affari Legali Miguel de Serpa Soares. La campagna offre l'opportunità di collaborazioni inter-accademiche e interuniversitarie, inclusi centri di ricerca, come l'Istituto Superiore di Sanità (ISS) nel progetto *SeaCare*;
- e) nell'ambito delle Campagne addestrative di Nave Palinuro e delle navi scuola a vela della Marina, l'associazione Marevivo, presente a bordo nei vari porti visitati, ha promosso temi legati alla tutela dell'ambiente marino, in particolare con l'iniziativa "*Only One: one ocean, one planet, one health*", riguardante i temi afferenti all'economia circolare, la transizione alimentare e la transizione energetica.

In tale direttrice, il contributo del Ministero della cultura è stato finalizzato in particolar modo a valorizzare il demanio marittimo, con particolare riferimento alle concessioni demaniali marittime

per finalità turistico-ricreative allo scopo di aumentare la fruizione del patrimonio ambientale oltre che culturale.

In questo contesto è utile fare un cenno al Parco sommerso di Baia che il 13 Giugno 2023, durante la Conferenza degli Stati membri alla Convenzione UNESCO per la Protezione del Patrimonio Culturale Subacqueo a Parigi, è stato riconosciuto come “*best practice*” per le attività svolte sia di valorizzazione che di sensibilizzazione sul territorio costiero. È in corso di studio, attraverso il lavoro dei Comuni connessi al Parco archeologico dei Campi Flegrei e le locali Autorità marittime, un lavoro di analisi e progettazione sull’area del porto di Baia, sia per la ridefinizione dello stesso, con più attenzione verso le esigenze dei visitatori del Parco, che per un nuovo disegno delle concessioni demaniali marittime ivi presenti. Con i fondi ordinari a disposizione del Parco, si è potuto far progredire il lavoro di conservazione dei resti sommersi ed in particolare delle ormai famose pavimentazioni a mosaico rinvenute negli ultimi anni. Si tratta di un lavoro unico e di difficile realizzazione, svolto con maestranze specializzate a questa particolarissima attività. Ciò è portato avanti grazie anche alla collaborazione con l’Istituto centrale per il Restauro di Roma (ICR). Grazie ai Fondi Programmazione del Ministero della cultura, è attualmente in progettazione una campagna di ricerca e restauro di alcune nuove aree del Parco, non ancora del tutto indagate e per questo non ancora aperte al pubblico. Grazie a queste attività, si vuole ampliare il percorso di visita per aumentare la fruizione del Parco e diluire la pressione di visita su alcuni settori oggi maggiormente interessati.

Anche la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Genova e la provincia di La Spezia ha segnalato le iniziative intraprese con l’AMP di Portofino; infatti è in corso di stipula un “Protocollo di intesa per l’esercizio coordinato ed integrato delle attività di gestione, fruizione e promozione dei siti archeologici sottomarini rinvenuti all’interno dell’AMP Portofino”, volto all’introduzione di un sistema di autorizzazione e gestione delle visite subacquee che consenta una corretta valorizzazione dei siti in accordo con le linee guida della normativa internazionale sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo.

Altre iniziative sono state intraprese nell’AMP di “Punta Campanella” dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l’area metropolitana di Napoli al fine di incentivare una fruizione turistica più sostenibile. Infatti in occasione della Giornata Internazionale del Paesaggio 2024, promossa dal Ministero della Cultura, la Soprintendenza, insieme al Consorzio di Gestione dell’Area Marina Protetta “Punta Campanella”, il Comune di Massa Lubrense, l’Ente Parco Regionale dei Monti Lattari, la Fondazione dei Monti Lattari e la Società Antica Sartoria Sri, ha sottoscritto un innovativo accordo per la valorizzazione e la fruizione dell’Isola d’Isca, con decreto n. 37 del 13/03/2024, che mira a promuovere la conoscenza e la tutela del patrimonio culturale e ambientale dell’Isola situata all’interno dell’AMP. È attualmente in via di conclusione la sottoscrizione di una convenzione operativa per progetti di studio e di ricerca concernenti le “Tecnologie Geofisiche e Geoarcheologiche per la documentazione, il monitoraggio e la fruizione del patrimonio culturale marino-costiero” con l’Istituto di Scienze del Patrimonio Culturale del Consiglio Nazionale delle Ricerche”.

11. DIMENSIONE SUBACQUEA E RISORSE GEOLOGICHE DEI FONDALI

Per quanto riguarda l'individuazione e il monitoraggio dei georischi marini di cui al paragrafo 2.11.2 del Piano del Mare, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ha avviato, già a partire dall'anno 2014, diverse iniziative volte al miglioramento della sicurezza marina collaborando con gli istituti di ricerca, tra cui l'INGV.

Nell'ambito dello sfruttamento delle risorse minerarie sottomarine di cui al paragrafo 2.11.3 del Piano del Mare, il MASE ha già posto in essere alcuni accordi di ricerca a partire dall'anno 2023 che in particolare riguardano:

- a) per la “valutazione del potenziale minerario nazionale di gas” con l'intento di valutare, appunto, le potenziali riserve di gas naturale presenti nel territorio nazionale considerando anche le potenziali risorse da precedenti valutazioni non ancora esplorate e/o sviluppate;
- b) per la “sicurezza e la transizione energetica” finalizzato ad affrontare le sfide che la transizione energetica sta proponendo, con particolare riferimento al sequestro e stoccaggio della CO₂ e all'introduzione dell'H₂ green quale vettore energetico che consenta di ottimizzare lo sfruttamento delle fonti rinnovabili.

Per l'attuazione degli obiettivi prefissati dal paragrafo 2.11.4 riguardante l'incremento delle attività subacquee, quel Ministero ha già sottoscritto degli accordi di ricerca afferenti alla sicurezza delle operazioni a mare. In particolare, tali accordi concernono:

- a) le attività di ricerca e di supporto istituzionale per lo studio di approcci innovativi in relazione alle tematiche della sicurezza anche ambientale delle attività in piattaforme situate a mare, della dismissione e riconversione di tali impianti per attività di recupero di elementi rari dall'acqua di mare, di iniezione/erogazione di fluidi anche nell'ottica dello stoccaggio temporaneo nei giacimenti esauriti a supporto della *low-carbon transition*;
- b) lo svolgimento di attività operative in mare, sottoscritto con la Marina Militare, finalizzate ai controlli per la sicurezza anche ambientale delle attività di *upstream off-shore* anche con ispezioni subacquee.
- c) Il progetto per la sicurezza nelle operazioni a mare.

Con riferimento alla direttrice della dimensione subacquea, soprattutto sotto il profilo militare e di innovazione tecnologica, il Ministero della Difesa ha lavorato verso l'obiettivo di “regolamentare e controllare l'accesso agli spazi subacquei”, reso necessario dalla crescente antropizzazione della dimensione subacquea.

Essa, infatti, è da ritenersi strategicamente determinante per il Paese, per le immense ricchezze che contiene e per le infrastrutture che ospita (condotte e cavi per la connessione energetica, dorsali sottomarine lungo le quali avvengono le comunicazioni e lo scambio dei dati).

Le cosiddette tecnologie dirompenti (*Emerging Disruptive Technology* - EDT), in primis quella dei veicoli autonomi e dai sensori subacquei, stanno contribuendo a rendere la dimensione subacquea più trasparente ed accessibile, stravolgendo il paradigma di sicurezza che da sempre caratterizza le profondità abissali.

L'art. 110 del decreto legislativo 10 marzo 2010, n. 66 (Codice dell'ordinamento militare) individua la Marina Militare come componente operativa marittima della difesa dello Stato e l'art. 111 attribuisce alla stessa Forza Armata la vigilanza a tutela degli interessi nazionali e delle vie di

comunicazione marittime al di là del limite esterno delle acque territoriali, nonché la salvaguardia dalle minacce agli spazi marittimi internazionali, includendo la difesa di cavi e condutture subacquee e la tutela degli interessi nazionali oltre le acque territoriali.

Al momento il Ministero della difesa costituisce il soggetto giuridico individuato per gestire le informazioni operative relative all'attività di navigazione subacquea militare, potendo verificare l'esistenza di conflitti con un'attività di navigazione subacquea civile condotta con mezzi pilotati e non, evitando o comunque minimizzando il rischio di abbordi subacquei.

Il dicastero altresì l'unico soggetto in grado di attivare tempestivamente un allarme per le attività di navigazione subacquea non autorizzate. Tale ruolo è svolto dalla Centrale Operativa Sommergibili (COS) del Comando Sommergibili in seno alla Centrale Operativa Multidominio Marina (COMM) ubicata presso il Comando in Capo della Squadra Navale (CINNAV).

Dall'anno 2022, all'indomani dell'incidente occorso in Mar Baltico sul gasdotto *North Stream*, è stata avviata l'Operazione "Fondali Sicuri" per intensificare la sorveglianza subacquea e di superficie delle zone di mare interessate dalla presenza di infrastrutture e connessioni strategiche per il Paese.

Il pattugliamento, condotto da vari assetti dotati di intrinseche capacità di monitoraggio di superficie, subacqueo e aereo, restituisce una sorveglianza tridimensionale delle infrastrutture critiche subacquee che, perseguendo il duplice scopo di individuare tempestivamente attività sospette e di verificare regolarmente lo stato delle strutture e degli impianti in profondità, permette di escludere ogni anomalia e prevenire eventuali rischi.

Nel dettaglio, i compiti particolari dell'operazione sono rivolti ad assicurare:

- la mappatura delle strutture critiche subacquee;
- lo sviluppo di uno schema operativo volto a raccogliere e condividere le informazioni necessarie all'aggiornamento della situazione in corso e della valutazione della minaccia;
- una attività sistematica di sorveglianza e di prevenzione (*bottom survey* e vigilanza marittima), pre-posizionando gli assetti modo garantire prontezza di intervento nelle aree di rilevanza strategica, maggiormente esposte a rischi;
- l'implementazione di un sistema di allarme integrato;
- l'intervento, integrando nel dispositivo del Ministero della difesa, anche le capacità di ciascuna singola società interessata, per scongiurare ogni attività volta a interferire deliberatamente o accidentalmente con il normale esercizio delle infrastrutture subacquee.

La possibilità di fornire aggiornamenti, dati e valutazioni alle realtà industriali avviene attraverso la Centrale di Sorveglianza delle Infrastrutture Critiche Subacquee (CUIISC – *Critical Underwater Infrastructure Surveillance Centre*), organo tecnico responsabile dell'accentramento, valutazione e disseminazione delle informazioni inerenti alle infrastrutture critiche subacquee.

La CUIISC opera in stretto coordinamento e sinergia con le analoghe iniziative lanciate da numerosi paesi in ambito NATO.

In tale ambito, il Ministero ha evidenziato di aver da tempo istituito quadri di collaborazione con le principali aziende nazionali che operano per garantire la costruzione ed il mantenimento delle infrastrutture critiche subacquee nazionali. In particolare:

- la collaborazione con ENI S.p.A., istituita nel 2015, è stata sostenuta in maniera continuativa ed ha previsto l'addestramento presso specifici siti di attività produttive marine dell'ENI con l'impiego di assetti navali al fine dello sviluppo di capacità di intervento.
- 12 luglio 2022 è stato siglato un protocollo d'intesa con la società italiana di telecomunicazioni Sparkle per migliorare la protezione delle infrastrutture di telecomunicazione sottomarine. L'accordo formalizza la volontà di cooperare in un settore

ritenuto strategico per lo sviluppo socioeconomico del Paese e prevede, tra l'altro, la creazione di procedure operative condivise e la possibilità di effettuare attività congiunte di ricognizione e di monitoraggio dei cavi sottomarini di proprietà Sparkle e delle aree limitrofe. È inoltre previsto il supporto cartografico da parte dell'Istituto Idrografico della Marina per i fondali marini d'interesse nonché l'assistenza in situazioni operative emergenziali. Nella prima decade di novembre 2022 Nave Alghero, unità cacciamine della Squadra Navale, e l'unità posacavi Antonio Meucci hanno effettuato attività congiunta nell'ambito del protocollo d'intesa siglato.

- Il 19 ottobre 2023 si è tenuto un incontro con le maggiori aziende nazionali, afferenti alle *Critical Undersea Infrastructure* con lo scopo di strutturare un sistema di protezione comprensivo. In tale contesto, è stata fornita dal Ministero la disponibilità delle capacità operative di sorveglianza multi-dominio di CINCPAC, con particolare focus sulla COMM e sulla dipendente articolazione dedicata alle attività di monitoraggio e protezione delle infrastrutture critiche subacquee (CUIISC). Sono in corso interlocuzioni per la definizione di un Accordo Tecnico Attuativo e una discendente procedura Operativa comune (*Standard Operating Procedure*).

Altro rilevante obiettivo raggiunto dal Ministero della difesa nella implementazione del Piano del mare rispetto alla direttrice in discorso è stata l'istituzione del "Polo Nazionale della dimensione Subacquea" (PNS).

Con decreto del Ministro della difesa del 25 ottobre 2023, di concerto con i Ministri delle Imprese e del *Made in Italy* e dell'Università e Ricerca, è stato istituito il PNS, con sede a La Spezia, presso il Centro di Supporto e Sperimentazione Navale della Marina Militare. Il PNS, previsto tra gli obiettivi del Piano del Mare, ha l'obiettivo di valorizzare opportunamente l'ecosistema nazionale della subacquea, aggregando le capacità e competenze di tutti gli operatori del settore, dalle *start-up*, alle piccole e medie imprese alle Università e centri di ricerca, sino alla grande industria.

Caratterizzato da una struttura di *governance* multilivello, inter-dicasteriale e inter-agenzia, il Polo perseguirà il potenziamento della ricerca tecnico scientifica e dell'innovazione tecnologica, l'incremento della competitività dell'industria nazionale e la tutela della relativa proprietà intellettuale. A dimostrazione della concretezza dell'iniziativa, in seguito alla prima riunione del Comitato di Direzione Strategica del Polo, il 27 marzo 2024 sono stati pubblicati i primi quattro bandi per attività di innovazione nel campo delle tecnologie subacquee.

Le azioni del Ministero della cultura, nell'ambito della dimensione subacquea, tendono a valorizzare l'archeologia subacquea ed il potenziale turistico connesso, promuovendo la fruizione e la valorizzazione dei siti subacquei archeologici e la salvaguardia dei patrimoni sottomarini sia in termini ambientali che culturali, favorendo l'incontro tra imprese e ricerca per la costruzione di veri e propri itinerari turistici. Innumerevoli sono le iniziative intraprese dagli uffici territorialmente competenti, quali la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le provincie di Catanzaro e Crotone, la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Reggio Calabria e la provincia di Vibo Valentia ed il Parco Archeologico di Ostia Antica, che hanno intrapreso nell'ambito delle attività di conservazione e valorizzazione, azioni atte al monitoraggio dei siti archeologico-culturali subacquei noti ed a indagini archeologiche subacquee, sia strumentali che dirette, per la realizzazione di nuovi itinerari archeologici subacquei.

Anche la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'area metropolitana di Napoli ha dato impulso allo studio e alla divulgazione, anche su scala internazionale, dei rinvenimenti lungo la Ripa Puteolana (si veda la scoperta degli Altari Nabatei), e attivato azioni di monitoraggio e

costante condivisione dello stato di conservazione dei siti archeologici sommersi nell'area dei Campi Flegrei.

La Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Genova e la provincia di La Spezia, in collaborazione con la Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo, ha in programma entro l'estate 2024 la realizzazione di una campagna di indagine e messa in sicurezza del *Relitto Portofino 3*, propedeutica e necessaria alle future attività di fruizione turistica del sito”.

La Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Imperia e Savona sta lavorando allo sviluppo di una vasta attività di valorizzazione e promozione turistica dei contesti subacquei di competenza (apertura alla visite subacquee dei relitti di Albenga e di Imperia), unitamente alla realizzazione e all'aggiornamento dei Musei navali del territorio (Museo Navale di Imperia e Museo Navale Romano di Albenga – in corso di completamento), che oggi costituiscono una rete integrata di percorsi subacquei ed espositivi.

Attualmente la medesima Soprintendenza è impegnata nelle fasi di progettazione dell'importante intervento sull'Isola Gallinaria e il suo complesso archeologico-monumentale, inserito all'interno del Piano Strategico Grandi Progetti Beni Culturali. Il progetto vuole mettere a sistema le eccezionali valenze archeologiche, storico-artistiche e paesaggistiche dell'isola per consentire una “restituzione” di tale patrimonio culturale alla pubblica fruizione, la realizzazione di un presidio territoriale di coordinamento e gestione delle visite e delle attività ricerche sia in ambito marino che terrestre.

12. SISTEMA DELLE ISOLE MINORI

In relazione alla direttrice del Piano del Mare relativa al sistema delle isole minori, il Ministero della difesa ha lavorato alla realizzazione dell'obiettivo di predisporre una mappatura degli approdi utilizzati ed utilizzabili per i servizi di collegamento marittimo.

Le isole minori italiane, infatti, vivono una condizione di disagio pervasivo e soffrono la difficoltà di accesso ai servizi fondamentali, la vulnerabilità agli effetti dei cambiamenti climatici che colpiscono l'intero Mediterraneo.

La Difesa sta lavorando per fornire un rilevante contributo nel monitoraggio dei parametri ambientali marini e nella mappatura delle vie di accesso ai porti.

In tale ambito la Difesa ha sviluppato una precipua collaborazione con l'ISPRA per l'effettuazione di rilievi idrografici lungo tutte le coste nazionali. Nel 2022 e 2023, diverse unità navali della Marina militare hanno condotto rilievi batimetrici in Italia lungo l'intera penisola ed all'estero.

Negli anni 2024 e 2025 le attività di rilievo batimetrico e oceanografiche interesseranno le aree del litorale nord siciliano, l'isola d'Elba, l'isola di Capri, le isole Pontine, le coste prospicienti la città di Napoli, il litorale livornese e la Sardegna occidentale.

Tale attività del Ministero si integra alle collaborazioni in campo ambientale e scientifico con Università, Enti Tecnici/Istituti di ricerca, agli accordi quadro ed ai progetti di cooperazione in atto.

Relativamente alla direttrice in discorso, il Ministero del turismo ha firmato, in data 27 gennaio 2022, con il presidente dell'Associazione comuni isole minori (ANCIM) l'accordo integrato per lo sviluppo delle isole minori.

Il programma ha i seguenti obiettivi: 1) riqualificare i centri abitati; 2) mettere in sicurezza le coste e provvedere al rifacimento delle spiagge, ove necessario; 3) produrre energia elettrica applicando nuove tecnologie e utilizzando combustibili non inquinanti per portare le isole verso il pieno conseguimento degli obiettivi comunitari; 4) recuperare il patrimonio storico ricettivo esistente a funzioni turistiche; 5) adeguare le infrastrutture e i servizi alle effettive esigenze della popolazione residente e turistica, con particolare riguardo alla mobilità anche interna a ciascuna isola e tra le isole facenti parte di un medesimo arcipelago, all'approvvigionamento idrico, alla gestione dei rifiuti, alla depurazione e recupero delle acque reflue; 6) potenziare gli approdi e i servizi marittimi; 7) realizzare centri di interesse e di promozione del turismo anche attraverso l'adeguamento e la riqualificazione della ricettività; 8) rilanciare le attività produttive tradizionali definendo uno specifico marchio di qualità; 9) realizzare un sistema di rete materiale e immateriale; 10) ripensare il rapporto con le Università per correlare meglio la loro finalità ai bisogni del territorio, coinvolgendole in attività come la progettazione di interventi pubblici per realizzare effetti di risparmio in presenza di fondi pubblici limitati; 11) ricercare e realizzare azioni comuni di sviluppo in area mediterranea creando un nuovo modello di cooperazione e di integrazione non episodico, ma strutturato.

A seguito dell'adozione del citato accordo, saranno avviati tavoli di coordinamento con gli *stakeholder* del settore.

Il Dipartimento degli Affari Regionali e le Autonomie, nell'evidenziare il proprio ruolo di coordinamento di qualsiasi iniziativa legislativa relativa alle "Isole Minori" o concessione di finanziamenti da parte di altri Ministeri, in virtù della specifica delega conferita, al riguardo, al Ministro per gli affari regionali le autonomie, *ex art. 1, comma 1, lettere t) e u) del decreto del*

Presidente del Consiglio dei ministri 12 novembre 2022², ha evidenziato di essere titolare della gestione, a favore dei Comuni delle Isole Minori, dei seguenti fondi:

- “Fondo sviluppo isole minori” – art. 2, comma 41 della legge 24.12.2007, n. 244, con il quale sono stati erogati circa 35 milioni di euro per 70 progetti finanziati;
- “Fondo per gli investimenti nelle isole minori” - art. 1, comma 553 della legge n. 160/2019, destinato a finanziare progetti di sviluppo infrastrutturale o di riqualificazione del territorio di Comuni ricompresi nell’ambito delle isole minori. Tale fondo ha impegnato a favore di 40 Comuni euro 68.442.796,00, per 131 progetti finanziati;
- “Fondo per le iniziative di promozione e attrazione degli investimenti nelle isole minori” - art. 1, comma 754 della legge di bilancio 2021. A favore di 32 comuni (finanziamento destinato ai privati) è stato erogato complessivamente l’importo di euro 4.060.509,00 (1.353.503,00 per annualità 2021, annualità 2022 e annualità 2023);
- “Fondo per gli investimenti strategici e per la compensazione degli svantaggi della insularità” – art. 1, comma 806, della legge 29 dicembre 2022, n. 197 (dotazione di 2.000.000,00 euro per ciascuno degli anni 2023, 2024 e 2025).

Per una revisione generale del tema dell’insularità dovrà poi esprimersi la commissione parlamentare istituita a seguito della revisione costituzionale, che fornirà indicazioni al Dipartimento degli Affari Regionali e le Autonomie per l’utilizzo del “Fondo per gli investimenti strategici e per la compensazione degli svantaggi dell’insularità” e sull’eventuale implementazione dello stesso.

Inoltre, il Dipartimento ha attualmente in corso di stipula alcuni accordi di collaborazione – in particolare con ENEA – per la realizzazione di uno studio pilota su alcune isole, per promuovere la digitalizzazione dei processi gestionali dei contesti urbani e lo sviluppo di nuovi modelli energetici e sociali.

La finalità di tali accordi di collaborazione è quella di allineare il sistema-Paese ai nuovi e possibili *standard* d’innovazione, per puntare ad una maggiore sostenibilità ed efficienza nella gestione di infrastrutture e servizi e ad una possibile e necessaria maggiore indipendenza e autonomia energetica da parte delle piccole isole, facendo risaltare le potenzialità di queste ultime nello specifico settore.

Il raggiungimento dell’autonomia energetica, infatti, consentirebbe, per le isole che manifestano anche problemi di carattere idrogeologico e/o sismico, di adempiere alla necessità di assicurare un maggiore livello di sicurezza in caso di calamità naturali.

Inoltre, riguardo all’istituzione di un registro dei finanziamenti destinati alle isole minori, al fine di poter ottimizzare le risorse destinate agli interventi di manutenzione e valorizzazione delle isole minori, si sta costituendo un prospetto che serva da riferimento unico di tutti i finanziamenti di provenienza regionale e/o statale e/o europea. Ciò consentirebbe di poter avere una visione organica e strutturata degli interventi mirati al miglioramento della vita nelle isole minori, per compensarne gli svantaggi derivanti dall’insularità, evitando sovrapposizioni e duplicazioni.

Un’ulteriore misura importante a favore delle isole minori è stata attuata attraverso il “programma Isole Verdi”. Questo investimento prevede il finanziamento e l’attuazione di progetti in materia di energia (quali le fonti rinnovabili, la rete elettrica, l’efficienza energetica), acqua (come la desalinizzazione), trasporti (piste ciclabili, autobus e imbarcazioni a zero emissioni) e rifiuti (ad es.

² Ci si riferisce, in particolare, (i) alla cura dei problemi inerenti alle “piccole isole” e loro valorizzazione attraverso interventi di natura territoriale, economica, sociale e culturale, comprese le azioni governative, anche normative, dirette anche agli interventi di cui all’art. 2, comma 41, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e successive modificazioni; (ii) al miglioramento delle prestazioni delle amministrazioni pubbliche e potenziamento delle capacità di governance degli Enti locali, con particolare riferimento alle aree interne e alle “isole minori”.

raccolta differenziata dei rifiuti) in 19 piccole isole non connesse alla terraferma, individuate dall'articolo 2, comma 1 dell'Allegato 1 Parte A del decreto ministeriale n. 390, del 25 novembre 2021, pubblicato in Gazzetta ufficiale n. 296 del 14 dicembre 2021, ossia Giglio, Capraia, Ponza, Ventotene, Tremiti, Alicudi, Filicudi, Panarea, Lipari, Stromboli, Vulcano, Salina, Ustica, Favignana, Levanzo, Marettimo, Pantelleria, Lampedusa, Linosa.

Al riguardo, già nell'anno 2022, si sono tenute riunioni tecniche con le amministrazioni comunali interessate al fine di approfondire e chiarire le procedure per la presentazione dei progetti.

Con il Decreto direttoriale n. 107, del 10 giugno 2022, è stato poi istituito il Tavolo di Monitoraggio per l'attuazione del Programma "Isole Verdi" con il compito di verificare e valutare le Schede Progetto di cui all'art. 4 del DD 390/2021 presentate dai Comuni istanti, effettuare le verifiche di cui all'art. 7 del medesimo decreto al fine di redigere l'elenco delle Schede Progetto ammissibili al finanziamento, verificare e valutare la documentazione presentata dai Comuni beneficiari e monitorare l'avanzamento del programma di interventi finanziati. Il Tavolo ha eseguito l'analisi delle istanze di finanziamento e, conseguentemente, ha approvato le eventuali richieste di chiarimenti e/o integrazioni documentali resesi necessarie per la valutazione dell'ammissibilità degli interventi.

A seguire, è stata approvata con Decreto Direttoriale n. 219, del 27 settembre 2022, la graduatoria contenente 142 progetti di investimento per un valore complessivo di circa 200 milioni di euro. Il prossimo passo sarà la realizzazione di tali progetti, basati su almeno tre diversi tipi di intervento, entro l'anno 2026

Per quanto concerne i riferimenti alle Zone Economiche Speciali (ZES) contenuti nel paragrafo 2.3.5 della direttrice relativa ai porti e nella direttrice afferente al sistema delle isole minori, è stata istituita una Zona Economica Speciale unica per il Mezzogiorno, ai sensi del decreto-legge 19 settembre 2023, n. 124 (c.d. decreto Sud), convertito con modificazioni dalla legge 13 novembre 2023, n. 162, in luogo delle preesistenti otto ZES regionali/interregionali di cui al decreto-legge n. 91/2017 (convertito dalla legge n. 123/2017), il quale prevede un credito di imposta per investimenti (art. 16), in relazione al quale è stato adottato il decreto del Ministro per gli affari europei, il sud, le politiche di coesione e il PNRR, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, del 17 maggio 2024 relativo alle modalità e ai criteri di accesso, applicazione e fruizione del beneficio nonché ai controlli (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 117 del 21 maggio 2024), e il citato credito di imposta per investimenti nella ZES unica per il settore della produzione primaria di prodotti agricoli e della pesca e dell'acquacoltura (art. 16-bis), inserito dall'articolo 1, comma 7, lettera b), del decreto-legge 15 maggio 2024, n. 63 (Disposizioni urgenti per le imprese agricole, della pesca e dell'acquacoltura, nonché per le imprese di interesse strategico nazionale).

Ciò allo scopo di favorire lo sviluppo delle regioni del Mezzogiorno, in una strategia unitaria di rilancio del sistema produttivo. Si è dovuto constatare, infatti, nei Piani strategici delle ZES regionali, un elevato grado di difformità e disomogeneità, con riferimento ad aspetti rilevanti per l'attuazione delle ZES, e la pressoché totale assenza di strategia, ovvero l'adozione di opzioni strategiche di fondo generiche e sfumate, come confermato dalla differente tipologia di attività che, in dette zone, hanno usufruito dell'autorizzazione unica.

L'introduzione della ZES unica, comprendente i territori delle regioni Abruzzo, Campania, Puglia, Basilicata, Molise, Calabria, Sicilia e Sardegna (per una superficie complessiva di circa 123.000 kmq e 2550 Comuni, contro una copertura delle Zone previgenti di circa 226 kmq e 224 Comuni), si pone l'obiettivo di una programmazione maggiormente integrata e coordinata, senza tuttavia perdere di vista la conservazione delle specificità dei territori coinvolti, per incrementare la capacità di attrazione di nuovi investimenti, anche a livello internazionale, condizione necessaria per accrescere la competitività del Mezzogiorno. È stato, quindi, previsto un nuovo impianto di

governance: tra l'altro, in particolare, è stata istituita la stessa Struttura di missione ZES presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, operativa dal 1° marzo 2024, con una ridefinizione puntuale degli adempimenti procedurali, con l'approntamento di un nuovo sportello unico digitale (S.U.D. ZES) e con la predisposizione di un nuovo procedimento autorizzatorio, strutturato sulla base del neo-sistema unitario della ZES e della nuova organizzazione.

La ZES unica, come sopra menzionato, ricomprende anzitutto i territori delle due isole maggiori, e, ai sensi dell'articolo 11, comma 1, del citato decreto-legge n. 124/2023 (come modificato dalla legge di conversione) è previsto che una specifica sezione del relativo Piano strategico della ZES Unica sia "dedicata agli investimenti e agli interventi prioritari, necessari a rimuovere, in coerenza con quanto previsto dall'articolo 119, sesto comma, della Costituzione, gli svantaggi dell'insularità, nelle regioni Sicilia e Sardegna". Naturalmente la ZES unica, coprendo l'intera superficie dell'Italia meridionale e insulare, si estende anche ai territori delle isole minori del Mezzogiorno, raggruppate o meno in arcipelaghi, e quindi: Capri, Ischia e Procida in Campania; le isole Tremiti in Puglia; le isole Egadi, Eolie, Lampedusa, Linosa, Pantelleria e Ustica in Sicilia; l'Asinara, Caprera, la Maddalena, San Pietro e Sant'Antioco in Sardegna, per un totale di 22 Comuni.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di poter efficientare i servizi resi all'utenza marittima interessata, ha predisposto una revisione del vigente decreto del Presidente della Repubblica del 18 aprile 2000, n. 135 recante la tabella delle circoscrizioni marittime, per elevare due Autorità marittime ubicate sulle Isole Tremiti e sull'isola di Ustica, dal rango di Delegazioni di Spiaggia a quello di Uffici locali marittimi. Il provvedimento, la cui istruttoria si è favorevolmente conclusa, è in fase di imminente emanazione.

Questa direttrice, rivolta anche alla promozione e al coordinamento delle politiche volte al miglioramento territoriale delle isole minori, promuovendone sia l'identità culturale che il patrimonio naturalistico, vede pertanto il coinvolgimento e l'attenzione da parte del Ministero della cultura.

Con particolare riferimento alla questione relativa ai vincoli paesaggistici vigenti nelle Isole minori, il Ministero della cultura sottolinea come essi non vadano letti come 'limiti' e ostacoli allo sviluppo, ma che anzi, proprio la presenza di specifiche norme di tutela abbia finora garantito ampia protezione a contesti territoriali particolarmente fragili, preservandone le caratteristiche specifiche che ne compongono il patrimonio culturale e paesaggistico. Proprio quest'ultimo andrebbe sempre più valorizzato, anche perché potrebbe fungere da volano per lo sviluppo turistico delle isole. Peraltro, in passato il Ministero della cultura ha promosso diverse iniziative per tali contesti, quali il Concorso di idee internazionale "Le energie rinnovabili per le isole minori e le aree marine protette italiane" promosso nel 2011 in cooperazione con l'allora MATTM e con diversi enti (quali l'associazione ambientalista Marevivo).

Sulla scorta di quanto previsto anche dal Patto siglato a Caprera nel 2016, lo stesso Ministero ha in animo di valorizzare tali realtà, facendo sì che le stesse diventino dei veri e propri laboratori di sostenibilità. Un esempio in tal senso è rappresentato dalla tutela della risorsa ambientale costituita dalla posidonia, che è stata presa in considerazione, nel caso del recupero dell'ex carcere borbonico sito sull'Isola di Santo Stefano (cfr. Delibera CIPE n. 3/2016), che prevedeva la realizzazione di un progetto integrato di restauro e valorizzazione per il riutilizzo dell'intero complesso a finalità culturali e di alta formazione.

Occorre, pertanto, trovare forme di sviluppo turistico ed economico dei territori insulari, che consentano di rispettare le vigenti forme di tutela del loro patrimonio culturale e del paesaggio.

Al riguardo, è importante menzionare il progetto "*Masgaba - Una carta archeologica per Pisola di Capri*", finanziato e patrocinato dai Comuni di Capri e Anacapri, sotto la direzione

scientifica della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'area metropolitana di Napoli, con la collaborazione del CNR-ISPC di Roma, che ha come obiettivo quello di redigere una carta archeologica come base indispensabile per la conoscenza, la tutela e la valorizzazione del patrimonio archeologico dell'isola.

Un altro progetto di rilievo è quello fotografico dal titolo “IMAGINARIUM” di Alessandra Calò, Nicolò De Giorgis, Giorgio DI Noto, Valentina Vannicola (2023)” nel Comune di Favignana (Trapani) - Ex Stabilimento Florio delle Tonnare di Favignana e Formica che si propone una ricerca sull'esperienza dell'isola, intesa come spazio “distante”, in cui l'uomo è sottoposto alla forza della natura; ma anche come terra di approdo e di costruzioni di identità molteplici. Il tema delle opere si sposa con le importanti fotografie contenute nell'Ex stabilimento Florio, monumento dedicato alla memoria e ai miti dell'industria del tonno.

13. TURISMI DEL MARE

Rispetto alla direttrice del Piano del mare dedicata ai turismi del mare e in particolare al sistema balneare di cui al paragrafo 2.13.6, di particolare interesse tra le iniziative a livello legislativo e amministrativo sono state quelle relative alla creazione di una banca dati unitaria, concernente le concessioni dei beni pubblici, da istituire presso il Ministero dell'economia e delle finanze.

A tale riguardo, l'articolo 2 della legge n. 118/2022 stabilisce che *“il Governo è delegato ad adottare, entro undici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro per gli affari regionali e le autonomie, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, un decreto legislativo per la costituzione e il coordinamento di un sistema informativo di rilevazione delle concessioni di beni pubblici al fine di promuovere la massima pubblicità e trasparenza, anche in forma sintetica, dei principali dati e delle informazioni relativi a tutti i rapporti concessori, tenendo conto delle esigenze di difesa e sicurezza”*.

In attuazione della citata delega, è stato emanato il decreto legislativo 26 luglio 2023, n. 106, che, all'articolo 1 rubricato “Sistema informativo di rilevazione delle concessioni di beni pubblici” prevede la costituzione, presso il Ministero dell'economia e delle finanze, di un sistema informativo di rilevazione delle concessioni di beni pubblici (SICONBEP) “al fine di promuovere la massima pubblicità e trasparenza, anche in forma sintetica, dei principali dati e delle informazioni relativi alle concessioni pubblici”, eccezion fatta per i beni destinati alla difesa nazionale e nei casi in cui siano rappresentate motivate esigenze di tutela della sicurezza pubblica e dell'ordine pubblico da parte dell'Amministrazione competente. Il popolamento del sistema informativo in questione deve avvenire attraverso l'acquisizione delle informazioni detenute dalle Amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che abbiano la proprietà o la gestione del bene oggetto della concessione.

Ciò premesso, il Ministero in parola ritiene che, al fine di garantire l'interoperabilità tra i sistemi informativi già esistenti presso le Pubbliche amministrazioni, si renda necessaria l'istituzione di Tavoli tecnici che coinvolgano gli Uffici dei vari Ministeri competenti.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è attualmente impegnato nei lavori per la riforma del codice della nautica da diporto di cui al d.lgs. 18 luglio 2005, n. 171. In particolare, il Ministero sta elaborando specifiche direttive, in linea con gli indirizzi forniti dal Ministro, riguardanti le modalità di accertamento e contestazione di talune fattispecie connesse alla conduzione di unità da diporto sotto l'influenza di bevande alcoliche o sostanze stupefacenti. È inoltre in corso di coordinamento del decreto legislativo di che trattasi con provvedimenti di medesimo rango, la definizione di nuove modalità per la digitalizzazione delle comunicazioni per lo svolgimento dell'attività di noleggio occasionale di unità da diporto. In materia di sostenibilità ambientale, il Ministero sta lavorando ad uno schema di decreto interministeriale recante le modalità e procedure per l'erogazione dei contributi volti a favorire, nella nautica da diporto, la sostituzione dei motori endotermici con motori ad alimentazione elettrica.

Inoltre, al fine di promuovere la mobilità extra-frontaliera per turismo anche con natanti da diporto, ai quali era prima preclusa la possibilità di navigare in acque territoriali straniere, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con il d.m. 2 maggio 2024, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 110 del 13 maggio 2024, ha introdotto il modello per attestare la proprietà dei natanti da diporto italiani in acque estere.

Sempre nell'ambito della nautica da diporto, appare doveroso dedicare anche un accenno alla campagna “bollino blu” in favore della sicurezza della navigazione. Al riguardo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con direttiva n.87 del 28.3.2024 emanata ai sensi dell'articolo 26-bis del Decreto legislativo 18.7.2005, n. 171 (c.d. Codice della nautica da diporto), ha disposto anche per il corrente anno 2024, analogamente a quanto fatto negli anni precedenti, un'azione coordinata di controllo in mare per la tutela della sicurezza della navigazione da diporto e per la razionalizzazione ed efficientamento dei controlli posti in essere dalle Amministrazioni dello Stato operanti in mare.

A tutela della sicurezza della navigazione della nautica da diporto, il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, oltre ai presidi di sicurezza presenti sui laghi di Garda e Maggiore, nel mese di giugno 2024 attiverà il presidio del lago di Como.

Con riferimento alla direttrice di che trattasi, il Ministero del Turismo ha avviato il programma per la realizzazione del *Tourism Digital Hub* (TDH), una piattaforma web multicanale caratterizzabile come un ecosistema aperto avente lo scopo di connettere digitalmente turisti ed operatori turistici, grazie alle risorse del PNRR - Missione 1 “Digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo”, componente 3 “Turismo e cultura 4.0”, Investimento 4.1.

Tra i suoi obiettivi, il citato TDH ha anche quello di favorire l'incontro tra i fabbisogni dei turisti e il vasto ecosistema turistico italiano, anche attraverso la valorizzazione dell'esistente complesso di contenuti digitali descrittivi presente sul territorio e i servizi offerti, che promuovono allo stesso tempo il patrimonio turistico nazionale. Tali obiettivi sono raggiungibili tramite due punti di accesso alla piattaforma: il portale web *italia.it* e l'omonima Mobile app, disponibile su tutti i dispositivi iOS e Android.

Oltre a permettere agli operatori del settore di usufruire di servizi disponibili all'interno dell'area riservata, il TDH permette la raccolta di informazioni, dati e servizi derivanti dall'ecosistema turistico italiano, consentendo di offrire un punto di accesso unitario all'offerta del patrimonio nazionale. Dalle attività intraprese dal Ministero del Turismo per mezzo di *italia.it*, emerge chiaramente l'importanza e la centralità della filiera marittima, nonché del suo patrimonio culturale e naturale circostante.

Al fine di collazionare in maniera sistemica i contenuti rientranti in tale filone e di permettere al turista una rapida panoramica dell'offerta, il Ministero ha creato delle sezioni dedicate, che raccolgono contenuti aggiornati, rilevanti e di interesse suddivisi per tematiche. A titolo esemplificativo si riportano di seguito le sezioni relative a turismo nautico, spiagge e località balneari e sport acquatici:

- a. *Hub Turismo Nautico* – L'Italia da navigare (<https://www.italia.it/it/italia/turismo-nautico>), che raccoglie articoli e itinerari dedicati a tour, esperienze, sport e natura di cui è possibile usufruire navigando nei mari che circondano il nostro Paese;
- b. Mare: spiagge e località balneari (Località balneari e spiagge in Italia: dove andare - *Italia.it*), in cui sono collazionati contenuti afferenti a litorali e località balneari da non perdere, suddivisi anche per isole, mare, spiagge, borghi a mare e sport acquatici.
- c. Sport acquatici (Sport acquatici da provare in Italia - *Italia.it*), in cui si possono trovare tutti gli articoli relativi alla categoria sport acquatici (dal nuoto alla vela, dal rafting allo sci nautico e molto altro).

Nel complesso, sul portale sono presenti più di 160 contenuti che rispondono a logiche di *tagging* correlate alla tematica in oggetto (“mare”, “fiumi”, “spiagge”, “sport acquatici” etc.). Di particolare rilievo è la vasta gamma di informazioni, articoli e itinerari dedicati agli sport acquatici che vedono quale target principale gli appassionati e fruitori del turismo sportivo. Ulteriormente, per mezzo dei

contenuti pubblicati all'interno del *Tourism Digital Hub*, il Ministero dimostra l'impegno e l'attenzione anche ad ulteriori tematiche oggetto del Piano del Mare, quali ad esempio:

- a. la sostenibilità marittima (come dimostra l'articolo "I porti turistici green della Sicilia: sostenibilità a marchio Bandiera Blu");
- b. le aree marine protette (di cui tratta anche il contenuto "aree marine protette in Italia, mete speciali tutte da esplorare").

Il Ministero del Turismo, al fine di garantire il costante aggiornamento e ampliamento dei contenuti presenti su *italia.it*, sia all'interno del sito che della mobile app, ha stipulato nell'ambito del TDH numerosi accordi di collaborazione con soggetti pubblici e privati, finalizzati alla fornitura di contenuti, dati o servizi per mezzo del protocollo TDH022, regolamentato dalle Linee Guida Ecosistema TDH022 (Linee guida di interoperabilità (*ministeroturismo.gov.it*)).

Tra i partner del Ministero vi sono anche Associazioni che fanno parte della filiera marittima, tra cui si cita a titolo esemplificativo Assomarinas – Associazione Italiana Porti Turistici. Grazie a tali accordi e al lavoro di coordinamento redazionale del Ministero, è stato possibile instaurare un flusso costante di contenuti, il cui rilascio segue uno specifico piano editoriale mensile. Tali contenuti vengono, pertanto, giornalmente pubblicati all'interno del TDH, rendendoli fruibili agli utenti tramite il portale web *italia.it* e la relativa mobile app.

Per i mesi a seguire, nelle intenzioni del Ministero del Turismo c'è la definizione dei contenuti e la loro pubblicazione prevista da piano editoriale nonché il periodico rinnovo dell'avviso pubblico utile a raccogliere l'adesione di ulteriori partner editoriali.

A valere sulla stessa direttrice in trattazione, il Ministero del Turismo ha dato attuazione all'azione "Le vie dell'acqua" nell'ambito dell'Accordo di programma 2020 in raccordo con le Regioni e Province Autonome.

Tale azione ha visto il compimento di una mappatura e descrizione, in lingua italiana e inglese, corredata di foto e video, degli itinerari navigabili su tutto il territorio nazionale, includendo sia percorsi marini, sia laghi e corsi d'acqua, per coinvolgere anche le regioni non bagnate dal mare ma con importanti bacini navigabili adatti al turismo nautico.

Nello specifico, per la mappatura dei percorsi via mare si è attivata una collaborazione con Assonautica Italiana, individuando 17 itinerari nautici navigabili via mare, mentre, in riferimento ai percorsi fluviali e lacustri, sono state mappate 12 rotte sui percorsi fluviali comprendendo i fiumi Po, Tevere e Tanagro, con un totale complessivo di 54 approfondimenti su luoghi di interesse naturalistico, storico, culturale ed eventi.

Nell'ambito dell'Accordo di Programma 2022, nel corso del 2023 il Ministero del turismo e le Regioni capofila hanno definito un dettagliato progetto esecutivo in corso di perseguimento.

In particolare, per sviluppare le "vie del mare", sono stati definiti tre filoni progettuali all'interno dell'Azione 3: Turismo Attivo (mare, *bike*, attività *outdoor* estive ed invernali in genere, etc.), specificatamente:

- a) A1 – Potenziamento turismo Nautico – "Italia vista dal mare – Scopri dove ti porto". L'obiettivo è valorizzare gli eventi velici come momenti di sport, ma anche come opportunità di promozione turistica e scoperta dei territori interessati. La partecipazione a manifestazioni nazionali, quali momenti di promozione su target di riferimento, potrà essere portata avanti grazie alla presenza del *brand* "Scopri dove ti porto" ideato per incentivare il turismo nautico e la vacanza in barca, con l'obiettivo di promuovere un prodotto rivolto a turisti italiani e stranieri, oltre che per sollecitare la scoperta turistica dell'Italia con la barca e la conoscenza delle eccellenze turistiche ed enogastronomiche dei territori. A tale proposito potranno essere

organizzati convegni, *stand* e *corner*, brandizzazione delle imbarcazioni, proiezione video, ufficio stampa, elaborazione e messa in onda di materiale audiovisivo su emittenti specifiche, produzione di stampati e presenza su riviste di settore, gadget di vario tipo.

Tale progettualità prevede la contestuale costruzione da parte delle singole Regioni di itinerari porto turistico-territorio, con l'individuazione di esperienze da effettuare nelle aree interne collegate agli approdi turistici che potranno quindi essere considerati come porte di accesso ai territori.

- b) A2 – Promozione del Concept 'Il mare d'inverno'. Azione volta a favorire la destagionalizzazione delle destinazioni costiere, mediante la valorizzazione delle attività e delle suggestioni che le località marinare offrono nei periodi diversi da quello estivo, più popolare al pubblico, anche attivando innovative ed inedite modalità di fruizione di luoghi e servizi, quali incubatori di esperienze trasversali;
- c) A3 – Progetto "Percorsi e Itinerari di Turismo Archeologico Subacqueo". Lo scopo è di individuare, nell'ambito delle aree marine protette e dei parchi sommersi, percorsi e itinerari legati al turismo archeologico subacqueo con ambiti di promozione comune volti alla creazione di un prodotto turistico unico da promuovere anche mediante applicazione web dedicata, con meccanismi di georeferenziazione e di collegamento alle piattaforme di promozione turistico-culturale e agli ecosistemi digitali gestiti dalle Regioni.

Nel corso dell'anno 2024 il Ministero del Turismo continuerà ad assicurare il corretto proseguimento e completamento delle attività programmate all'interno del progetto esecutivo, monitorando i risultati raggiunti.

Ancora sulla medesima direttrice, il Ministero del turismo, attraverso il proprio ufficio di statistica, ha definito diversi prodotti nell'ottica di fornire agli operatori e alle Amministrazioni strumenti utili ad orientare la propria offerta e definire azioni di *policy* in ottica *data driven*. I risultati delle analisi sono presentati attraverso i diversi prodotti, in particolare:

- a) infografiche settimanali che descrivono, in una veste grafica semplice e immediata, l'andamento del comparto turistico e il posizionamento dell'Italia rispetto ai principali competitor EU attraverso indicatori di monitoraggio della domanda e dell'offerta turistica basati su fonti con elevata frequenza di aggiornamento del dato;
- b) pubblicazioni monografiche, approfondimenti dedicati a tematiche di interesse per il settore turistico e per l'Amministrazione.

Inoltre, nell'ambito del progetto del *Tourism Digital Hub*, il Ministero ha sviluppato e messo a disposizione degli operatori una *Dashboard* nell'ottica di fornire uno strumento di *self-service* interattivo per abilitarli a costruire analisi personalizzate sfruttando il patrimonio informativo disponibile.

Perseguendo gli obiettivi di valorizzazione del turismo marittimo, di sviluppo del sistema portuale e di promozione e coordinamento delle politiche volte al potenziamento complessivo dell'economia blu, il Ministero del turismo ha promosso la produzione di diverse statistiche, in particolare:

- a) analisi sul turismo nautico: uno studio settoriale con dati sul *sentiment online* degli utenti, approfondimenti sulla domanda e l'offerta di piccole e grandi imbarcazioni, focus territoriali sui principali hub italiani e statistiche di confronto con i principali competitor europei rispetto ai flussi di passeggeri in ingresso nel paese via mare;
- b) *Dashboard* TDH: nella sezione relativa all'offerta turistica della *Dashboard* dati del Ministero, sono raccolte e presentate le statistiche relative agli arrivi via mare dei turisti e i dati di dettaglio sugli stabilimenti balneari;

- c) Forum internazionale del Turismo italiano: nell'ambito del forum internazionale di Baveno, sono stati presentati i dati degli arrivi via mare dei turisti nei principali porti italiani nel 2022. L'analisi ha evidenziato una netta ripresa rispetto agli anni della pandemia con un numero complessivo di arrivi pari a 61,4 milioni.
- d) Porti turistici: mappatura dei porti turistici italiani categorizzati per area geografica e regione di appartenenza.

In collegamento con la direttrice del Piano relativa ai turismi del mare e con quella relativa ai porti, il Ministero del Turismo rappresenta di aver progettato e implementato a partire dal 2022, uno strumento innovativo denominato *Innovation Network*, inteso come una rete di collaborazioni con qualificati operatori dell'ecosistema dell'innovazione (acceleratori ed incubatori di *startup*), finalizzato alla definizione di programmi congiunti di supporto allo sviluppo di nuova imprenditorialità innovativa nel settore del turismo.

L'obiettivo strategico di tale strumento è quello di accelerare il supporto alla creazione di nuova imprenditorialità innovativa, mediante la valorizzazione di proposte progettuali avanzate da imprenditori innovatori che possano avere un alto impatto nel settore del turismo marittimo, montano, sportivo, ecc.

Nell'ambito di tali programmi, il Ministero mette a disposizione contributi a fondo perduto destinati alle attività di validazione delle soluzioni proposte dalle *startup*, oltre che servizi e opportunità a supporto della crescita e della competitività delle nuove aziende.

In questo contesto, il Ministero ha già individuato – con Avviso Pubblico del luglio 2022 – i primi operatori qualificati (acceleratori di *startup*), con cui sono attualmente in corso programmi congiunti di supporto alle *startup*.

In particolare, con l'operatore CDP *Venture Capital*, il Ministero ha stipulato un Accordo di Collaborazione triennale, che ha portato al lancio congiunto di un Programma di Accelerazione rivolto a *startup* nel turismo denominato «ARGO» (www.argoaccelerator.com). Nell'ambito delle *startup* ammesse al Programma nell'edizione 2023, il Ministero ha selezionato ed ammesso ad un contributo aggiuntivo a fondo perduto un primo gruppo di *startup* innovative, avviandole ad un percorso di validazione.

Nel dicembre 2023, ha co-promosso la seconda edizione del programma di accelerazione ARGO. La call per la candidatura di nuove *startup* a questo programma di accelerazione è attualmente aperta.

Per quanto concerne il paragrafo 2.13.5 dedicato alla portualità turistica, è di rilievo l'intervento denominato "Wi-Fi by Italia.it", previsto nel Piano Sviluppo e Coesione del Ministero del Turismo ex delibera CIPESS n. 58/2021, che prevede il supporto all'ampliamento della rete di punti d'accesso *wireless* da installare presso i *Point of Interest* (POI) a maggiore rilevanza turistica, individuati nella categoria dei porti turistici.

I POI sono stati identificati sulla base di criteri quali la rilevanza strategica, i volumi generati, e la disponibilità per la copertura della fibra ottica e del 5G.

L'attivazione di tale intervento consente di garantire un accesso *wireless* di tipo aperto e fruibile dai turisti nei POI e mira ad arricchire l'ecosistema del *Tourism Digital Hub* (TDH), in quanto, una volta effettuato l'accesso alla rete pubblica gratuita, il turista otterrà la connessione e sarà reindirizzato alla pagina di benvenuto del portale Italia.it dove potrà fruire di contenuti contestuali e geolocalizzati, scoprendo articoli dedicati alla località in cui si trova.

A seguito della stipula del contratto con il soggetto esecutore Fastweb S.p.A., è stato preliminarmente individuato un numero di *Point of Interest* (POI) turisticamente rilevanti (porti

turistici pubblici e camping) ed è stata svolta un'attività di comunicazione nei confronti delle associazioni di categoria coinvolte.

Inizialmente, si è ritenuto opportuno dare priorità ed ampliare il numero dei porti turistici beneficiari dell'intervento, posticipando la selezione di camping beneficiari ad una fase successiva.

Al fine di avviare l'intervento e di valutarne il potenziale, è stata programmata una fase preliminare da svolgersi presso un gruppo ristretto di quattro porti-pilota (Limone sul Garda, Santa Margherita Ligure, Terracina e Vibo Valentia).

Successivamente, è stata avviata la cosiddetta "prima fase", in cui sono stati individuati venti porti turistici beneficiari (diciassette del Mezzogiorno, tre del Centro-Nord).

Inoltre, a seguito delle adesioni è stata inviata una nota operativa di dettaglio ai referenti tecnici individuati dalle Amministrazioni locali dei venti porti per approfondire le modalità di attuazione dell'intervento.

Con l'obiettivo di regolamentare i rapporti reciproci tra il Ministero del Turismo, i comuni e le Autorità di Sistema Portuale aderenti all'iniziativa, l'Autorità responsabile ha predisposto un protocollo d'intesa che definisce gli elementi di dettaglio relativi alla messa in campo, attivazione e gestione dei dispositivi di accesso wireless da installare presso i porti individuati.

Infine, per estendere l'intervento a una cosiddetta "seconda fase", il Ministero del Turismo ha predisposto un secondo elenco di sedici porti (tredici del Mezzogiorno e tre del Centro-Nord) per i quali sono state svolte le analisi tecniche on desk relative alla fattibilità di installazione degli apparati 5G e Fibra.

Nella consapevolezza che l'elemento "sicurezza" è determinante per l'elevazione della qualità dell'offerta turistica dei territori costieri, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha adottato lo schema di una nuova norma in materia di salvamento acquatico - al momento all'esame del Dipartimento per gli affari giuridici e legislativi della Presidenza del Consiglio dei ministri - che disciplina in maniera puntuale, sostituendo il DM 206/2016, la materia degli assistenti bagnanti e dei centri di formazione degli stessi.

Su tale direttrice, le azioni del Ministero della cultura sono mirate a valorizzare il turismo legato al patrimonio culturale sia a livello marino che sottomarino ed alla necessità di integrare l'utilizzo degli spazi marittimi preservando contemporaneamente il patrimonio culturale subacqueo e non.

Innumerevoli iniziative sono state documentate dalle Soprintendenze che hanno promosso azioni di sensibilizzazione dei territori di competenza e di fruizione turistica sostenibile delle realtà territoriali.

La Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bari, di concerto con le amministrazioni comunali promotrici ed in collaborazione con la Soprintendenza per le province di Brindisi e Lecce, si sta adoperando per promuovere la conoscenza dei percorsi costieri storici e archeologici, nonché la loro piena fruibilità con percorsi di mobilità dolce di riconnessione tra emergenze culturali (come la Via Traiana e Francigena) e paesaggistiche (come le lame) nei territori dei comuni di Monopoli e Fasano, di particolare interesse archeologico e storico-artistico, che si snodano lungo le numerose lame del territorio di Monopoli e entro cui, sono stati individuati alcuni siti produttivi storici con manufatti ipogei fino ad oggi non noti, oggetto di alcuni procedimenti di dichiarazione dell'interesse culturale, attività ancora in evoluzione.

Inoltre, sempre la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Brindisi e Lecce sta eseguendo, dal 2023, la disamina di procedimenti riguardanti alcuni approdi turistici, di proprietà pubblica e privata, per i quali sono state progettate opere di miglioramento della fruizione turistica, mediante riqualificazione paesaggistica dei luoghi e adeguamento delle infrastrutture.

La Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'area metropolitana di Venezia e le province di Belluno, Padova e Treviso ha adottato strategie d'azione con la Direzione Regionale Musei Veneto, in particolar modo per lo sviluppo dei progetti di valorizzazione legati al Museo Nazionale di Archeologia del Mare (Caorle), attraverso l'avvio di nuovi studi di reperti d'età romana scoperti in Adriatico e la predisposizione di uno studio di fattibilità per la conservazione del trabaccolo *Marin Faliero*, unico testimone ottocentesco un'imbarcazione da trasporto tipica del Golfo di Venezia.

14. CAMBIAMENTI CLIMATICI

I cambiamenti climatici, affrontati nella omonima direttrice del Piano del Mare, hanno comportato la necessità di ridurre le emissioni e hanno portato a un crescente interesse verso la produzione di energia eolica, anche in relazione alla possibilità di ridurre i costi connessi all'importazione dei combustibili fossili e alle significative ricadute occupazionali.

In particolare, grazie ai diversi vantaggi che essa offre, in relazione alla possibilità di incremento della producibilità energetica e di riduzione degli impatti acustici, visivi e paesaggistici, attualmente le più interessanti prospettive per lo sfruttamento dell'energia eolica riguardano prevalentemente l'eolico off-shore e in particolar modo quello in acque profonde.

Il PNRR si interessa al tema mediante la misura M2C2 – Riforma 1.1: Semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti rinnovabili onshore e offshore, nuovo quadro giuridico per sostenere la produzione da fonti rinnovabili e proroga dei tempi e dell'ammissibilità degli attuali regimi di sostegno. La riforma si pone i seguenti obiettivi:

- creazione di un quadro normativo semplificato e accessibile per gli impianti FER nuovi ed esistenti in continuità con quanto previsto dal Decreto Semplificazioni;
- emanazione di una disciplina condivisa volta a definire i criteri per l'individuazione delle aree e delle superfici idonee e non idonee all'installazione di impianti FER di potenza complessiva almeno pari a quella individuata dal PNIEC per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo delle fonti rinnovabili;
- completamento del meccanismo di sostegno alle fonti di energia rinnovabile, anche per altre tecnologie non mature o dai costi operativi elevati, ed estensione del periodo di svolgimento delle procedure competitive del "FER 1";
- riforma per promuovere gli investimenti nei sistemi di stoccaggio prevista con il recepimento della direttiva (UE) 2019/944.

Il traguardo è stato parzialmente conseguito con la pubblicazione del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199. Ulteriori decreti risultano in corso di definizione. La milestone M2C2-6 (M) - *Entrata in vigore di un quadro giuridico per la semplificazione delle procedure di autorizzazione a costruire strutture per le energie rinnovabili onshore e offshore* va conseguita T1/24.

Nel Piano approvato nel 2021, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica era l'Amministrazione titolare della misura M2C2 – Investimento 1.3: Promozione impianti innovativi (incluso off-shore).

Considerato che il citato Ministero ha segnalato che l'implementazione dei progetti *off-shore* richiedevano tempi di realizzazione più lunghi delle tempistiche del PNRR e che alla luce di ciò si poteva manifestare il rischio di mancato raggiungimento dei *target* pianificati, durante l'attività di rimodulazione del PNRR, la Commissione europea di concerto con l'Amministrazione titolare e la Struttura di Missione del PNRR ha deciso di stralciare la misura dal Piano.

Nonostante l'eliminazione della misura M2C2 – Investimento 1.3 dal Piano, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica intende favorire lo sviluppo degli impianti eolici *off-shore* galleggianti, collocati al largo delle coste italiane limitandone l'impatto paesaggistico, prevedendo di realizzare tali impianti sulle batimetriche di 70 metri e oltre. Lo sviluppo di questi impianti potrà certamente contribuire al processo di decarbonizzazione che l'Unione Europea persegue.

L'energia da fonte eolico "*off-shore*" generata in mare risulta matura e competitiva, prova ne sia l'impetuoso interesse dei privati a sviluppare progetti e depositare manifestazioni di interesse.

Di fatto risultano giunte al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ben 64 manifestazioni di interesse, fatto assolutamente incoraggiante, sebbene queste manifestazioni siano

completamente disorganiche e, in molti casi, non rispettando il presupposto di limitare l'impatto sul paesaggio perché prevedono impianti troppo prossimi alla costa.

Inoltre, in taluni casi, il presupposto di avere prossimità alla rete principale elettrica gestita da TERNA sembra essere messo in secondo piano dall'Impresa e quindi la localizzazione sembrerebbe non dettata da un ampio ragionamento che abbraccia aspetti ambientali e meteorologici, ma dalla ricerca dell'ultima "area di mare ancora libera". L'Italia è posta in una condizione in cui il *know how* è disponibile e le aziende, soprattutto i Fondi internazionali, desiderano investire (ad esempio, Renexia del gruppo Toto di Chieti è azienda leader negli Stati Uniti). Tale situazione merita particolare attenzione da parte della pubblica amministrazione e degli investitori, anche al fine di scongiurare il rischio che gli investimenti per lo sviluppo dell'eolico offshore in Italia possano portare vantaggi economici solo alla Ricerca e alle aziende metalmeccaniche estere.

Il Ministero della cultura, nell'ambito della presente direttrice, ha come scopo quello di assicurare la compatibilità tra gli obiettivi energetici e climatici e gli obiettivi di tutela del paesaggio e di salvaguardia del suolo. Gli interventi necessari per la crescente decarbonizzazione del sistema richiedono impianti e infrastrutture che possono avere impatti ambientali, alcuni dei quali possono essere attenuati - ad esempio promuovendo la diffusione del fotovoltaico su superfici già costruite o comunque non idonee ad altri usi, considerando che la stabilità del sistema energetico richiede anche, almeno per il medio termine, una serie di infrastrutture fisiche per la cui realizzazione occorrerà promuovere forme di dialogo e condivisione con i territori.

Una delle questioni emerse negli ultimi tempi riguarda infatti il consumo del suolo, il cui vero problema è trovare il giusto equilibrio tra le esigenze di preservare il territorio e quella di raggiungere obiettivi, quali l'azzeramento delle emissioni di CO₂, passando attraverso l'installazione di pannelli solari.

Sulla base di tali presupposti è evidente come il raggiungimento di tali obiettivi deve tener presente delle istanze di tutela provenienti, oltre che dalle valutazioni dell'Amministrazione in parola, anche dal territorio interessato, sia attraverso parere espresso in sede di consultazione sia attraverso osservazioni ai sensi dell'art. 25 del d.lgs. n. 152/2006.

Tale considerazione scaturisce innanzi tutto dal fatto che gli obiettivi di più ampio respiro stabiliti dal Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) debbano essere realizzati in sinergia e nel rispetto delle valutazioni molteplici che le amministrazioni sono preposte a svolgere nella tutela di tutti gli interessi sensibili e nell'ottica di uno sviluppo realmente sostenibile, altrimenti tali obiettivi, in assenza di una congruente programmazione e pianificazione d'insieme, rischiano di non essere raggiunti.

Inoltre, il Ministero della cultura ha messo in atto una serie di iniziative atte alla tutela della fascia costiera e alla salvaguardia delle relative aree.

La Soprintendenza per i beni culturali ed ambientali di Catania ha evidenziato l'esigenza di una tutela più stringente per le aree sensibili del paesaggio costiero. In particolare, la stessa Soprintendenza si è focalizzata sulla foce del Vallone Acquicella, oggetto di un organico vincolo paesaggistico che dalla collina di Monte Po si estende sino alla costa, con il corso d'acqua *trait d'union* di ambienti naturali ed urbani diversificati. Sono stati altresì proposti interventi di restauro ambientale, come il ripristino e potenziamento del duneto costiero, la conservazione dei valori naturali e della biodiversità, la conservazione del patrimonio naturale attraverso interventi di manutenzione, la rinaturalizzazione delle formazioni vegetali, al fine del potenziamento della biodiversità; la riqualificazione ambientale del litorale, la rinaturalizzazione dei tratti più o meno artefatti con l'uso di tecniche dell'ingegneria naturalistica; il recupero ambientale e disinquinamento del mare e del litorale.

La Soprintendenza di che trattasi collabora con le amministrazioni comunali ad iniziative aventi come oggetto la tutela e la pianificazione di specifiche emergenze territoriali. Per quanto riguarda il territorio costiero e la valorizzazione degli ambienti naturali della Riserva Naturale Orientata (RNO) "Timpa di Acireale", nel comune di Acireale, attraverso la redazione del Piano di utilizzo, su iniziativa dell'amministrazione comunale.

Le attività svolte dal Ministero della cultura hanno riguardato, pertanto, azioni di sensibilizzazione sui territori di competenza, relative ai temi della tutela e valorizzazione del patrimonio culturale costiero e marino, anche sommerso e forme di fruizione turistica sostenibile, non distruttive dei caratteri di naturalità e delle qualità paesaggistiche delle fasce costiere e del mare, con particolare riguardo alle isole minori. Dai diversi uffici territoriali sono state attuate anche forme di promozione (es. concorsi di idee) della qualità progettuale degli interventi di ampliamento-adeguamento e/o riqualificazione delle aree portuali e forme di tutela di manufatti di interesse storico-culturale connessi alle attività economiche legate al mare (es. trabucchi, etc.). Anche in futuro si auspicano forme di valorizzazione del patrimonio archeologico sommerso e, più complessivamente, del patrimonio archeologico, storico-architettonico (manufatti isolati quali fari e torri, antiche strutture per la lavorazione del pescato – tonnare e simili – nuclei e centri storici, edilizia rurale e sistemazioni agrarie storico-tradizionali, chiese e cappelle votive, ecc.) e paesaggistico delle fasce costiere, anche ai fini di una offerta turistica di qualità.

15. COOPERAZIONE EUROPEA ED INTERNAZIONALE

Per quanto riguarda gli obiettivi delineati alla direttrice sulla cooperazione europea e internazionale, il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale è impegnato sul fronte mediterraneo per il potenziamento dei rapporti con i Paesi che vi si affacciano.

Il Mediterraneo è molto più di una via di commercio o un passaggio tra un oceano e l'altro. Pur occupando solo l'1% della superficie globale degli oceani, esso ospita una straordinaria biodiversità e soprattutto una densità abitativa che porterà le popolazioni che vi si affacciano e che in buona misura dipendono da esso a superare il mezzo miliardo di persone entro il 2050.

È anche un mare “fragile”, vulnerabile sotto molteplici punti di vista: dal sovrasfruttamento delle sue risorse biologiche, all'inquinamento da plastica e microplastica, dalla pressione del turismo costiero agli effetti del cambiamento climatico. Al tempo stesso esso rappresenta una straordinaria risorsa per lo sviluppo economico, sociale e culturale delle popolazioni che lo abitano. Culla di civiltà e crocevia di scambi tra tre continenti, questo mare chiuso fisicamente, ma aperto culturalmente, va preservato e difeso per le popolazioni che lo vivono oggi e per le generazioni future.

L'Unione per il Mediterraneo (UpM), organizzazione che riunisce i Paesi dell'Unione Europea e i Paesi terzi della sponda meridionale e orientale, ha da tempo creato un gruppo di lavoro sull'Economia Blu Sostenibile che si occupa di identificare e sviluppare soluzioni comuni per la tutela e lo sviluppo di opportunità di crescita economica intorno alle risorse di questo prezioso mare. Nel febbraio 2021 i Governi dei 42 Paesi membri dell'UpM hanno adottato un'ambiziosa Dichiarazione Ministeriale con la quale hanno definito dieci priorità fondamentali da affrontare congiuntamente nell'ottica dello sviluppo comune. La Commissione Europea, motore finanziario del processo, che già in passato aveva posto il Mediterraneo al centro della propria attenzione, dal 2021 ha progressivamente raffinato gli strumenti di assistenza e sostegno agli Stati della regione migliorando l'efficacia dei propri programmi di sviluppo ed estendendoli progressivamente anche ai Paesi non membri dell'Unione.

La Dichiarazione del 2021 rappresenta un passaggio centrale per la definizione di un approccio comune ai problemi e alle opportunità del Mediterraneo che abbracci integralmente i temi dell'economia circolare e della neutralità climatica e definisca la strada per la convergenza e il coordinamento delle risorse e delle progettualità di Amministrazioni centrali, Enti locali e centri di ricerca.

La cooperazione tra i Paesi dell'UpM è espressa in particolare da una Road Map per l'attuazione della Dichiarazione, supportata da un sistema di monitoraggio e valutazione che fornisce una panoramica periodica delle iniziative in corso e dei progetti più promettenti.

La Conferenza degli Stakeholder che si è riunita ad Atene da 19 al 21 febbraio 2024 è parte di questo processo. Con un focus su percorsi e politiche sostenibili e trasformative, e in linea con le 10 priorità della Dichiarazione Ministeriale, essa si è articolata su una serie di workshop che hanno affrontato le grandi sfide e le opportunità nei principali settori dell'economia blu del Mediterraneo. In quella occasione, oltre 300 partecipanti provenienti da tutto il Mediterraneo hanno dialogato, elaborato progetti congiunti e soprattutto hanno fatto rete, elaborando best practices, discutendo gli impieghi delle nuove tecnologie e sviluppando insieme modelli di business innovativi al tempo stesso sostenibili e competitivi sui mercati globali.

In quel contesto, l'Italia ha svolto un ruolo di primo piano. Alla Conferenza degli Stakeholder, la delegazione del nostro Paese era la più numerosa dopo quella degli ospiti greci dimostrando una leadership visibile soprattutto nel settore dei trasporti e dei servizi, della pesca sostenibile e della ricerca.

Motore di questa leadership regionale è il sistema dei cluster marittimi italiani, quello industriale della Federazione del Mare e quello scientifico e tecnologico “BIG - *Blue Italian Growth*”, che, sapientemente integrati, sono in grado di trasmettere soprattutto ai Paesi della sponda sud capacità chiave per promuovere l'accelerazione delle innovazioni e la creazione di imprenditorialità allineate con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile. Il sistema italiano del Cluster marittimo nazionale costituisce in tal senso un modello per la creazione di soggetti simili sulla sponda sud e uno strumento per promuovere la creazione di reti di cooperazione a livello regionale nel Mediterraneo.

L’Iniziativa per lo Sviluppo Sostenibile della Blue Economy nel Mediterraneo occidentale (Iniziativa WestMED) che riunisce i dieci Paesi UE e non-UE dell’Iniziativa 5+5 (Italia, Francia, Spagna, Portogallo, Malta, Libia, Tunisia, Algeria, Marocco e Mauritania) costituisce un ulteriore strumento abilitante per l’integrazione delle economie marittime dei Paesi partecipanti.

Nel giugno 2023, la riunione ministeriale dell’Iniziativa ha rivisto e aggiornato le priorità indicate nel Quadro d'azione WestMed, facendo emergere i risultati conseguiti durante la Presidenza italiana del 2020-2021 che ha definito gli assi, a tutt’oggi centrali, della sua azione, inclusa la decarbonizzazione del trasporto marittimo, lo sviluppo dell’acquacoltura sostenibile e dell’ecoturismo, la cooperazione tra i cluster marittimi e, di particolare rilevanza per i Paesi della sponda sud, l’incremento delle capacità della forza lavoro nelle professioni innovative della Blue Economy.

Anche in questo contesto, l’Italia resta uno dei motori della collaborazione regionale, soprattutto sul piano della produzione di proposte progettuali presentate dagli operatori italiani del settore marittimo e finanziate dai programmi dell’Unione Europea. Sono infatti italiani il 35% dei partecipanti ai progetti promossi dai programmi di cooperazione europea promossi dall’Iniziativa WestMED, il 45% dei quali sono guidati da aziende, Università o centri di ricerca del nostro Paese. Un importante valore aggiunto di questi progetti è rappresentato dal crescente coinvolgimento di partenariati con attori della sponda sud, anche attraverso la collaborazione tra i diversi cluster marittimi, di cui è protagonista quello italiano che ha concluso nel 2023 un memorandum di cooperazione con l’omologo tunisino e che con questo coopera per la costituzione di un cluster marittimo maghrebino e per la creazione del cluster mauritano della pesca.

L’Italia è Partner di Sviluppo dell’ASEAN (Associazione delle Nazioni del Sud-est asiatico) dal 2020 e Partner di Dialogo della IORA (Indian Ocean Rim Association) dal 2019.

Il Partenariato con l’ASEAN si declina nei seguenti macro-settori: politico-securitario; economico; socio-culturale (che include anche la cooperazione allo sviluppo e la connettività).

In attuazione del Partenariato, nel settembre 2022 la Farnesina ha finanziato un corso in materia di diritto del mare/UNCLOS e anti-pirateria (per Paesi ASEAN e IORA), realizzato dal CoESPU, a Vicenza.

Sulla base degli esiti di un’attività di formazione per funzionari ASEAN in materia di gestione sostenibile delle coste e pesca sostenibile, finanziata dal MAECI e organizzata dal CIHEAM (Bari, 2022), la Direzione Generale per la cooperazione allo sviluppo e l’Agenzia per la cooperazione (AICS) hanno deciso di finanziare un progetto triennale sul tema a favore dell’ASEAN.

Nel 2023 la Farnesina ha erogato un contributo di 200.000 euro in favore dell’OCSE per un progetto sulla Blue economy, per accompagnare i Paesi dell’ASEAN in una gestione più efficiente delle risorse marine e della biodiversità, nell’ambito del “*South-East Asia regional programme*” (SEARP). Il finanziamento risponde ad una richiesta dell’Indonesia -primo paese ASEAN candidato ad accedere all’OCSE- che nel 2023 era Presidente di turno ASEAN.

Nel 2024, è stato erogato un contributo di 205.000 Euro all'AHA Centre (ASEAN Coordinating Centre for Humanitarian Assistance on Disaster Management) per l'erogazione di corsi, in collaborazione con il Dipartimento di Protezione Civile, a funzionari ASEAN in materia di prevenzione e gestione di disastri naturali (successivamente a corsi simili forniti nel 2019 e nel 2021).

Il Partenariato con la IORA si declina nei settori della sicurezza marittima, della blue economy, della gestione e sviluppo sostenibile del turismo costiero e marino e della gestione delle risorse ittiche.

Nel corso del 2023 l'Italia ha realizzato le seguenti iniziative di cooperazione con la IORA:

- Corso di Formazione di alto livello su *"Sustainable Development of Coastal and Marine Tourism"* (Tricase, 18-22 settembre 2023);
- *Sustainable Cruise Terminal Management Programme* (Civitavecchia, 13-18 novembre 2023);
- Convegno su *"Fishery and Sustainable Aquaculture in the Indo Ocean Region"* (Roma, 15 settembre 2023);
- Seminario su *"Cooperation for Maritime Security"* svoltosi, su iniziativa del Segretariato della IORA, a Colombo dal 21 al 23 marzo 2023.

Nell'ambito dell'azione di promozione integrata dell'Italia all'estero, la Direzione Generale per la Promozione del sistema Paese ha realizzato il progetto *"SIAMO MARE. We are Sea"* in collaborazione con il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e con il patrocinio della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare.

Il progetto, curato dall'Università Politecnica delle Marche, vuole contribuire a valorizzare il patrimonio naturalistico e paesaggistico delle coste italiane, le eccellenze nazionali nel campo della ricerca scientifica e promuovere l'immagine dell'Italia partendo dalla ricchezza dei suoi mari, anche in connessione con il tour mondiale della nave scuola *"Amerigo Vespucci"*.

Il progetto è stato strutturato in modo offrire alla rete estera del MAECI una pluralità di contenuti di utilizzo flessibile, che consentano di costruire un evento dedicato nei rispettivi Paesi di accreditamento o di essere valorizzati nel contesto di iniziative locali dedicate ai temi del mare, della biodiversità e dello sviluppo sostenibile.

- a) mostra fotografica, disponibile in italiano, inglese, francese, spagnolo e portoghese, fornita in digitale per stampa in loco, articolata in due sezioni:
 - biodiversità e habitat marini dell'Italia attraverso gli scatti di quindici fotografi subacquei italiani;
 - *"Italia - paesaggio costiero"*: la varietà dei paesaggi costieri ritratti dal fotografo Luca Tamagnini.
- b) trailer e video naturalistici dedicati a biodiversità, archeologia sommersa, ricerca. Disponibili in italiano e inglese e sottotitolati in francese, spagnolo e portoghese.
- c) elenco di esperti per favorire l'organizzazione di conferenze.

A livello internazionale, nell'ambito della pesca, il Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e forestale è impegnato nell'attuazione degli accordi e degli impegni assunti come ad esempio la dichiarazione *MedFish4Ever*, finalizzata alla gestione sostenibile delle risorse ittiche condivise. Inoltre, adempie agli obblighi stabiliti dalla Convenzione di Barcellona per la protezione del Mar Mediterraneo e dalla dichiarazione ministeriale dell'Unione per il Mediterraneo sulla *Blue Economy*. Inoltre, lo stesso Ministero, da più di vent'anni e nell'ambito della cooperazione internazionale sostiene i progetti regionali della FAO (AdriaMed e MedSudMED), che si occupano

di creare sinergie e dialogo attivo rispettivamente tra i paesi che affacciano sull'Adriatico e sull'area meridionale del bacino mediterraneo.

Nella cooperazione europea e internazionale, di cui all'omonima direttrice del Piano del Mare, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica è attualmente coinvolto e partecipa a vari tavoli, quali:

- a. *European Union Offshore Oil and Gas Authorities Group* – per lo scambio di informazioni sui temi della prevenzione sulla sicurezza offshore;
- b. *International Seabed Authority* – per la regolazione delle attività di produzione dei minerali solidi in acque internazionali;
- c. Tavolo bilaterale Italia-Croazia – nel settore energia.

Il Dipartimento per le politiche di coesione e per il sud evidenzia il ruolo dell'Italia nell'ambito di alcune strategie macroregionali (Eusair e Westmed per il bacino marittimo) sottolineando l'importanza del rafforzamento delle sinergie tra strumenti di finanziamento europei anche nel quadro di iniziative di organizzazioni internazionali (come l'unione per il Mediterraneo centrale).

L'impegno italiano a sostegno delle strategie per la cooperazione è testimoniato dalla partecipazione a diciannove programmi, e per il ciclo di programmazione 2021-2027 la dotazione finanziaria è superiore a 3 miliardi di euro.

Ben dieci dei programmi su diciannove riguardano la cooperazione marittima a livello bilaterale e multilaterale (es. programmi di bacino quali EuroMed, NextMed e Adrion).

Le sfide per la cooperazione sono sempre più integrate e orientate al supporto delle due strategie cui partecipa l'Italia (Eusair e Westmed), entrambe focalizzate al rafforzamento della economia blu.

Nel nuovo piano d'azione della strategia, sono stati definiti anche gli ambiti prioritari di intervento: rilanciando temi dell'economia blu con la dichiarazione ministeriale di Malta di Westmed firmata il 23 giugno 2023.

Queste azioni saranno ulteriormente rafforzate promuovendo nuovi indirizzi e azioni che incrociano gli obiettivi ed i contenuti del Piano del mare. Alcune delle principali azioni da elencare sono:

- pubblicazione di un report tematico sui risultati dei progetti di cooperazione nell'ambito dello sviluppo costiero;
- promozione di azioni di capitalizzazione per il trasferimento dei risultati dei progetti di cooperazione legati al mare a favore di potenziali riutilizzatori;
- azioni mirate per favorire l'integrazione sia tra programmi di cooperazione che programmi finanziati da altri fondi (FESR, FSE, FEAMPA); azioni per rafforzare l'*embedding* (l'incorporazione) delle priorità delle strategie macroregionali di bacino marittimo;
- azioni finalizzate ad integrare le attività nei programmi di cooperazione in rapporto ai programmi POR e PON; la promozione di azioni di cooperazione interregionale nell'ambito dei programmi FSE FESR e FEAMPA;
- una azione di supporto strategico alle Autorità di gestione nazionali e regionali per l'attivazione di sinergie tra la progettualità della cooperazione e quelle previste nel quadro dei programmi nazionali e regionali con un monitoraggio rafforzato.

Il Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri, tra le proprie competenze, cura l'istruttoria degli atti di autorizzazione alla costituzione dei gruppi europei di cooperazione territoriale (GECT) e provvede alla tenuta del Registro nazionale dei GECT di cui all'art. 46 della legge 7 luglio 2009, n. 88. In tale contesto, il Dipartimento, anche per favorire il sistema dei finanziamenti europei, ha in animo di costituire o utilizzare i predetti GECT,

ovvero soggetti con personalità giuridica di diritto pubblico, composti da realtà territoriali degli Stati membri e talvolta, a determinate condizioni, anche di Stati terzi, col vantaggio di agire come soggetto unico, per poter beneficiare di fondi europei per raggiungere obiettivi comuni e rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale dell'U.E..

Nell'intento di promuovere il sistema-mare nazionale a livello internazionale, in coerenza con le linee di indirizzo strategico in materia di promozione e internazionalizzazione del patrimonio culturale italiano si evidenzia che l'Italia, attraverso il Servizio II - Ufficio UNESCO - del Segretariato Generale del Ministero della cultura, nei tavoli di lavoro internazionali coordinati dalla stessa UNESCO, nel corso delle riunioni statutarie della Convenzione 2001 tenutesi a Parigi nel 2023, ha riportato all'attenzione generale temi già presenti nell'agenda della *Ocean Decade Heritage Network* e della Commissione Oceanografica Internazionale, come ad esempio la reale adeguatezza delle risposte (politiche, scientifiche, tecniche) in grado di essere messe in campo per un concreto contrasto al cambiamento climatico, sia da elementi più propositivi, quali l'avvio di programmi di rinnovamento delle legislazioni nazionali, di sensibilizzazione delle comunità costiere e delle acque interne, di condivisione delle strategie educative.

L'impegno del medesimo Servizio del Ministero in parola, negli ultimi anni, si è rivolto in modo deciso alle problematiche della ricerca e tutela archeologica nel più vasto spazio del Mar Mediterraneo, specialmente nell'ottica di favorire un confronto continuo in sede internazionale su temi di interesse comune dei Paesi gravitanti sull'intero bacino. Grazie a questo approccio, l'Italia ha potuto avanzare in sede UNESCO la prima proposta di notifica d'interesse di un'area archeologica collocata in acque internazionali (Banco Skerki nel Canale di Sicilia), proposta che ha favorito la nascita di un gruppo di lavoro formato da rappresentanti di ben 8 Paesi (Italia, Francia, Spagna, Tunisia, Marocco, Algeria, Croazia, Egitto) che, dopo 4 anni di lavoro e con il sostegno economico italiano, francese e croato, ha consentito una nuova esplorazione del Banco nel 2022, finalizzata alla stesura di un primo piano per la sua tutela.

Infine, il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera ha partecipato, in sede IMO, dal 15 al 24 maggio 2024, ai lavori del comitato MSC108 nell'ambito del quale sono state trattate tematiche inerenti, sotto il profilo della *safety*, all'impiego sicuro dei combustibili alternativi e di nuove tecnologie ciò al fine di raggiungere gli obiettivi della strategia IMO di riduzione delle emissioni CHG.

16. SICUREZZA

L'Italia, potenza marittima per la storia e geografia, è proiettata sul mare per i suoi approvvigionamenti energetici, di materie prime e semilavorati e per la gran parte dei suoi flussi commerciali.

Parte integrante di una complessa architettura internazionale, l'Italia è per questo chiamata a contribuire alla piena affermazione della libertà di navigazione e alla stabilità dello stato di diritto in mare, a promuovere a livello internazionale la salvaguardia dell'ambiente marino e a tutelare la sicurezza delle infrastrutture marittime critiche, garantendo la continuità dei flussi commerciali, di energia e di dati.

L'invasione russa dell'Ucraina ha accelerato la trasformazione dell'ambiente di sicurezza in Europa, coinvolgendo anche il dominio marittimo. Il blocco navale dei porti ucraini, gli ostacoli al trasporto di derrate alimentari via mare, la posa di mine nel Mar Nero, oltre ai sabotaggi dei gasdotti North Stream e BalticConnector, testimoniano la molteplicità delle minacce ibride che la guerra ha portato alla sicurezza marittima nei bacini prossimi all'Unione Europea e, in particolare, al Mediterraneo.

Altrettanto grave è la situazione nel Mar Rosso. Gli attacchi dei ribelli Houthis in Yemen a danno del traffico mercantile nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden stanno mettendo a rischio una delle rotte commerciali più importanti al mondo, soprattutto per quanto riguarda i rifornimenti energetici dell'Europa meridionale, Italia inclusa, provenienti dai Paesi del Golfo. Il riorientamento dei flussi commerciali tra l'Asia e l'Europa tramite il Capo di Buona Speranza ha portato ad una diminuzione del traffico commerciale attraverso il Canale di Suez, portando una minaccia diretta alla centralità dell'Italia nelle rotte del trasporto marittimo e nella logistica portuale europea. Il transito lungo la costa dell'Africa occidentale rende relativamente più agevole l'accesso ai porti del nord Europa – già più competitivi in termini di prezzo e di logistica rispetto ai porti del Mediterraneo, favoriti dal transito via Suez. L'operazione europea EUNAVFOR ASPIDES – fortemente voluta dall'Italia che ne ha il comando tattico – ha rappresentato lo spartiacque per riportare la sicurezza alla navigazione nel Mar Rosso.

Al tempo stesso sono monitorati con attenzione gli sviluppi nel Mar Cinese meridionale dove la Cina rivendica la sovranità su una zona di mare ricompresa nella c.d. “linea dei nove punti”, che si estende fino in prossimità delle coste di Filippine, Malesia, Brunei, Vietnam e su cui si sovrappongono le opposte pretese degli Stati coinvolti. La costruzione di infrastrutture artificiali nelle zone marittime contese modifica lo status quo territoriale e rafforza capacità di proiezione di potenza e di “*access denial*” cinesi, ponendo potenziali condizioni alla libertà di navigazione su alcune delle maggiori rotte commerciali mondiali. L'Italia guarda con preoccupazione alle tensioni conseguenti alla controversia tra Cina e Filippine intorno alle Isole Spratly e ne sostiene la soluzione pacifica nel rispetto del diritto internazionale, in particolare della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del Mare.

Importante è anche l'azione italiana per il rafforzamento della sicurezza marittima in funzione di contrasto alla pirateria nell'Oceano Indiano Occidentale, attraverso la partecipazione con proprie Unità navali all'Operazione europea EUNAVFOR ATALANTA, e nel Golfo di Guinea, ove sono dispiegate con regolarità Unità navali italiane sotto comando nazionale (“Operazione Gabinia”). Nel contesto dell'azione internazionale a supporto dello sviluppo delle capacità degli Stati costieri del Golfo di Guinea in materia di sicurezza marittima, l'Italia esercita, nel 2024, la Presidenza del gruppo *G7++ Friends of the Gulf of Guinea* e contribuisce sul piano bilaterale al rafforzamento dell'interoperabilità delle Marine di quei Paesi in tema di controllo e repressione dei crimini

marittimi. Nel corso degli ultimi anni, anche su ispirazione dell'Italia, l'ambito di attività del gruppo si è ampliato fino a includere altre attività illegali in mare, dalla pesca illegale all'inquinamento intenzionale e al traffico di esseri umani, droga e armi.

ALLEGATI

Allegato 1 – Quadro sinottico del Piano del Mare

Allegato 2 – Relazione del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale

Allegato 3 - Relazione del Ministero dell'agricoltura e della sovranità alimentare e forestale

Allegato 4 - Relazione del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica

Allegato 5 - Relazione del Ministero della cultura

Allegato 6 - Relazione del Ministero della difesa

Allegato 7 - Relazione del Ministero dell'economia e delle finanze

Allegato 8 - Relazione del Ministero delle imprese e del *made in Italy*

Allegato 9 - Relazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Allegato 10 - Relazione del Ministero del turismo

Allegato 11 - Relazione del Ministro per gli affari regionali e le autonomie

Allegato 12 - Relazione del Ministro per gli affari europei, il sud, le politiche di coesione e per il PNRR

Allegato 1



Presidenza del Consiglio dei Ministri



STRUTTURA DI MISSIONE PER LE POLITICHE DEL MARE

PIANO DEL MARE
- Quadro sinottico -

Finalità del documento: il presente quadro sinottico costituisce un mero ausilio schematico per una più rapida consultazione del Piano del Mare. Le sottodenate criticità e soluzioni sono rappresentate in maniera sintetica e secondo un criterio schematico, pertanto non possono ritenersi pienamente esauritive. Per una più completa analisi dei contenuti, si suggerisce di fare sempre riferimento al Piano del Mare.

| ARGOMENTO | | AREE DI POSSIBILE INTERVENTO | SOLUZIONI PROSPETTATE DAL PdM |
|-----------------|---|---|---|
| 1 | Piano del mare e piani di gestione dello spazio marittimo | Piani di gestione dello spazio marittimo, previsti dalla direttiva UE del 23.07.2014 n. 89, recepita con d.lgs. 17 ottobre 2016, n. 201, non ancora approvati. | Dare impulso per la conclusione dell'iter di approvazione dei Piani di gestione dello spazio marittimo in tempi brevi, al fine di evitare di incorrere in procedure di infrazione da parte dell'UE. |
| 2 | Proclamazione della Zona contigua | Zona contigua italiana non dichiarata. | Proclamazione della zona contigua italiana entro il 2024. |
| 3 | Istituzione della Zona economica esclusiva | La legge 14 giugno 2021, n. 91, con la quale è autorizzata l'istituzione di una zona economica esclusiva» (ZEE), non risulta ancora attuata. | Dare attuazione alla legge n. 91/2021 e istituire, anche parzialmente, una ZEE italiana entro il 2024. |
| 4 | Disciplina delle attività sulla piattaforma continentale | La legge 21 luglio 1967, n. 613 – “Ricerca e coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi nel mare territoriale e nella piattaforma continentale e modificazioni alla legge 11 gennaio 1957, n. 6, sulla ricerca e coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi” appare superata rispetto all’evoluzione normativa vigente. | Modificare, entro il 2024, l’ormai superata legge 21 luglio 1967, n. 613. |
| 5 | Leggi e regolamenti relativi al passaggio inoffensivo | L’art. 21, comma 1, della UNCLOS definisce che «lo Stato costiero può emanare leggi e regolamenti, conformemente alle disposizioni della presente Convenzione e ad altre norme del diritto internazionale, relativamente al passaggio inoffensivo attraverso il proprio mare territoriale» | Emanare, entro un breve/medio periodo, normative afferenti sia alle modalità di transito secondo le fattispecie ex art. 19 della Convenzione, ivi incluso il regime del passaggio degli Stretti italiani, sia alla disciplina di una o più delle materie elencate nell’art. 21 della UNCLOS, in un’ottica strategica di preservazione dell’ordine e della sicurezza nelle acque sottoposte alla sovranità nazionale e alla connessa protezione dell’integrità territoriale. |
| SPAZI MARITTIMI | | | |

| ROTTE COMMERCIALI | | | | |
|-------------------|---|---|--|---|
| 6 | Rotte Commerciali | //// | <ul style="list-style-type: none"> - Acquisire una maggiore consapevolezza che le rotte marittime sono di interesse strategico nazionale e interessi primari dello Stato; - Dotarsi di una visione centralizzata ed olistica del trasporto per conseguire un'efficienza competitiva accettabile, non essendo sufficiente la sola eliminazione del gap infrastrutturale ed il raggiungimento di un buon livello dei servizi; - Ridurre le barriere burocratiche e attuare una regolazione omogenea di tutti i settori coinvolti. | <ul style="list-style-type: none"> - Incrementare l'efficienza del trasporto merci e della logistica; i livelli di "customer experience"; la sostenibilità ambientale; - Incrementare i livelli di sicurezza dei trasporti; i livelli di sicurezza in termini generali; favorire il bilanciamento modale e ridurre la congestione - Supportare i servizi (anche costieri) di trasporto marittimo quale alternativa al trasporto terrestre attribuendo agli stessi le prerogative definite dalla Comunicazione della Commissione europea 30 aprile 1999, n. 317; - Creare e mantenere una rete di interporti integrata con le realtà portuali (anche rendendo più efficienti gli strumenti di partecipazione delle AdSP), monitorando l'andamento dei costi dei servizi portuali alla luce dei principi previsti dal Regolamento UE 15 febbraio 2017, n. 352 nell'interesse generale della sicurezza e degli utenti. |
| 7 | Il traffico passeggeri e merci con le isole maggiori | Trasporto passeggeri e merci con le isole maggiori è importante per la continuità territoriale. | <ul style="list-style-type: none"> - Garantire un sistema flessibile e non costoso del trasporto garantendo qualità e quantità dei servizi a livello europeo; - Misurare e adeguatamente lenire gli effetti incrementali del costo del trasporto determinati dall'entrata in vigore del regime previsto dalla Direttiva UE 10 maggio 2023, n. 959 (c.d. regime "ETS"). | <ul style="list-style-type: none"> - Realizzare importanti interventi infrastrutturali nei punti di approdo. |
| 8 | Il traffico passeggeri e merci con le isole minori | Carente livello di concorrenza nei servizi di collegamento per le isole minori, con gravi disagi nei mesi autunnali ed invernali. | <ul style="list-style-type: none"> - servizi marittimo-portuali da rendere maggiormente competitivi; - deficit di concorrenza del settore del "transhipment" portuale nazionali, rispetto ai competitor extra-UE, specialmente quelli localizzati sulla costa Nordafricana. | <ul style="list-style-type: none"> - Realizzare importanti interventi infrastrutturali nei punti di approdo. |
| 9 | Il trasporto merci in contenitore | | | <ul style="list-style-type: none"> - Incrementare l'efficienza del trasporto merci e della logistica; i livelli di "customer experience"; la sostenibilità ambientale; - Incrementare i livelli di sicurezza dei trasporti; i livelli di sicurezza in termini generali; favorire il bilanciamento modale e ridurre la congestione - Supportare i servizi (anche costieri) di trasporto marittimo quale alternativa al trasporto terrestre attribuendo agli stessi le prerogative definite dalla Comunicazione della Commissione europea 30 aprile 1999, n. 317; - Creare e mantenere una rete di interporti integrata con le realtà portuali (anche rendendo più efficienti gli strumenti di partecipazione delle AdSP), monitorando l'andamento dei costi dei servizi portuali alla luce dei principi previsti dal Regolamento UE 15 febbraio 2017, n. 352 nell'interesse generale della sicurezza e degli utenti. |
| 10 | Le autostrade del mare | Consapevolezza non ancora consolidata dell'importanza del trasferimento modale sulla via marittima. | <ul style="list-style-type: none"> - Rafforzare la consapevolezza dell'importanza del trasferimento modale sulla via marittima; - Sviluppare idonee politiche per assicurare il "level playing field" tra il servizio di trasporto marittimo e quelli concorrenti sulle vie terrestri; - prevedere un'adeguata misura per calmierare l'aumento dei costi del trasporto marittimo rispetto alla modalità stradale, il cui inserimento nel regime dei certificati di emissione è oggi temporalmente disallineato; | <ul style="list-style-type: none"> - Rafforzare la consapevolezza dell'importanza del trasferimento modale sulla via marittima; - Sviluppare idonee politiche per assicurare il "level playing field" tra il servizio di trasporto marittimo e quelli concorrenti sulle vie terrestri; - prevedere un'adeguata misura per calmierare l'aumento dei costi del trasporto marittimo rispetto alla modalità stradale, il cui inserimento nel regime dei certificati di emissione è oggi temporalmente disallineato; |

| | | | |
|----|---|---|---|
| | | | <ul style="list-style-type: none"> - assicurare attenzione alla fluidificazione del transito dei cittadini e delle merci al seguito nei servizi con Paesi <i>extra-UE</i> ovvero <i>extra</i> Schengen, onde intercettare per via marittima la crescente domanda di mobilità. - visione unitaria del sistema portuale nazionale; - assicurare il rispetto incondizionato della riserva prevista dal Regolamento CE del 7 dicembre 1992, n. 3577/34 a favore delle imprese di navigazione dell'Unione europea. - Rafforzare il settore crocieristico che opera regolarmente nei nostri porti; - Coordinare il turismo di crociera con le altre iniziative in essere a favore del turismo tradizionale e considerare gli investimenti necessari per la realizzazione di nuove infrastrutture portuali a servizio delle linee di crociera perseguendo così gli obiettivi della Conferenza di Coordinamento dei Presidenti delle AdSP quale sede di elaborazione della complessiva strategia portuale; - Coordinare le amministrazioni centrali nazionali ed unionali al fine di favorire l'interoperabilità tra i sistemi informativi delle predette amministrazioni e degli operatori privati; - Promuovere politiche di semplificazione delle procedure di controllo frontaliero che, in vista della prossima adozione di un sistema di "Entry-Exit" dall'area Schengen, consentano un quadro di esenzione dai controlli dei passeggeri che, nel rispetto delle condizioni di sicurezza, miri ad assicurare la riduzione degli ostacoli al transito della clientela. - Sviluppare adeguate politiche di sostegno, in relazione all'importanza fondamentale dei servizi di <i>general cargo</i> per la competitività dell'industria manifatturiera italiana; - Valorizzare e sostenere con adeguate politiche di settore le maestranze sia per il trasporto a destinazione nel porto di partenza sia per il rizzaggio a bordo della carpenteria industriale. |
| 11 | La navigazione costiera di prodotti industriali e petrolchimici | <p>Necessità per l'industria italiana di inviare e ricevere prodotti grezzi o lavorati direttamente presso gli impianti industriali situati sulla costa, contribuendo ad attingere la merce presso la logistica portuale.</p> | |
| 12 | Le crociere | <p>Settore non ancora adeguatamente sviluppato negli scali minori.</p> | |
| 13 | Il <i>general cargo</i> | //// | |
| 14 | Il traffico energetico: le rinfuse liquide e secche | <p>Scarsa attenzione ai rigassificatori ed alle strutture di stoccaggio del gas e di altri carburanti alternativi</p> | <p>Rafforzare il tema dell'energia "che viene dal mare" e "per il mare", con interventi infrastrutturali, logistici e procedurali specificamente dedicati.</p> |
| 15 | Il trasporto fluvio-marittimo | <p>Frequente congestione delle reti autostradali e, talvolta, delle ferrovie in un'area caratterizzata dall'ampio volume di scambi.</p> | <p>Promuovere lo sviluppo del trasporto fluvio-marittimo al fine di favorire il decongestionamento delle arterie stradali più sensibili soprattutto del quadrante Nord-Est del nostro territorio nel quale sono presenti distretti economici e poli industriali ubicati in zone di notevole propensione all'esportazione, con l'esigenza di infrastrutture per scambiare beni in modo rapido ed economico.</p> |

| | | | |
|----|--|--|--|
| 16 | Le misure fiscali e di aiuto al settore | Normativa di settore spesso non aggiornata e in linea con l'attuale contesto contemporaneo. | <ul style="list-style-type: none"> - Impegnare le risorse dello Stato per consolidare la competitività delle imprese nazionali; - Realizzare, con il concorso delle amministrazioni interessate, un'effettiva armonizzazione delle norme e della loro interpretazione, creando in ultima analisi un quadro regolatorio certo. - Procedere a una complessiva rivisitazione delle norme principalmente rinvenute nel nostro codice della navigazione e nel suo regolamento attuativo (ma anche in molte norme dettate dalla legislazione e regolazione successiva). |
| 17 | La legislazione UE sulla sicurezza marittima | <ul style="list-style-type: none"> - Settore marittimo spesso ancora poco competitivo; - Eccessiva burocrazia. | <ul style="list-style-type: none"> - Semplificare l'attuale legislazione di settore e adeguare le relative procedure amministrative alla digitalizzazione in modo tale da consentire una gestione (amministrativa) efficiente volta a permettere alle navi che battono la bandiera italiana, alla logistica portuale e al lavoro marittimo nazionale di poter competere ad armi pari nei contesti internazionali; - Allineare la normativa primaria e secondaria di settore agli standard dei Paesi europei più moderni, soprattutto sotto il profilo amministrativo, digitale e giuslavoristico; - Modificare la legislazione in materia di regime amministrativo della nave, della digitalizzazione delle pratiche di bordo e della semplificazione e digitalizzazione del lavoro marittimo; - Operare una complessiva rivisitazione della normativa afferente alle visite di bordo delle navi da parte delle autorità competenti, nonché con riferimento a tutte quelle attività ispettive di bordo che trovano applicazioni disomogenee sul territorio nazionale ed unionale; - Revisionare il vigente "Regolamento di sicurezza" di cui al d.p.r. 8 novembre 1991, n. 435; - Digitalizzare le procedure amministrative, in particolare la tenuta della documentazione di bordo, gli adempimenti amministrativi connessi alla partenza e all'arrivo della nave nei porti nazionali e, più in generale, lo scambio di informazioni fra la nave e le competenti Autorità Marittime, doganali e portuali; - Implementare nuove procedure amministrative in special modo per l'arruolamento dei marittimi mediante: (i) la creazione della c.d. "Anagrafe digitale della gente di mare" che, attraverso una moderna piattaforma digitale integrata, consenta di gestire gli annessi adempimenti burocratici; (ii) l'attuazione del d.p.r. n. 18 aprile 2006, 231, con particolare riferimento alla necessaria riforma del collocamento della gente di mare e mare e all'aggiornamento dell'Allegato riguardante i requisiti di accesso alle professioni del mare; |

| | | | |
|----|---|--|---|
| | | | <p>(iii) la semplificazione delle procedure di stipula delle convenzioni di arruolamento e di quelle di annotazione sul ruolo di equipaggio (artt. 328, 329 e 331 cod. nav. e 357 reg. nav. mar.) nonché di quelle relative alle annotazioni sul libretto di navigazione con riferimento alla navigazione effettuata, valorizzando così il ricorso alla modalità digitale;</p> <p>(iv) l'aggiornamento e la digitalizzazione delle procedure di imbarco e sbarco dei marittimi sia con riferimento alla figura del comandante, sia con riferimento al resto dell'equipaggio a bordo (artt. 223 e 236 reg. cod. nav. mar.); (v) la semplificazione delle procedure relative alle attuali autorizzazioni plurime necessarie per l'avvicendamento di personale marittimo da parte del medesimo armatore che opera servizi regolari negli stessi porti, rendendo con ciò più flessibile l'impiego dei marittimi in forza alla medesima impresa di navigazione (art. 172 <i>bis</i> cod. nav.); (vi) l'aggiornamento della normativa sulla retribuzione dei marittimi;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Introdurre, attraverso l'istituto della delega, alcune importanti novità nel regime dei controlli dello Stato di bandiera permettendo agli organismi riconosciuti di effettuare le residuali visite ispettive previste dallo Stato di bandiera medesimo, che ancora oggi sono in capo esclusivo alle Autorità marittime; - Semplificare i procedimenti amministrativi per la pubblicità dell'ipoteca navale nonché per il consolidamento della stessa. |
| 18 | La legislazione UE per la transizione ecologica | //// | <ul style="list-style-type: none"> - Revisione della Direttiva CE n. 16 del 2009 sul controllo da parte dello Stato di approdo; - Revisione della Direttiva CE n. 21 del 2009 sulla conformità ai requisiti dello Stato di bandiera; - Revisione della Direttiva CE n. 35 del 2005 sull'inquinamento provocato dalle navi e sull'introduzione di sanzioni per reati ambientali; - Revisione della Direttiva 2009/18/CE recante principi fondamentali in materia di indagini sui sinistri nel settore del trasporto marittimo; - Revisione del Regolamento sull'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima e abrogazione del Regolamento CE n. 1406 del 2002. |
| 19 | Ulteriori prospettive regolatorie unionali nel settore della "blue economy" | La proposta legislativa europea denominata « <i>Net Zero Industry Act</i> », pubblicata in data 16 marzo 2023, non sembra riconoscere adeguatamente il ruolo strategico del trasporto marittimo, e, quindi, la necessità di sostenere lo sviluppo delle tecnologie, dei carburanti alternativi e delle infrastrutture richieste per la decarbonizzazione | <ul style="list-style-type: none"> - Proporre la modifica del «<i>Net Zero Industry Act</i>», pubblicata in data 16 marzo 2023, affinché possa rappresentare una opportunità per rafforzare la competitività industriale e la capacità di produzione strategica delle tecnologie a zero emissioni nette in Europa anche per il settore della "blue economy"; |

| | | | |
|----------------|--|--|--|
| | | di quest'ultimo alla luce delle peculiarità, specificità e complessità della transizione energetica del settore | <ul style="list-style-type: none"> - Rafforzare il presidio italiano a Bruxelles, ed in particolare presso la Rappresentanza Permanente d'Italia presso la Unione europea, in misura analoga agli effettivi di altre rappresentanze nazionali. |
| | | | |
| I PORTI | | | |
| 20 | Il ruolo della portualità italiana nel Mediterraneo | <ul style="list-style-type: none"> - Poca efficienza dei servizi portuali nel ridurre i tempi di attesa e stazionamento delle navi nei porti; - Rallentamenti per attendere il nulla-osta all'ingresso in porto. | <ul style="list-style-type: none"> - Promuovere misure che favoriscano la gestione dell'infrastruttura portuale mediante la concertazione di tutti gli operatori; - Completare i processi di digitalizzazione e combinazione dei sistemi informativi e operazionali già in uso; - Incrementare l'efficienza e l'affidabilità dell'intera connessione intermodale e retroportuale. |
| 21 | Le reti TEN-T | Mancanza di collegamenti tra le diverse modalità di trasporto all'interno dei "Corridoi". | <ul style="list-style-type: none"> - Efficientamento dei collegamenti ferroviari e stradali ed il completamento dei collegamenti di "ultimo miglio" a porti ed aeroporti; - Prevedere una politica portuale nazionale armonizzata e funzionale al raggiungimento degli obiettivi dei "Corridoi"; - Incentivare l'intermodalità ferro-mare tra i porti. |
| 22 | I bacini portuali | //// | Implementare misure volte ad integrare i bacini di utenza dei cluster portuali sia nel Nord che nel Meridione con i Corridoi TEN-T. |

| | | | |
|----|---|---|---|
| 23 | Le aree retro-portuali e l'interazione con i c.d. "dry-ports" | <ul style="list-style-type: none"> - Sovrapposizioni e/o inutili competizioni tra scali portuali che riducono l'efficienza complessiva degli investimenti; - Indisponibilità di spazi utili per esigenze di imballaggio delle merci o smistamento attraverso diverse modalità di trasporto. | <ul style="list-style-type: none"> - Sviluppare strutture interportuali dell'hinterland mettendo, per esempio, in pratica servizi di "navettamento", anche ferroviario, tra porti e interporti; - ispirarsi al modello 'distripark' per lo sviluppo delle aree retroportuali all'interno delle quali, attraverso servizi di prima trasformazione e lavorazioni intermedie delle merci, è possibile accrescere il valore aggiunto delle merci; - Coordinare ed omogenizzare gli interventi su scala macroregionale per favorire le relazioni di sistema porti-interporti-piattaforme intermodali. |
| 24 | Le Zes e le Zls | Aree retroportuali sottoutilizzate. | Dare un maggiore impulso alle ZES e alle ZLS allo scopo di recuperare lo svantaggio maturato nei confronti di altre Nazioni europee. |
| 25 | Digitalizzazione e semplificazione | Gestione cartacea dei documenti di trasporto e/o sistemi digitali obsoleti. | <ul style="list-style-type: none"> - Sviluppare le piattaforme digitali in modo da facilitare l'incrocio tra domanda e offerta, fornendo servizi di <i>tracking</i>; - Semplificazione amministrativa che tenda all'omogeneità con gli standard europei e la riduzione di passaggi e intermediari. |
| 26 | Gli strumenti di programmazione in ambito portuale | //// | <ul style="list-style-type: none"> - Semplificazione: <ol style="list-style-type: none"> dei procedimenti per l'aggiornamento della pianificazione portuale sia a livello strategico, con il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, sia a livello di Piano Regolatore Portuale; delle procedure decisionali e realizzative delle opere portuali o retroportuali; delle procedure di valutazione ambientale e di attuazione dei dragaggi. |
| 27 | I dragaggi portuali | Mananza di una normativa nazionale organicamente rintracciabile. | <ul style="list-style-type: none"> - Coordinamento delle competenze nelle singole Amministrazioni; - Approvazione del Piano Nazionale dei Dragaggi. |
| 28 | L'intermodalità ferroviaria | <ul style="list-style-type: none"> - Deficit dei collegamenti ferroviari dei porti del Mezzogiorno; - Inadeguatezza delle connessioni dei porti più prossimi alle aree dell'Europa centrale e orientale. | Incentivare lo sviluppo del trasporto ferroviario riducendo il <i>gap</i> dei costi operativi (portuali) legati alla movimentazione ferroviaria. |
| 29 | La transizione energetica nei porti | //// | <ul style="list-style-type: none"> - Sostenere il processo di decarbonizzazione del porto, inclusa la fornitura di energia elettrica alle navi durante la sosta a costi competitivi, favorendo altresì la nascita delle comunità energetiche portuali; - Pianificazione programmatica coordinata delle azioni di sistema da parte delle competenti AdSP, unitamente agli stakeholder coinvolti, al fine di scongiurare interventi selettivi presso talune banchine tralasciando le altre; - Necessario prevedere specifiche misure al fine di consentire alle CER (Comunità Energetiche Rinnovabili) di sostenere le |

| | | | |
|----|--|---|--|
| | | | esigenze energetiche sia dell'intero cluster portuale sia del retroporto. |
| 30 | Lo sviluppo dei "green corridors" | Emissioni di gas alteranti sono "hard to abate" nel settore del trasporto marittimo. | <ul style="list-style-type: none"> - Ricorrere all'utilizzo di bio-carburanti per ridurre l'inquinamento; - Promuovere iniziative per incentivare lo sviluppo tecnologico, la produzione e l'utilizzo di combustibili alternativi. |
| 31 | Le autorità di sistema portuale | Mananza di efficienza e competitività rispetto all'esperienza europea. | <ul style="list-style-type: none"> - Ampliare le competenze delle AdSP nel coordinamento delle attività logistiche anche in aree retroportuali; - Semplificazione dell'attività di gestione portuale; - Valutare un possibile adeguamento della natura giuridica delle AdSP (al fine di poter fare impresa); - Rafforzare le funzioni centralizzate (anche nella fase di programmazione infrastrutturale) individuando un organo centrale con compiti di coordinamento, indirizzo, pianificazione, regolazione e distribuzione delle risorse dello Stato. |
| 32 | I servizi di deposito e distribuzione dei prodotti energetici e a servizio della pesca | //// | Prevedere un'adeguata attività di regolazione per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture assieme a condizioni eque e trasparenti in linea con le regole europee, in ossequio con quanto previsto dal Regolamento UE n. 352 del 2017. |
| 33 | Raccolta dei rifiuti prodotti da nave e gestione dei relativi impianti portuali | Dalla comparazione del quadro normativo in esame, a legislazione vigente, sia sul piano interpretativo sia su quello della governance complessiva dell'intero sistema, emergono diversi aspetti che afferenti la gestione complessiva dei rifiuti prodotti dalle navi e del relativo conferimento degli stessi negli impianti di raccolta in ambito portuale, che richiedono un sempre maggiore coordinamento delle competenze e delle amministrazioni coinvolte (AdSP, Regioni, Comuni e Autorità marittime) nei procedimenti amministrativi relativi ai rifiuti prodotti dalle navi presso gli scali italiani | <ul style="list-style-type: none"> - Necessità di semplificare e razionalizzare le procedure amministrative per la gestione degli impianti portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e una contestuale necessità di semplificazione delle norme attributive delle competenze, apportando al contempo eventuali modifiche alle disposizioni riguardanti gli affidamenti del servizio di raccolta rifiuti previsti da diverse leggi speciali; - valutare l'opportunità di eseguire interventi di coordinamento tra i diversi testi normativi in materia a beneficio dell'utenza del mare, come, ad esempio, la legge n. 60/2022 (c.d. "Salvamar"), che al proprio interno, annovera alcune definizioni che non sempre collimano con le altre norme vigenti in materia nello specifico settore in esame; - in tema di TARI valutare l'opportunità di introdurre un criterio di proporzionalità tra porti commerciali e porti turistici, in ragione della più elevata potenzialità di produzione dei rifiuti di questi ultimi. |

| ENERGIA PROVENIENTE DAL MARE | | | | |
|---|---|--|--|---|
| 34 | Fonti fossili | | //// | <ul style="list-style-type: none"> - Preservare la competitività della flotta cisterniera rivedendo, anche, i criteri tassonomici europei; - Investire adeguate risorse per lo sviluppo di una flotta gasiera. |
| 35 | Fonti rinnovabili | | //// | Sviluppare i campi eolici galleggianti (FOW – <i>Floating Offshore Wind</i>) con minor impatto ambientale. |
| TRANSIZIONE ECOLOGICA DELL'INDUSTRIA DEL MARE | | | | |
| 36 | Le regole europee | | Necessità di assicurare la sostenibilità della transizione ecologica dello <i>shipping</i> anche dal punto di vista economico e sociale, oltre che ambientale. | <ul style="list-style-type: none"> - Evitare produzione normativa europea confliggente con potestà regolatoria dell'IMO; - Evitare di svantaggiare gli operatori europei rispetto a quelli extra UE. |
| 37 | Il "Green Deal" e il pacchetto "Fit for 55" | | //// | <ul style="list-style-type: none"> - Revisione della "Energy Taxation Directive" (Direttiva CE 27 ottobre 2003, n. 96) mediante abolizione delle esenzioni dalla tassazione per i prodotti energetici forniti per essere utilizzati come carburanti per la navigazione europea (compresa la pesca), diversa dalla navigazione delle imbarcazioni private da diporto e l'elettricità prodotta a bordo delle imbarcazioni; - Sostenere un'estensione delle esenzioni fiscali esistenti per i carburanti convenzionali anche ai biocarburanti e al gas naturale liquefatto, così come all'energia elettrica a terra nei porti, in linea con gli obiettivi del Regolamento "FuelEU Maritime"; - Valutare una estensione della possibilità di usufruire di incentivi fiscali anche per quei volumi di bioGNL destinati alla navigazione internazionale, oltre che nelle acque interne, massimizzando la penetrazione delle rinnovabili nel settore marittimo. |
| 38 | La tassonomia europea | | - rischi derivanti dall'applicazione dei <i>Technical Screening Criteria</i> di cui al Regolamento UE 18 giugno 2020, n. 852; | Allineamento dei <i>Technical Screening Criteria</i> alle altre normative europee proposte nell'ambito del pacchetto Fit for 55 (es. Regolamento "FuelEU Maritime"). |

| | | | |
|----|---|---|---|
| | | <ul style="list-style-type: none"> - conseguente difficoltà di accesso da parte degli operatori del settore marittimo ai finanziamenti verdi necessari per sostenere gli ingenti investimenti richiesti per la transizione energetica di categoria; - Necessità di adeguare i <i>Technical Screening Criteria</i> alle tecnologie e soluzioni energetiche disponibili attualmente per lo <i>shipping</i>. | |
| 39 | Le regole IMO | Inadeguatezza del c.d. <i>rating</i> CII (indicatore di intensità di carbonio) quale strumento di misurazione dei livelli di efficienza ecologica delle navi. | <ul style="list-style-type: none"> - Revisionare il CII entro il 2026. |
| 40 | L'impatto complessivo sul trasporto e sulla economia del mare | <ul style="list-style-type: none"> - Negativa incidenza economica dell'ETS su tutti i segmenti del trasporto marittimo e in particolare per le navi ro-pax che effettuano collegamenti con le isole maggiori e nei servizi delle Autostrade del Mare; - I carburanti alternativi e le relative necessarie infrastrutture di produzione e distribuzione non sono al momento sufficientemente mature e disponibili per lo shipping e non lo saranno ragionevolmente per diversi anni; - Porti italiani quasi totalmente contigui, se non addirittura inclusi, nel tessuto cittadino: difficile dotare gli stessi di impianti per lo stoccaggio e la fornitura delle nuove tipologie di carburanti, in genere intrinsecamente più pericolosi degli attuali; - Le compagnie di navigazione non avranno la possibilità di modificare il proprio piano energetico e saranno soggette a costi aggiuntivi di oltre il 25-30% per ogni singola tratta all'interno di tali collegamenti; - Rischio di trasferimento degli extracosti derivanti dall'ETS sul mercato; - Rischio sanzioni per gli armatori. | <ul style="list-style-type: none"> - Investire i proventi nazionali derivanti dall'inclusione del trasporto marittimo nel sistema ETS non ascrivibili al bilancio europeo, a beneficio della transizione ecologica del comparto marittimo; - Reinvestimento dei proventi derivanti dall'impianto sanzionatorio a beneficio della transizione energetica del settore marittimo; - Valutare complessivamente l'impatto dell'algoritmo di calcolo del richiamato CII sul trasporto marittimo nazionale in vista della revisione di quest'ultimo (entro il 1° gennaio 2026); - Introduzione di correttivi al CII relativi all'utilizzo dei bio-combustibili, al fine di una valutazione delle navi meno penalizzante e soprattutto più aderente alla effettiva impronta di carbonio delle flotte (Cfr. sul punto, la Circolare IMO MEPC). |
| 41 | Le misure a supporto della decarbonizzazione | // | // |
| 42 | I carburanti navali attuali ed i carburanti low-carbon e zero-carbon emergenti | Percorso per la transizione, nello <i>shipping</i> , da combustibili fossili a carburanti <i>low-carbon</i> , <i>carbon-neutral</i> e <i>zero-carbon</i> è articolato e complesso, a causa della attuale inadeguatezza delle conoscenze e competenze scientifiche al riguardo, ma anche delle infrastrutture logistiche nazionali destinate a produzione, stoccaggio e distribuzione. | Definire strategie industriali a medio-lungo termine, sia per la necessaria sintesi in termini di ricerca/sviluppo, produzione e distribuzione nel contesto di un più ampio piano energetico nazionale. |
| 43 | Il ruolo dei bio-fuel per accelerare la decarbonizzazione dello shipping | Difficoltà della flotta nazionale ad essere costantemente adeguata agli standard richiesti dalle norme comunitarie in tema di impiego di combustibili non inquinanti. | Adozione di biocarburanti di seconda e terza generazione che consentirebbero allo shipping di allinearsi alle traiettorie di riduzione delle emissioni di GHG previste dalle normative internazionali ed europee. |

| | | | |
|----|--|---|---|
| 44 | Il ruolo del bio-diesel | I carburanti di origine biologica hanno costi significativamente superiori ai carburanti tradizionali e, in termini di disponibilità, i quantitativi per lo <i>shipping</i> non sono allo stato attuale sufficienti. | <ul style="list-style-type: none"> - Utilizzare bio-diesel sulle navi alimentate da olio combustibile o da gasolio, senza modifiche tecniche e sfruttando l'infrastruttura di distribuzione esistente, collaudata e distribuita in modo capillare in tutti i porti; - Valutare misure di incentivazione al consumo ed alla produzione dei biofuel, in modo da riequilibrare i costi, compensando almeno parzialmente i maggiori esborsi oltre che incrementare la produzione. - Promuovere lo sviluppo del “<i>cold ironing</i>” per rendere il nostro sistema marittimo – portuale più efficiente dal punto di vista energetico; - Realizzare il «Piano Nazionale del <i>cold ironing</i>», nell'ambito del PNRR. |
| 5 | I servizi di ops | //// | <ul style="list-style-type: none"> - Favorire un'industria in grado di produrre “in modo sostenibile” i carburanti <i>carbon-neutral</i> o <i>zero-carbon</i> nelle quantità necessarie alla decarbonizzazione dell'industria dello <i>shipping</i>; - Investire i fondi previsti dal PNRR per lo sviluppo delle produzioni di idrogeno blu, verde e del biometano come materia prima. |
| 46 | La produzione dei carburanti | I processi industriali per ottenere combustibili <i>carbon-neutral</i> o <i>zero-carbon</i> sono tutti fortemente energivori, ovvero presuppongono un utilizzo di suolo che comporta problemi di natura etica e sociale | <ul style="list-style-type: none"> - Prevedere che i concessionari effettuino gli investimenti necessari per rendere disponibili nei terminali portuali i nuovi carburanti alternativi, soggetti ad un assetto regolatorio che garantisca il rispetto degli obblighi concessori, l'accesso indiscriminato e generalizzato al mercato e l'efficienza degli impianti; - Attuazione rigorosa degli obblighi infrastrutturali del nuovo Regolamento AFIR – in fase di approvazione a livello europeo – per quanto concerne la disponibilità di punti di bunkeraggio di metano liquefatto entro il 1° gennaio 2025; - Valorizzazione delle dotazioni infrastrutturali già esistenti e in sviluppo per i prodotti gassosi presenti sul demanio marittimo; - Avviare in tempi rapidi, con il coinvolgimento dell'intero <i>cluster</i> marittimo nazionale, la stesura del piano nazionale per lo sviluppo dell'infrastruttura nei porti nazionali per il rifornimento degli altri carburanti alternativi sostenibili. |
| 47 | La rete di distribuzione e i servizi di bunkeraggio | <ul style="list-style-type: none"> - Esistenza di barriere infrastrutturali alla realizzazione di una efficiente e capillare rete di distribuzione; - Ostacolo “NIMBY” (<i>Not In My Back Yard</i>), soprattutto se si tratta di infrastrutture che possono potenzialmente avere qualche impatto sia sull'ambiente sia sulla sicurezza; - Rischio di una perdita di competitività (e di capacità di attrazione dei traffici) per i porti italiani e, di conseguenza, anche per il trasporto marittimo nazionale di prossimità. | <ul style="list-style-type: none"> - Accorto utilizzo a livello settoriale degli ingenti proventi nazionali che saranno generati dall'inclusione del trasporto marittimo nel sistema ETS a partire dal 2024, per supportare il processo di transizione del settore. Tali proventi potrebbero essere destinati a sostenere finanziariamente gli investimenti necessari nella ricerca, sviluppo e innovazione di tecnologie e |
| 48 | Il regime ETS e il suo utilizzo | Cfr. <i>supra</i> “L'impatto complessivo sul trasporto e sulla economia del mare”. | |

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | | <p>ad assicurare la disponibilità su scala commerciale dei nuovi carburanti alternativi per il trasporto marittimo;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Colmare il differenziale di prezzo con i carburanti fossili; - Realizzare un'adeguata rete logistica per il rifornimento nei porti di tali nuovi carburanti; - Dare seguito agli interventi di rinnovo delle flotte e all'efficientamento energetico delle navi; - Azioni direttamente volte alla decarbonizzazione del comparto; - revisionare i criteri di ammissibilità contenuti nell'attuale disciplina unionale sugli aiuti di stato in materia di clima, energia ed ambiente («<i>Climate, Energy and Environmental Protection State aid guidelines</i>», «CEEAG» 2022); - Attenzionare gli sviluppi della tassonomia europea della finanza sostenibile, valutando la possibilità di rivedere in sede europea gli altrettanto sfidanti criteri attuali di classificazione delle attività marittime nell'ambito di tale iniziativa. |
| PESCA E ACQUACOLTURA 49 Pesca | | <ul style="list-style-type: none"> - Perdita progressiva della rilevanza economica della pesca a causa della riduzione della flotta, conseguente allo stato di sovra-sfruttamento delle risorse biologiche dei mari, alla riduzione degli spazi marini costieri soggetti a forte competizione tra usi tradizionali ed emergenti, al degrado degli ecosistemi; - Una pesca non regolata crea conflitti tra pescatori che operano in mare aperto, e non solo. □ anche difficile imporre restrizioni ai nostri pescatori, consapevoli che altrove, nello stesso mare si praticano attività con maggiori gradi di libertà, e con impatti ambientali significativi; - Le scelte che saranno fatte in materia di ZEE pongono molte incertezze sulle future aree di pesca, considerando le dimensioni della flotta italiana che spazia nel Mediterraneo, unico nostro campo di pesca; - I pescatori sono allarmati da una politica che potrebbe portare alla eliminazione allo strascico in tutti gli spazi marini, e chiedono alla politica interventi per la salvaguardia degli ecosistemi, ma anche nuove strategie per pianificare al meglio le destinazioni d'uso dei fondali in cui lo strascico potrà operare con profitto e stabilità. | <ul style="list-style-type: none"> - Tendere alla armonizzazione delle attività e dei comportamenti in mare attraverso la Commissione generale della pesca per il Mediterraneo e Mar Nero; - Favorire un'attività di pesca che possa garantire la rinnovabilità delle risorse alicautiche e minimizzare gli impatti sulla biodiversità, attraverso la regolazione dell'accesso agli spazi marini; - Generare un sistema di regole, schemi formativi, incentivi e sanzioni per regolare l'accesso alle risorse razionalizzando il prelievo, secondo i principi dello sviluppo sostenibile; - Valorizzare la raccolta dei dati sulla pesca e sulla biodiversità marina, con solide basi scientifiche, è essenziale per definire piani di gestione e scelte politiche appropriate; - Introdurre misure per limitare gli impatti dello strascico sui fondali da tutelare e non destinati a questa attività, proteggendo con determinazione le aree marine protette, costruendo basi ecologiche solide, con conoscenza storica dei fondali strascicati, riducendo gli impatti degli strumenti grazie a nuove tecnologie, utilizzando al meglio appunto la pianificazione spaziale per collocare correttamente tali attività negli spazi marini e nel tempo; - Elaborare una pianificazione spaziale per evitare che le aree destinate alla pesca vengano fortemente ridotte; - Rilanciare la pesca di unità italiane fuori dal Mediterraneo; - Promuovere politiche coordinate tra i diversi utenti del mare, implementando una banca dati che sovrapponga tutti gli usi del mare, che si sommano alla pesca, ed abbia la capacità di |

| | | | |
|----|--------------------------|--|--|
| | | | <p>restituire in tempo reale informazioni a tutti gli utenti pubblici e privati;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Favorire il concorso attivo di più amministrazioni, competenti nelle varie materie, e la partecipazione degli utenti che possano rappresentare interessi contrapposti; - Presidiare con grande energia le scelte europee; - Investire nelle politiche del lavoro, a partire dalla formazione di operatori della pesca altamente qualificati; - Sostenere il potenziale occupazionale e di supporto che la pesca può offrire al turismo marino; - Promuovere il ruolo culturale, economico ed ambientale della pesca sportiva. |
| 50 | Acquacoltura | //// | <ul style="list-style-type: none"> - Accelerare il processo di definizione delle Zone Allocate per l'Acquacoltura (AZA), nell'ambito della pianificazione spaziale marittima, anche per non perdere l'accesso ai programmi europei di supporto allo sviluppo; - Tutelare le zone umide costiere, riconoscendo le funzioni ed i servizi ecosistemici prodotti dalle aree di acquacoltura estensiva che contribuiscono alla conservazione di tali zone, grazie all'intervento dei piscicoltori; - Investire sulla qualità dei prodotti freschi e trasformati e sui sistemi di etichettatura; - Rivedere rapidamente tutta la materia delle concessioni demaniali, con canoni e regole appropriate, per fare assumere al settore il ruolo strategico atteso, con una crescita significativa delle produzioni. In questa materia, tutti i benefici previsti dovrebbero essere estesi a tutte le tipologie di impresa; - Considerare che molti progetti per attività in mare (Produzione di energia, estrazione) potrebbero integrarsi con impianti innovativi di acquacoltura, molte strutture potrebbero essere adattate per ospitare nurseries o strutture attrattive per pelagici; o essere utilizzate per finalità naturalistiche, pesca ricreativa, ed attività subacquee ad esempio; - Rafforzare il ruolo strategico della ricerca italiana in acquacoltura nello scenario europeo grazie all'impegno delle Università, del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR), dell'Ispra, del Consiglio per la ricerca in agricoltura e l'analisi dell'economia agraria (CREA), delle cooperative di ricerca, dell'industria. |
| 51 | Cantieristica mercantile | - L'Europa è superata dalla Cina nella costruzione di navi portacontainer e recentemente anche di traghetti; | <ul style="list-style-type: none"> - Rafforzare la competitività dei cantieri navali italiani aumentando la diversificazione dei mezzi prodotti e riducendo il differenziale di prezzo con la concorrenza. |

| | | | |
|----|---|---|---|
| | | <p>- I target di riduzione delle emissioni per il 2050 richiedono una totale sostituzione/ristrutturazione dell'attuale intera flotta mondiale, con il rischio di delegare il raggiungimento dei piani di decarbonizzazione del settore marittimo europeo alla costruzione navale asiatica.</p> | <p>- Valutare l'elaborazione di un piano strutturato di azioni a livello europeo nei confronti delle sfide della concorrenza internazionale e della transizione green e digitale.</p> |
| 52 | Concorrenza globale e "level playing field" | <p>Fallimento dei negoziati multilaterali per una disciplina settoriale volta a restaurare il "level playing field" nel mercato globale della cantieristica navale e inapplicabilità alla navalmeccanica sia delle procedure antidumping previste dalla <i>World Trade Organization</i> ("WTO") sia dei vari strumenti di difesa commerciali messi in campo dall'Europa</p> | <p>Adottare a livello europeo soluzioni volte a restaurare il "level playing field", attraverso la possibile creazione di strumenti di difesa commerciale di natura settoriale, a livello unilaterale, in caso di eventuale mancato accordo internazionale.</p> |
| 53 | Competitività, ricerca e innovazione | // | <p>- Valutare opportuni interventi regolatori, accompagnati da adeguati strumenti di supporto finanziario-fiscale, volti a rafforzare la competitività dei cantieri italiani ed europei e a stimolare al contempo la ricerca e l'innovazione;</p> <p>- Valutare la promozione di un quadro regolatorio che uniformi, a livello internazionale, i criteri costruttivi agli standard europei e l'introduzione di criteri tassonomici per l'accesso alla finanza sostenibile che stimolino gli investimenti verdi e digitali. Per facilitare tali investimenti, può essere opportuno promuovere in sede europea una revisione degli attuali criteri tassonomici di classificazione delle attività marittime sulla base di una più corretta valutazione improntata al ciclo di vita delle emissioni;</p> <p>- Promuovere interventi europei o nazionali di stimolo allo sviluppo tecnologico, quali il rinnovo della <i>Co-Programmed Partnership on Zero-Emission Waterborne Transport</i> ("cPP") ZEWI) e la creazione di almeno una nuova "cPP" sulla digitalizzazione del settore marittimo;</p> <p>- Intervenire su formazione e forza lavoro, ad esempio attraverso l'attuazione di un "Patto per le competenze";</p> <p>- Sviluppare un piano di rinnovo del naviglio commerciale.</p> |
| 54 | Cantieristica navale | //// | //// |
| 55 | Design e concept innovativo | //// | <p>- Sviluppare la progettazione verso un approccio fortemente orientato sul cliente e attingendo ai concetti di modularità, eco-design e recupero dei materiali;</p> <p>- Sviluppare tecnologie legate a sostenibilità, ergonomia, <i>disassembly</i>, modularità, nuovi materiali, integrazione, comfort, sensoristica.</p> |

| | | | |
|-----------|--------------------------------|---|---|
| 56 | Propulsione ed energie | I registri navali oggi non consentono per motivi di sicurezza il semplice passaggio al "full electric" in alcune condizioni di mare o senza limite dalla costa. | Avviare una riforma di carattere normativo per l'adozione di nuove propulsioni. |
| 57 | Shipyard e yacht 4.0 | Barca e cantiere sono elementi sempre più interconnessi anche in navigazione. | <ul style="list-style-type: none"> - Sviluppare una piattaforma di interconnessione tra filiera e cantiere, dedicata alla gestione della commessa e dei processi in chiave "Industry 4.0" (produzione interna) e NIM (Naval Information Modeling - coordinamento esterno); - Sviluppare, per costruzione, <i>refit</i> e navigazione, nuove tecnologie (IOT, controllo navigazione, automazione, rotte intelligenti, tracciabilità, innovazioni di processo, robotica di costruzione e smantellamento). |
| 58 | Cantieristica militare | <ul style="list-style-type: none"> - Il sistema cantieristico militare di Fincantieri deve ulteriormente progredire; - Il nuovo quadro strategico sta facendo crescere rapidamente le esigenze navali in relazione alla diffusione e all'intensità delle minacce. | <ul style="list-style-type: none"> - Incrementare, i piani di ammodernamento e di investimento della Difesa nel settore come le azioni poste in essere per un reclutamento sempre più efficace; - Implementare il Polo Nazionale della Subacquea di recente istituzione mettendo a fattor comune le capacità scientifiche, tecnologiche, industriali e operative maturate in campo militare e civile; - Promuovere collaborazioni nel campo della difesa e della sicurezza, sia a livello industriale sia operativo, con gli stati costieri. |
| 59 | Innovazione tecnologica | L'elevata automazione e informatizzazione delle attività marittime comporta maggiori rischi di fronte alla minaccia cibernetica sia in termini di sicurezza sia a livello economico. | <ul style="list-style-type: none"> - Favorire, attraverso il CIPOM, la sincronia tra politica della ricerca e innovazione tecnologica e politica industriale nella elaborazione e applicazione di una nuova strategia marittima nazionale; - Assicurare, nella attuazione del "Piano del mare", il coordinamento dell'esigenza di continua innovazione tecnologica con la politica nazionale volta a proteggere il Sistema Italia e, in particolare le sue infrastrutture critiche, da tutte le minacce. |

| INDUSTRIA ARMATORIALE | 60 | Industria armatoriale | Il pericolo per la competitività delle imprese di navigazione nazionali è il c.d. “ <i>flagging out</i> ”, ovvero la volontà di un armatore di ricercare registri navali o bandiere convenienti per una congrua riduzione delle voci di costo e spesa. | Attuare urgenti misure di snellimento dei procedimenti amministrativi, di semplificazione normativa dell’ordinamento marittimo nazionale, di “sburocratizzazione” dei processi e di digitalizzazione delle procedure, visto il generale livellamento dei costi di costruzione ed esercizio della nave. |
|-----------------------|----|---|--|--|
| | | | | |
| LAVORO MARITTIMO | 61 | La crisi occupazionale e le opportunità di crescita | <ul style="list-style-type: none"> - La “Shipping Industry” in Italia è un settore fortemente concentrato ma non in grado di risolvere la grave crisi da carenza di personale nel settore del trasporto e della pesca, specie figure professionali del bordo (es. direttori di macchina); - Le regole sui requisiti di accesso alle professioni del mare sono superate, non allineate alle riforme scolastiche e all’evoluzione dei fabbisogni di competenza. Inoltre, mancano strumenti efficaci volti ad individuare e raggiungere le risorse professionali già formate; - Ancora forte la diseguaglianza di genere nel settore marittimo e portuale. | <ul style="list-style-type: none"> - Avviare una rivisitazione dei programmi scolastici in riferimento alle materie nautiche. - Incentivare l’occupazione attraverso l’adozione di interventi di ammodernamento e semplificazione dei percorsi professionali funzionali al rilancio delle carriere marittime; - Favorire, per la parità di genere, iniziative volte a valorizzare il ruolo delle donne nello <i>shipping</i> quale fattore competitivo di sviluppo culturale ed occupazionale, e sostenere quelle già in corso, come, ad esempio, il “Patto per la parità di genere”, siglato dalle AdSP. |
| | 62 | Collocamento della gente di mare | <ul style="list-style-type: none"> - Il d.p.r. 18 aprile 2006 n. 231 in materia di collocamento gente di mare ancora non compiutamente attuato; - I d.lgs. 14 settembre 2015, n. 150 e n. 151 in materia di politiche attive del lavoro non hanno portato a compimento la riforma; - Mancano prassi strutturate di monitoraggio della forza lavoro per l’incontro di domanda e offerta. | Sollecitare l’adozione dei diversi decreti attuativi del d.p.r. n. 231 del 2006 (specie effettività della “Anagrafe Digitale Unica Nazionale della gente di mare” o comunque un portale unico digitale costantemente aggiornato e integrato con le banche dati dell’INPS e dell’ANPAL). |
| | 63 | La formazione | //// | Attuare una politica di incentivazione in grado di compensare i costi determinati dalla formazione obbligatoria e introdurre forme di supporto economico. |
| | 64 | Il ruolo di ANPAL Servizi | //// | <ul style="list-style-type: none"> - Connettere il mondo delle imprese e della formazione, incentivare l’aggiornamento durante tutto l’arco di carriera, formazione dei giovani mirata al fabbisogno delle imprese; - Potenziare le attività formative professionalizzanti e lo sviluppo di competenze digitali e di tutela ambientale; - Gestire la mobilità internazionale, consolidando le relazioni coi paesi d’origine, e qualificare i lavoratori stranieri. |
| | 65 | Il ruolo degli ITS e l’educazione del mare | Gli ITS non hanno affrontato in modo risolutivo la forte carenza di personale del settore. | <ul style="list-style-type: none"> - Consentire al sistema educativo di soddisfare le esigenze di formazione continua e post-qualifica e di collaborazione con le Compagnie di Navigazione; - Rafforzare i percorsi utili a conseguire l’abilitazione di ufficiale di macchina e i percorsi formativi nel settore del turismo nautico, del diporto e attività ancillari; |

| | | | |
|----|---|---|--|
| | | | <ul style="list-style-type: none"> - Promuovere campagne di sensibilizzazione all'orientamento professionale presso le scuole medie inferiori, sotto coordinamento del MLPS e il Ministro per le politiche del mare; - Facilitare la genesi di una cittadinanza blu (<i>civis marinis</i>) e iniziative didattiche a tutti i livelli di formazione, anche attraverso iniziative del Terzo Settore. |
| 66 | Il lavoro portuale | Esiste differenziale di garanzie tra i dipendenti delle imprese ex artt. 18 e 16 della legge n. 84 del 1994, rispetto ai lavoratori portuali temporanei (solo questi ultimi beneficiari dell'indennità di mancato avviamento – IMA). | //// |
| 67 | Il lavoro nella pesca | <p>Gli ammortizzatori sociali, da attivare secondo le scelte gestionali mirate alla tutela delle risorse, non sono incorniciati in un quadro normativo stabile come avviene per altri lavoratori, ovvero il settore della pesca non accede alla cassa integrazione ordinaria. Difficile per i pescatori accedere a periodi di formazione sul lavoro. Nella pesca il fabbisogno di lavoratori stranieri rappresenta una reale emergenza, dovuta alla mancanza di ricambio generazionale.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Portare a compimento la riforma degli ammortizzatori sociali nella pesca (CISOA); - Prevedere strumenti di semplificazione ad hoc per l'accesso dei pescatori alla formazione sul lavoro; - Modernizzare le regole di accesso ai titoli professionali attraverso un aggiornamento normativo e la rivisitazione dei programmi d'esame. |
| 68 | Il "Piano Mattei" nel mondo del mare | //// | <p>Sviluppare schemi di cooperazione italiana con Stati del continente africano per potenziare percorsi di formazione professionale del personale straniero, sia in ambito domestico che all'estero, per favorirne l'indirizzo verso i comparti del trasporto marittimo, della pesca e del contesto portuale.</p> |

| | | | |
|-------------------------|--|--|---|
| 69 | La conservazione degli ecosistemi marini | Necessità di conservare l'ambiente, minimizzare gli impatti, permettere gli usi indispensabili per la vita dell'uomo sul pianeta. | <ul style="list-style-type: none"> - Continuare una intensa attività di salvaguardia del mare come pilastro portante di qualsivoglia scelta politica, in qualsiasi settore. L'ambiente al centro non deve essere un principio limite alle attività, ma un modo per garantire alle stesse continuità e durabilità; - Proteggere e salvare gli ecosistemi marini, nell'ambito di un dinamico sistema economico, con attiva partecipazione delle imprese, significa generare ricchezza e benessere. |
| 70 | Aree marine protette | //// | <ul style="list-style-type: none"> - Rinforzare la ricerca scientifica per l'identificazione delle aree prioritarie per la biodiversità marina, con riferimenti alle interazioni fondamentali, per la salute del mare, che avvengono tra mare e continente; - Integrare gli obiettivi di protezione del mare con gli altri usi all'interno del processo di pianificazione spaziale marittima; - Rinforzare la missione delle AMP con risorse appropriate per esercitare una gestione efficace, con visioni aperte ed innovative; - Aggiornare la legge 6 dicembre 1991, n. 394 con la partecipazione dei portatori di interessi e delle comunità interessate; - Definire un coordinamento nazionale per la creazione di una rete delle aree marine protette; - Convogliare le AA-MM-PP, nella programmazione 2021-27 "Marine Strategy"; - Ridefinire i regolamenti per la gestione in direzione di una maggiore integrazione con i restanti usi del mare; - Esempificare i processi autorizzativi rilasciati dalle AAMMPP; - Rendere omogenei, nel rispetto delle diversità, i regolamenti di gestione delle AAMMPP, in modo da ottenere un indirizzo nazionale omogeneo; - Velocizzare le procedure di concessioni delle aree demaniali nelle competenze della AMP, espletando correttamente gli adempimenti previsti dalle direttive europee ("Rete Natura 2000"); - CNR, ENEA, Università, ISPRA, OGS, Stazione Zoologica di Napoli, Società scientifiche, istituti di ricerca riconosciuti, dovrebbero costruire una rete "con il coordinamento dello Stato" con gli strumenti più avanzati della società dell'informazione, senza perdere la loro identità, come piattaforma di riferimento per decisori ed imprese; - Porre molta attenzione ad educare le nuove generazioni e renderle più sensibili alla difesa del mare, con una visione realistica che già integri conservazione ed usi del mare. |
| 71 | L'ambiente subacqueo | <ul style="list-style-type: none"> - Mancanza mappatura fondali marini e conoscenza parametri chimico-fisici; - Protezione infrastrutture strategiche. | Inaugurare nel breve termine il Polo Nazionale della Subacquea e, entro il 2024, istituire l'Autorità Nazionale della Subacquea. |
| 72 | Individuazione e monitoraggio dei georischi marini | Il territorio nazionale è caratterizzato da una geodinamica attiva che causa, tanto a terra quanto a mare, vulcanismo, terremoti e frane sottomarine. | <ul style="list-style-type: none"> - Realizzare, rispetto alle fraglie sismogenetiche, una mappatura di dettaglio e ad una modellazione degli eventi sismici potenzialmente correlati, delle onde di maremoto generabili, |
| GLI ECOSISTEMI E LE AMP | | | |
| DIMENSION | | | |

| | | | |
|----|--|---|---|
| | | | <p>degli effetti di amplificazione dovuti alla morfologia dei fondali e della costa con definizione dei livelli di rischio in base alla presenza di infrastrutture ed abitati;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Monitorare l'evoluzione morfologica delle testate di canyon, per capire i tempi, i modi e le dimensioni delle instabilità che avvengono all'interno delle stesse e, possibilmente, individuare possibili segni premonitori di fenomeni di grandi dimensioni; - Proseguire e finalizzare lo sforzo conoscitivo avviato dalla comunità scientifica nazionale fino ad oggi, completando la mappatura dei fondali in aree non ancora investigate (es. il Canale di Sicilia e il margine continentale del Tirreno centro settentrionale), nonché aggiornando e approfondendo la mappa dei punti di criticità ritenuti di rilevanza nazionale; - Sostenere e promuovere lo sviluppo di tecnologie per il monitoraggio in ambiente sottomarino. |
| 73 | Sfruttamento delle risorse minerarie sottomarine | I minerali presenti sui fondali marini rappresentano un fattore irrinunciabile per lo sviluppo di innumerevoli settori: industriale, medico, tecnico-scientifico, militare. | <ul style="list-style-type: none"> - Elaborare il «Regolamento per lo sfruttamento delle risorse minerali dell'Area» che dovrà disciplinare nel dettaglio l'attività di estrazione mineraria dai fondali marini al di là della giurisdizione nazionale; - Valutare nel breve-medio termine l'opportunità di dotarsi della normativa richiesta dall'Autorità per partecipare alle attività di sfruttamento e di creare le condizioni affinché questa sfida tecnologica, finanziaria e industriale possa essere condivisa dalle aziende italiane secondo un approccio precauzionale basato sul minimo impatto sugli ecosistemi marini. |
| 74 | Incremento delle attività subacquee | In un futuro prossimo, le profondità dei mari assisteranno ad un forte incremento delle attività di sistemi subacquei di ogni genere – siano essi con equipaggio a bordo oppure di tipo autonomo – per la ricerca e l'utilizzazione di risorse energetiche e minerarie, per la posa di infrastrutture di comunicazione, per scopi scientifici o militari. | <ul style="list-style-type: none"> - Investire nella pertinente ricerca e sperimentazione; - Regolamentare, preservare e mettere in sicurezza un ambiente tanto strategico quanto vulnerabile ed esposto a innumerevoli rischi, sia naturali sia antropici. |
| 75 | Polo nazionale della subacquea | L'ambiente subacqueo è una risorsa fragile e preziosa che va tutelata e considerata anche dal punto di vista della Difesa e della Sicurezza, investendo, già da oggi, in adeguate strutture operative e tecnologie per assicurarne il controllo e operarvi efficacemente. | Inaugurare il <i>Polo Nazionale della Subacquea</i> , per dotarsi di un catalizzatore e acceleratore tecnologico, aggregando tutte le realtà pertinenti (Istituzioni, mondo accademico, della ricerca e industriale). |
| 76 | Autorità nazionale per il controllo delle attività subacquee | La crescente antropizzazione della dimensione subacquea rende necessario regolamentare e controllare l'accesso agli spazi subacquei. | Istituire entro il 2024 un'Autorità Nazionale per il Controllo delle Attività Subacquee. |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|----|
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | </ |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|----|

[illegible]

| | | | |
|-----------|-----------------------------|---|---|
| | | | <ul style="list-style-type: none"> - agevolazioni su investimenti legati a sostenibilità, digitalizzazione, innovazione e sicurezza, anche in termini di normative più semplici e veloci al fine di sburocratizzare i processi e rendere più appetibile e concorrenziale il “prodotto mare” Nazionale. |
| 80 | Il crocierismo | Riduzione delle crociere durante la pandemia. | <p>Promuovere la destagionalizzazione del turismo balneare, il <i>marketing</i> territoriale, la sicurezza del passeggero turista.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Implementare il supporto fornito da ICE; - normare lo stoccaggio e l'impiego di idrogeno e metanolo per la propulsione e la produzione di energia a bordo; - Rafforzare la presenza italiana ai tavoli decisionali europei e mondiali dove portare le istanze nazionali per ridare centralità al Mediterraneo; - Promuovere: <ul style="list-style-type: none"> (i) sistemi di controllo di efficienza ed efficacia dei processi e di tracciamento dell'origine dei materiali; (ii) certificazioni ambientali come la 14001; (iii) certificazioni etiche come la SA8000; (iv) la gestione della commessa e dei processi in chiave <i>Industry 4.0</i> e NIM (<i>Naval Information modeling</i>). |
| 81 | Nautica da diporto | Necessità di contenere le emissioni di CO2 e, più in generale, l'impronta climatica. | <ul style="list-style-type: none"> - Modificare l'attuale previsione normativa in materia di rivalutazione Istat dei canoni concessori; - Definire le imprese turistiche; - Introdurre una normativa che disciplini gli oneri economici e non relativi ai dragaggi e movimentazioni delle sabbie; - Migliorare la gestione dei rifiuti prodotti da nave e impianti portuali con armonizzazione enti ed autorità competenti; - Agire sulla competitività fiscale che permetta di rendere concorrenziale la portualità turistica italiana anche in termini di imposizione fiscale (IVA agevolata, IMU, TARI, etc.) rispetto agli altri Paesi; - Accedere a risorse agevolate e a procedure autorizzative obbligatoriamente semplificate, con applicazione di fiscalità e normativa armonizzata e certa per tutta la durata del rapporto concessorio. |
| 82 | Portualità turistica | <ul style="list-style-type: none"> - Inadeguatezza degli indennizzi in favore del concessionario uscente; - Esigenza di certezza del diritto; - Necessità di riqualificare le strutture dedicate alla nautica da diporto nel rispetto della sostenibilità ambientale, sociale ed economica; - inapplicabilità dell'articolo 109 R.D. 18 giugno 1931, n. 773 (Tulps) ai Marina Resorts in analogia a quanto previsto per i porti turistici. | <ul style="list-style-type: none"> - Coniugare i servizi tradizionali, come l'uso delle spiagge, i parcheggi e il noleggio delle attrezzature, con la ristorazione e l'intrattenimento, concentrandosi, altresì, sulla professionalità e sulla qualità del servizio, che non può prescindere da una adeguata formazione del “personale del mare” e sulla tutela e la sana valorizzazione delle nostre coste e delle nostre spiagge; - Predispone una mappatura delle spiagge ad opera di un tavolo tecnico consultivo in materia di concessioni demaniali |
| 83 | Il sistema balneare | <ul style="list-style-type: none"> - Necessità di essere concorrenziali ed in linea con il diritto europeo; - Esigenza di certezza del diritto; - Necessità di normare e chiarire gli aspetti riguardanti la tutela degli investimenti non ancora ammortizzati ed effettuati dagli attuali concessionari demaniali, nonché salvaguardare l'economia nazionale e gli attuali livelli occupazionali, garantendo, in ogni caso, la fruizione dei servizi fino alle future aggiudicazioni. | |

| | | | |
|----|-------------------------------------|--|--|
| | | | <p>marittime, lacuali e fluviali, istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri. L'esercizio delle deleghe previste dalla l. 118 del 2022 dovrà essere accompagnato da un supporto amministrativo rivolto ai Comuni.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Avvalersi, ove necessario, dell'istituto della concessione provvisoria, ai sensi e per gli effetti dell'art. 10 Reg. Cod. Nav. - Definire le Linee guida nazionali per le procedure doganali, d'immigrazione, sanitarie, di polizia; - Dare piena applicazione al "Bollino blu" rilasciato a seguito dei controlli preventivi volontari su unità da diporto prevedendo una sua estensione alla regolarità fiscale e contributiva degli armatori unità; - Implementare le modalità di verifica delle unità da diporto per via telematica; - Procedere a una semplificazione tecnico-normativa per mantenere un allineamento competitivo con le normative del Registro maltese (UE) e quello UK (extra UE). - Riconoscere il ruolo strategico delle Federazioni sportive, dello sport dilettantistico e del diportismo quale strumento di educazione e formazione culturale ai temi del mare; - Pianificare la Giornata del Mare nelle Scuole, integrandola con attività sportive, che valorizzino: <ul style="list-style-type: none"> (i) i valori del mare; (ii) le opportunità delle professioni del mare; (iii) la tutela dell'ambiente marino; (iv) la fruizione consapevole delle risorse naturali. - Maggiore sostegno agli sport marini, con particolare attenzione alla formazione giovanile e alle concessioni demaniali per quelle strutture che svolgono attività senza scopo di lucro. |
| 84 | Turismo nautico | <ul style="list-style-type: none"> - Necessità di rendere il sistema nautico italiano competitivo; - Necessità di snellimento e armonizzazione delle procedure. | |
| 85 | Turismo sportivo | Esigenza di valorizzazione del turismo sportivo. | |
| 86 | Turismo ambientale | Esigenza di tutela dell'integrità dell'ambiente marino. | Regolamentare in maniera più puntuale la pesca sportiva e, in particolare, quella subacquea in apnea, in modo da tutelarne la compatibilità ambientale e la sicurezza. |
| 87 | Altri turismi legati al mare | Esigenza di valorizzazione degli altri turismi legati al mare. | Considerare tutte le attività a servizio del turista legate al turismo mare, comprese quelle più trasversali come la pesca-turismo. |
| 88 | Formazione e lavoro | Necessità di implementare la funzione degli ITS e la cultura del mare nelle scuole inferiori e superiori, al fine di promuovere il mare non solo come ecosistema ma anche come forma di sviluppo economico ed occupazionale. | Incentivare gli ITS come: ITS BACT - Tecnologie Innovative per i Beni e le Attività Culturali e Turistiche, Tecnico Superiore per il Turismo Crocieristico Internazionale, Tecnico superiore responsabile delle produzioni e delle trasformazioni agrarie, agro-alimentari e agro-industriali nell'ambito della cucina di bordo, Y&B il corso per diventare Tecnico con conoscenza di tutto il ciclo produttivo di un cantiere nautico, Y&S per |

| | | | specializzarsi nella gestione dell'imbarcazione generale, negli impianti e apparati, MYM per diventare esperto nella gestione delle Marine o PTP <i>Super Yacht Academy</i> e tanti altri corsi. |
|---|--|--|--|
| <p style="text-align: center;">CAMBIAMENTI CLIMATICI</p> | <p style="text-align: center;">89</p> <p style="text-align: center;">Impatti e misure di adattamento</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Aumento dell'incidenza degli eventi estremi meteo-climatici, innalzamento del livello del mare e fenomeni di erosione costiera. - Alterazioni dei cicli biogeochimici marino-costiero. - Rischi per le infrastrutture turistiche balneari e non, connessi agli eventi meteo-climatici estremi. - Impatti indiretti attesi: <ol style="list-style-type: none"> i. aggravarsi dei fenomeni erosivi e conseguente scomparsa di aree costiere e di infrastrutture rilevanti per le attività turistiche; ii. desertificazione/diminuzione delle risorse idriche (con maggior rischio di incendi), iii. crescente competizione tra usi energetici alternativi (con conseguenti maggiori costi per i servizi turistici), - esplosione demografica di organismi, quali alghe e meduse. | <ul style="list-style-type: none"> - Acquisire conoscenze più puntuali e dettagliate sugli effetti dei cambiamenti climatici sulle diverse specie pescate e su quelle di allevamento, anche attraverso test sperimentali, sviluppo di osservatori ben distribuiti, che coinvolgano gli operatori ed applichino modelli previsionali ed indicatori specifici. - Valutare, per l'acquacoltura, la possibilità di selezionare specie/strain tolleranti alle condizioni indotte dai cambiamenti climatici. Sviluppo di metodi di analisi della vulnerabilità dei diversi sistemi produttivi. - Implementare i sistemi di monitoraggio e di previsione, anche attraverso l'utilizzo di dati satellitari, modelli numerici e sistemi di raccolta dati relativi alle caratteristiche fisico-chimiche e biologiche dei corpi idrici e del mare, anche con il coinvolgimento degli operatori. - Promuovere pratiche di gestione sostenibile degli ecosistemi marini e, in particolare, la divulgazione delle informazioni sugli impatti dei cambiamenti climatici. - Promuovere la consapevolezza pubblica in ordine alla necessità di adattare gli stili di vita dei settori della popolazione maggiormente sensibili alle conseguenze dei cambiamenti climatici sugli ecosistemi marini, con particolare riguardo alla pesca e all'acquacoltura. - Definire i programmi e le azioni di monitoraggio dei parametri microclimatici necessari per poter valutare il degrado di materiali e sistemi caratterizzanti i beni culturali, inclusi i fenomeni costieri. - Effettuare studi mirati sui diversi sistemi attivi e passivi o combinati che possono essere impiegati per la stabilizzazione delle condizioni microclimatiche e di qualità dell'aria, al fine di sviluppare le più opportune strategie di adattamento. - Incentivare la prevenzione dei rischi per la salute dei turisti, dovuti al verificarsi di eventi estremi o di altre situazioni negative, che possano compromettere la destinazione turistica, così come a favorire la destagionalizzazione ed a promuovere buone pratiche di risparmio e gestione ottimale della risorsa idrica. - Incentivare il ruolo delle aree marine protette nella promozione dell'offerta turistica e delle nuove tipologie di turismo (ad esempio, l'ittiturismo, il turismo subacqueo). |

| | | | |
|----|--|--|---|
| 90 | Misure di mitigazione | <ul style="list-style-type: none"> - Necessità di decarbonizzazione. - Le infrastrutture portuali rappresentano sovente una delle principali fonti emissive di inquinanti atmosferici. | <ul style="list-style-type: none"> - Promuovere un crescente utilizzo della via marittima rispetto a quella stradale. - Produrre energie rinnovabili, derivanti da onde e maree. |
| 91 | Politica di coesione dell'unione europea 2021-2027 | Necessità di incrementare le opportunità di sviluppo economico e sociale al fine di ridurre i divari e le disparità tra territori. | Migliorare l'utilizzo degli strumenti europei. |
| 92 | Le ulteriori politiche per la crescita e la competitività dell'area mediterranea | Mancanza di competitività dell'area mediterranea. | <ul style="list-style-type: none"> - Dare impulso all'Unione per il Mediterraneo (UPM). - Previsione di: <ul style="list-style-type: none"> (v) uno "Spazio comune dell'industria" – specie nella parte del continente africano più interessata dal Mediterraneo; (vi) uno "Spazio comune nell'energia, nel clima e nell'ambiente" ove l'Italia si potrebbe facilmente porre come un <i>hub</i> di distribuzione dell'energia dalla sponda sud verso la sponda nord; (vii) uno "Spazio comune nei trasporti e nella logistica" fondato su infrastrutture di corridoio che connettano l'Europa con il <i>Far East</i>, l'Africa e le Americhe (per sostenere l'industria medesima nel medio-lungo raggio), su servizi di interesse economico generale relativi alla mobilità delle persone e delle merci anche nel corto raggio (<i>"short sea shipping"</i>) e sulla regolazione delle infrastrutture e dei traffici – coerente con i principi europei ed internazionali; (viii) una promozione di "Investimenti in innovazione tecnologica" con l'intenzione di coinvolgere il mondo della ricerca e dell'Università; (ix) una promozione coordinata di "Turismo/crociere/nautica da diporto". |

| | | | |
|----|--|---|--|
| 93 | Il quadro geopolitico e geostrategico | La complessità degli scenari e l'ambiguità nell'interpretazione dei fenomeni alimentano un quadro geopolitico e geostrategico di difficile prevedibilità, caratterizzato da una continua evoluzione. | <ul style="list-style-type: none"> - Varare una legge che promuova la definizione di una nostra ZEE per rivendicare e proteggere l'area marittima che riteniamo essere di nostra responsabilità, sulla base del diritto internazionale. |
| 94 | L'approccio alle sfide | <ul style="list-style-type: none"> - Oggi, la dimensione marittima è sempre più al centro di contese e controversie internazionali e interne per il guadagno di un vantaggio strategico ed economico in una determinata area. - L'ambiente marino sotto la superficie va considerato come una vera e propria dimensione fisica, la quinta dopo terra, aria, acqua e spazio. - Nei prossimi decenni i conflitti, il degrado economico e i cambiamenti climatici potrebbero aumentare i livelli di instabilità, il numero di stati falliti o scarsamente governati, generando condizioni sempre più favorevoli al crimine marittimo e alla pirateria. - La pesca indiscriminata, nota anche come pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata, rappresenta una seria minaccia per le risorse ittiche e gli ecosistemi marini. - Le sempre più diffuse aree di instabilità e conflitto, così come le diverse piattaforme digitali, continueranno a fornire una base per l'attività terroristica (indipendente o riconducibile ad organismi statali) attraverso attacchi a navi o infrastrutture strategiche offshore. - Il tasso di cambiamento tecnologico sta rendendo le infrastrutture critiche nazionali sempre più vulnerabili agli attacchi informatici - Le sfide che nel nostro tempo provengono dal mare e dai suoi fondali richiedono un approccio collegiale integrato e sinergico che coinvolga tutti gli attori, istituzionali e non, con funzioni e competenze attinenti alla marittimità. | <ul style="list-style-type: none"> - Incentivare la sorveglianza e il controllo degli spazi marittimi d'interesse nazionale – nell'accezione più ampia ed estesa a tutte le dimensioni a livello interagenzia e interministeriale; - Rafforzare le capacità nazionali, il coordinamento interagenzia e interministeriale e il quadro normativo per il contrasto alla criminalità organizzata e alla pirateria. - Lotta alla pesca indiscriminata e nella promozione di pratiche sostenibili e responsabili. - Garantire il controllo e la tutela della dimensione subacquea, ivi comprese le infrastrutture che vi risiedono, sia un'adeguata capacità di monitoraggio e intervento attraverso un approccio condiviso e collaborativo - Disporre di un quadro aggiornato della situazione marittima, da condividere a livello interforze, interagenzia e interministeriale, a beneficio di tutte le amministrazioni e nel rispetto delle loro diverse competenze. |



*Ministero degli Affari Esteri
e della Cooperazione Internazionale*

DIREZIONE GENERALE DEGLI AFFARI POLITICI E
DI SICUREZZA

MAECI | 2100 | 27/05/2024 | 0069338-I

Codice Mittente: [inserire il codice mittente]

Allegato 2

.....
(data e numero di protocollo)

Posizione:

| | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|

Oggetto: Relazione annuale sullo stato di attuazione del Piano del Mare. Contributo del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale

Riferimenti:

Nota indirizzata a:

**Ministero della Protezione Civile e delle Politiche
del Mare**

Struttura di Missione delle Politiche del Mare
(struttura.politichedelmare@governo.it)

Roma

Ai fini della redazione della Relazione annuale sullo stato di attuazione del Piano del Mare, si trasmettono in allegato i seguenti contributi dello scrivente Ministero:

- Spazi marittimi – Istituzione della Zona Economica Esclusiva
- Cooperazione Europea e Internazionale – Il ruolo dell’Unione per il Mediterraneo
- Cooperazione Europea e Internazionale – Collaborazione con ASEAN e IORA in materia di sicurezza marittima, sviluppo sostenibile e blue economy
- Cooperazione Europea e Internazionale – Iniziativa di promozione integrata dell’Italia all’estero “SIAMO MARE”
- Sicurezza – Il quadro geopolitico e geostrategico

Min. Plen. Alfredo Conte
Vice Direttore Generale/Direttore Centrale per i Paesi
del Mediterraneo e del Medio Oriente



Ministero degli Affari Esteri
e della Cooperazione Internazionale
**Direzione Generale degli Affari Politici
e di Sicurezza**

PIANO DEL MARE

Contributo MAECI

SPAZI MARITTIMI

Istituzione della Zona economica esclusiva

Per la definizione delle aree marittime da assoggettare alla giurisdizione nazionale, in aderenza a quanto stabilito dalla Convenzione sul diritto del mare (UNCLOS) e in linea con gli obiettivi fissati dal Piano del mare nella direttrice “spazi marittimi”, il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale è attualmente impegnato nelle attività propedeutiche alla proclamazione di una Zona economica esclusiva (ZEE) italiana.

L'Italia ha istituito nel 2011 una Zona di Protezione Ecologica (ZPE) che copre il Mar Tirreno, il Mar Ligure e una parte del Mare di Sardegna. Ha inoltre adottato nel 2021 la Legge n. 91 che autorizza l'istituzione anche parziale della Zona Economica Esclusiva. La Legge stabilisce che “i limiti esterni della zona economica esclusiva sono determinati sulla base di accordi con gli Stati” “il cui territorio è adiacente al territorio dell'Italia o lo fronteggia” e aggiunge “Fino alla data di entrata in vigore di tali accordi, i limiti esterni della zona economica esclusiva sono stabiliti in modo da non compromettere od ostacolare l'accordo finale”.

In questo contesto, l'Italia ha concluso fino ad oggi accordi di delimitazione della ZEE con la Grecia (entrato in vigore l'8 novembre 2021) e con la Croazia (entrato in vigore il 15 aprile 2024). Sono in vigore, inoltre, accordi di delimitazione della piattaforma continentale con Spagna, Tunisia, Albania, Grecia, e, in qualità di Stati successori dell'ex Jugoslavia, con la Croazia e il Montenegro.

Sono attualmente in corso di negoziazione accordi di delimitazione con l'Algeria e Malta.



Ministero degli Affari Esteri
e della Cooperazione Internazionale
**Direzione Generale degli Affari Politici
e di Sicurezza**

PIANO DEL MARE

Contributo MAECI

COOPERAZIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE

Il ruolo dell'Unione per il Mediterraneo

L'Unione per il Mediterraneo (UpM), organizzazione che riunisce i Paesi dell'Unione Europea e i Paesi terzi della sponda meridionale e orientale, ha da tempo creato un gruppo di lavoro sull'Economia Blu Sostenibile che si occupa di identificare e sviluppare soluzioni comuni per la tutela e lo sviluppo di opportunità di crescita economica intorno alle risorse di questo prezioso mare. Nel febbraio 2021 i Governi dei 42 Paesi membri dell'UpM hanno adottato un'ambiziosa Dichiarazione Ministeriale con la quale hanno definito dieci priorità fondamentali da affrontare congiuntamente nell'ottica dello sviluppo comune. La Commissione Europea, motore finanziario del processo, che già in passato aveva posto il Mediterraneo al centro della propria attenzione, dal 2021 ha progressivamente raffinato gli strumenti di assistenza e sostegno agli Stati della regione migliorando l'efficacia dei propri programmi di sviluppo ed estendendoli progressivamente anche ai Paesi non membri dell'Unione.

La Dichiarazione del 2021 rappresenta un passaggio centrale per la definizione di un approccio comune ai problemi e alle opportunità del Mediterraneo che abbracci integralmente i temi dell'economia circolare e della neutralità climatica e definisca la strada per la convergenza e il coordinamento delle risorse e delle progettualità di Amministrazioni centrali, Enti locali e centri di ricerca.

La cooperazione tra i Paesi dell'UpM è espressa in particolare da una Road Map per l'attuazione della Dichiarazione, supportata da un sistema di monitoraggio e valutazione che fornisce una panoramica periodica delle iniziative in corso e dei progetti più promettenti.

La Conferenza degli Stakeholder che si è riunita ad Atene da 19 al 21 febbraio 2024 è parte di questo processo. Con un focus su percorsi e politiche sostenibili e trasformative, e in linea con le 10 priorità della Dichiarazione Ministeriale, essa si è articolata su una serie di workshop che hanno affrontato le grandi sfide e le opportunità nei principali settori dell'economia blu del Mediterraneo. In quella occasione, oltre 300 partecipanti provenienti da tutto il Mediterraneo hanno dialogato, elaborato progetti congiunti e soprattutto hanno fatto rete, elaborando best practices, discutendo gli impieghi

delle nuove tecnologie e sviluppando insieme modelli di business innovativi al tempo stesso sostenibili e competitivi sui mercati globali.

In quel contesto, l'Italia ha svolto un ruolo di primo piano. Alla Conferenza degli Stakeholder, la delegazione del nostro Paese era la più numerosa dopo quella degli ospiti greci dimostrando una leadership visibile soprattutto nel settore dei trasporti e dei servizi, della pesca sostenibile e della ricerca.

Motore di questa leadership regionale è il sistema dei cluster marittimi italiani, quello industriale della Federazione del Mare e quello scientifico e tecnologico “BIG - *Blue Italian Growth*”, che, sapientemente integrati, sono in grado di trasmettere soprattutto ai Paesi della sponda sud capacità chiave per promuovere l'accelerazione delle innovazioni e la creazione di imprenditorialità allineate con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile. Il sistema italiano del Cluster marittimo nazionale costituisce in tal senso un modello per la creazione di soggetti simili sulla sponda sud e uno strumento per promuovere la creazione di reti di cooperazione a livello regionale nel Mediterraneo.

L'Iniziativa per lo Sviluppo Sostenibile della Blue Economy nel Mediterraneo occidentale (Iniziativa WestMED) che riunisce i dieci Paesi UE e non-UE dell'Iniziativa 5+5 (Italia, Francia, Spagna, Portogallo, Malta, Libia, Tunisia, Algeria, Marocco e Mauritania) costituisce un ulteriore strumento abilitante per l'integrazione delle economie marittime dei Paesi partecipanti.

Nel giugno 2023, la riunione ministeriale dell'Iniziativa ha rivisto e aggiornato le priorità indicate nel Quadro d'azione WestMed, facendo emergere i risultati conseguiti durante la Presidenza italiana del 2020-2021 che ha definito gli assi, a tutt'oggi centrali, della sua azione, inclusa la decarbonizzazione del trasporto marittimo, lo sviluppo dell'acquacoltura sostenibile e dell'ecoturismo, la cooperazione tra i cluster marittimi e, di particolare rilevanza per i Paesi della sponda sud, l'incremento delle capacità della forza lavoro nelle professioni innovative della Blue Economy.

Anche in questo contesto, l'Italia resta uno dei motori della collaborazione regionale, soprattutto sul piano della produzione di proposte progettuali presentate dagli operatori italiani del settore marittimo e finanziate dai programmi dell'Unione Europea. Sono infatti italiani il 35% dei partecipanti ai progetti promossi dai programmi di cooperazione europea promossi dall'Iniziativa WestMED, il 45% dei quali sono guidati da aziende, Università o centri di ricerca del nostro Paese. Un importante valore aggiunto di questi progetti è rappresentato dal crescente coinvolgimento di partenariati con attori della sponda sud, anche attraverso la collaborazione tra i diversi cluster marittimi, di cui è protagonista quello italiano che ha concluso nel 2023 un memorandum di cooperazione con l'omologo tunisino e che con questo coopera per la costituzione di un cluster marittimo maghrebino e per la creazione del cluster mauritano della pesca.



Ministero degli Affari Esteri
e della Cooperazione Internazionale
**Direzione Generale degli Affari Politici
e di Sicurezza**

PIANO DEL MARE

Contributo MAECI

COOPERAZIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE

Collaborazione con ASEAN e IORA in materia di sicurezza marittima, sviluppo sostenibile e blue economy

L'Italia è Partner di Sviluppo dell'ASEAN dal 2020 e Partner di Dialogo della IORA (Indian Ocean Rim Association) dal 2019.

Il Partenariato con l'ASEAN si declina nei seguenti macro-settori: politico-securitario; economico; socio-culturale (che include anche la cooperazione allo sviluppo e la connettività).

In attuazione del Partenariato, nel settembre 2022 la Farnesina ha finanziato un corso in materia di diritto del mare/UNCLOS e anti-pirateria (per Paesi ASEAN e IORA), realizzato dal CoESPU, a Vicenza.

Sulla base degli esiti di un'attività di formazione per funzionari ASEAN in materia di gestione sostenibile delle coste e pesca sostenibile, finanziata dal MAECI e organizzata dal CIHEAM (Bari, 2022), la Direzione Generale per la cooperazione allo sviluppo e l'Agenzia per la cooperazione (AICS) hanno deciso di finanziare un progetto triennale sul tema a favore dell'ASEAN.

Nel 2023 la Farnesina ha erogato un contributo di 200.000 euro in favore dell'OCSE per un progetto sulla Blue economy, per accompagnare i Paesi dell'ASEAN in una gestione più efficiente delle risorse marine e della biodiversità, nell'ambito del "South-East Asia regional programme" (SEARP). Il finanziamento risponde ad una richiesta dell'Indonesia -primo paese ASEAN candidato ad accedere all'OCSE- che nel 2023 era Presidente di turno ASEAN.

Nel 2024, è stato erogato un contributo di 205.000 Euro all'AHA Centre (ASEAN Coordinating Centre for Humanitarian Assistance on Disaster Mangement) per l'erogazione di corsi, in collaborazione con il Dipartimento di Protezione Civile, a funzionari ASEAN in materia di prevenzione e gestione di disastri naturali (successivamente a corsi simili forniti nel 2019 e nel 2021).

Il Partenariato con la IORA si declina nei settori della sicurezza marittima, della blue economy, della gestione e sviluppo sostenibile del turismo costiero e marino e della gestione delle risorse ittiche.

Nel corso del 2023 l'Italia ha realizzato le seguenti iniziative di cooperazione con la IORA:

- Corso di Formazione di alto livello su *"Sustainable Development of Coastal and Marine Tourism"* (Tricase, 18-22 settembre 2023);
- *Sustainable Cruise Terminal Management Programme* (Civitavecchia, 13-18 novembre 2023);
- Convegno su *"Fishery and Sustainable Aquaculture in the Indo Ocean Region"* (Roma, 15 settembre 2023);
- Seminario su *"Cooperation for Maritime Security"* svoltosi, su iniziativa del Segretariato della IORA, a Colombo dal 21 al 23 marzo 2023.



Ministero degli Affari Esteri
e della Cooperazione Internazionale
**Direzione Generale degli Affari Politici
e di Sicurezza**

PIANO DEL MARE

Contributo MAECI

COOPERAZIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE

Iniziativa di promozione integrata dell'Italia all'estero "SIAMO MARE"

Nell'ambito dell'azione di promozione integrata dell'Italia all'estero, la Direzione Generale per la Promozione del sistema Paese ha realizzato il progetto "SIAMO MARE. We are Sea" in collaborazione con il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e con il patrocinio della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare.

Il progetto, curato dall'Università Politecnica delle Marche, vuole contribuire a valorizzare il patrimonio naturalistico e paesaggistico delle coste italiane, le eccellenze nazionali nel campo della ricerca scientifica e promuovere l'immagine dell'Italia partendo dalla ricchezza dei suoi mari, anche in connessione con il tour mondiale della nave scuola "Amerigo Vespucci".

Il progetto è stato strutturato in modo offrire alla rete estera del MAECI una pluralità di contenuti di utilizzo flessibile, che consentano di costruire un evento dedicato nei rispettivi Paesi di accreditamento o di essere valorizzati nel contesto di iniziative locali dedicate ai temi del mare, della biodiversità e dello sviluppo sostenibile.

- a) mostra fotografica
disponibile in italiano, inglese, francese, spagnolo e portoghese, fornita in digitale per stampa in loco, articolata in due sezioni:
 - 1. biodiversità e habitat marini dell'Italia attraverso gli scatti di quindici fotografi subacquei italiani;
 - 2. "Italia - paesaggio costiero": la varietà dei paesaggi costieri ritratti dal fotografo Luca Tamagnini.
- b) trailer e video naturalistici dedicati a biodiversità, archeologia sommersa, ricerca.
Disponibili in italiano e inglese e sottotitolati in francese, spagnolo e portoghese.
- c) elenco di esperti per favorire l'organizzazione di conferenze.

Viene messo a disposizione delle Sedi un elenco di relatori esperti che potranno essere coinvolti nell'organizzazione di eventuali convegni e conferenze sui temi di: mare e salute; cambiamenti climatici; sicurezza alimentare; energia; biodiversità; tecnologie; economia blu sostenibile.

La mostra è stata presentata nel corso della tappa in Cile del Vespucci.



Ministero degli Affari Esteri
e della Cooperazione Internazionale
**Direzione Generale degli Affari Politici
e di Sicurezza**

PIANO DEL MARE

Contributo MAECI

SICUREZZA

Il quadro geopolitico e geostrategico

L'Italia, potenza marittima per la storia e geografia, è proiettata sul mare per i suoi approvvigionamenti energetici, di materie prime e semilavorati e per la gran parte dei suoi flussi commerciali.

Parte integrante di una complessa architettura internazionale, l'Italia è per questo chiamata a contribuire alla piena affermazione della libertà di navigazione e alla stabilità dello stato di diritto in mare, a promuovere a livello internazionale la salvaguardia dell'ambiente marino e a tutelare la sicurezza delle infrastrutture marittime critiche, garantendo la continuità dei flussi commerciali, di energia e di dati.

L'invasione russa dell'Ucraina ha accelerato la trasformazione dell'ambiente di sicurezza in Europa, coinvolgendo anche il dominio marittimo. Il blocco navale dei porti ucraini, gli ostacoli al trasporto di derrate alimentari via mare, la posa di mine nel Mar Nero, oltre ai sabotaggi dei gasdotti North Stream e BalticConnector, testimoniano la molteplicità delle minacce ibride che la guerra ha portato alla sicurezza marittima nei bacini prossimi all'Unione Europea e, in particolare, al Mediterraneo.

Altrettanto grave è la situazione nel Mar Rosso. Gli attacchi dei ribelli Houthi in Yemen a danno del traffico mercantile nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden stanno mettendo a rischio una delle rotte commerciali più importanti al mondo, soprattutto per quanto riguarda i rifornimenti energetici dell'Europa meridionale, Italia inclusa, provenienti dai Paesi del Golfo. Il riorientamento dei flussi commerciali tra l'Asia e l'Europa tramite il Capo di Buona Speranza ha portato ad una diminuzione del traffico commerciale attraverso il Canale di Suez, portando una minaccia diretta alla centralità dell'Italia nelle rotte del trasporto marittimo e nella logistica portuale europea. Il transito lungo la costa dell'Africa occidentale rende relativamente più agevole l'accesso ai porti del nord Europa – già più competitivi in termini di prezzo e di logistica rispetto ai porti del Mediterraneo, favoriti dal transito via Suez. L'operazione europea EUNAVFOR ASPIDES – fortemente voluta dall'Italia che ne ha il comando tattico – ha rappresentato lo spartiacque per riportare la sicurezza alla navigazione nel Mar Rosso.

Al tempo stesso sono monitorati con attenzione gli sviluppi nel Mar Cinese meridionale dove la Cina rivendica la sovranità su una zona di mare ricompresa nella c.d. “linea dei nove punti”, che si estende fino in prossimità delle coste di Filippine, Malesia, Brunei, Vietnam e su cui si sovrappongono le opposte pretese degli Stati coinvolti. La costruzione di infrastrutture artificiali nelle zone marittime contese modifica lo status quo territoriale e rafforza capacità di proiezione di potenza e di “*access denial*” cinesi, ponendo potenziali condizioni alla libertà di navigazione su alcune delle maggiori rotte commerciali mondiali. L’Italia guarda con preoccupazione alle tensioni conseguenti alla controversia tra Cina e Filippine intorno alle Isole Spratly e ne sostiene la soluzione pacifica nel rispetto del diritto internazionale, in particolare della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del Mare.

Importante è anche l’azione italiana per il rafforzamento della sicurezza marittima in funzione di contrasto alla pirateria nell’Oceano Indiano Occidentale, attraverso la partecipazione con proprie Unità navali all’Operazione europea EUNAVFOR ATALANTA, e nel Golfo di Guinea, ove sono dispiegate con regolarità Unità navali italiane sotto comando nazionale (“Operazione Gabinia”). Nel contesto dell’azione internazionale a supporto dello sviluppo delle capacità degli Stati costieri del Golfo di Guinea in materia di sicurezza marittima, l’Italia esercita, nel 2024, la Presidenza del gruppo *G7++ Friends of the Gulf of Guinea* e contribuisce sul piano bilaterale al rafforzamento dell’interoperabilità delle Marine di quei Paesi in tema di controllo e repressione dei crimini marittimi. Nel corso degli ultimi anni, anche su ispirazione dell’Italia, l’ambito di attività del gruppo si è ampliato fino a includere altre attività illegali in mare, dalla pesca illegale all’inquinamento intenzionale e al traffico di esseri umani, droga e armi.

*Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste*DIQPAI
DGPEMAC**Oggetto: Tavolo tecnico di coordinamento inter-Ministeriale per le politiche del mare –
Prima relazione sull'attuazione del Piano del Mare.**

In riferimento alla partecipazione del Ministero dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste (MASAF) al Tavolo Tecnico di coordinamento per le Politiche del Mare e al fine di dare riscontro alle richieste, di cui alla Nota prot. n. 27 in data 26 gennaio 2024 pervenuta dalla Struttura di missione per le Politiche del Mare, per quanto riguarda il contenuto nel Piano del Mare e del relativo quadro sinottico, questa Amministrazione intende fornire i seguenti elementi informativi di riscontro, ripartiti per aree tematiche di competenza o di interesse.

Il "Piano del Mare", approvato con Delibera del 31 luglio 2023 e pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 248 in data 23 ottobre 2023, dedica due distinte sezioni alla tematica riguardante la pesca (2.6.1) e l'acquacoltura (2.6.2) che rientrano nell'ambito di specifica competenza di questo Ministero. In particolare, nel Piano sono affrontati diversi aspetti chiave relativi alla gestione sostenibile delle risorse marine e alla promozione delle attività legate alla pesca e all'acquacoltura.

In riferimento alla Blue Economy, per la sostenibilità e lo sviluppo economico derivante dall'uso delle risorse marine e costiere, lo strumento nazionale di indirizzo e coordinamento delle politiche applicate alla pesca e all'acquacoltura è il **Programma Nazionale Triennale della Pesca e Acquacoltura 2022-2024**.

Il citato Programma costituisce l'unico strumento programmatico delle produzioni acquatiche nell'ambito della politica agroalimentare italiana.

In attuazione del Piano, che vede la partecipazione dei portatori di interesse, sono state finanziate e intraprese azioni inerenti la realizzazione di programmi di sviluppo del settore della pesca ed in particolare nel campo della formazione, informazione e qualificazione professionale nonché azioni inerenti la promozione dell'associazionismo sindacale e il finanziamento di opportunità occupazionali. Il Piano, inoltre, rappresenta un mezzo attraverso cui l'Amministrazione, osservatorio privilegiato del settore, garantisce il monitoraggio e la necessaria considerazione degli aspetti socioeconomici delle attività di pesca, e intrattiene un confronto costante con il settore produttivo (consorzi, associazioni di categoria, sindacati).

Diversamente, per quanto attiene le politiche unionali di intervento al settore ittico, lo strumento prioritario è il **Fondo Europeo per gli Affari Marittimi Pesca e Acquacoltura 2021-2027 (FEAMPA)**.

Il Piano Nazionale (PN) del FEAMPA 2021-2027, predisposto dall'Amministrazione centrale (Autorità di Gestione) e approvato dalla Commissione europea, contribuisce alla transizione blu per bilanciare in modo più equo le opportunità di pesca con le capacità sostenibili.

Questo impegno si basa sugli obiettivi della Politica Comune della Pesca dell'Unione Europea (PCP), la Direttiva quadro sulla Strategia per l'ambiente marino, la politica marittima integrata e gli accordi internazionali dell'UE sulla *governance* degli oceani.

Inoltre, è conforme agli obiettivi globali dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo Sviluppo Sostenibile e alle priorità delineate nel *Green Deal* europeo, nonché alle strategie dell'UE sulla Biodiversità, *Farm to Fork* e alla Strategia europea per la plastica nell'economia circolare e per la lotta ai cambiamenti climatici.

Una misura prevista dal PN FEAMPA come strumento di conservazione delle risorse è la **riduzione della capacità di flotta**. Per la riduzione della capacità di flotta e dello sforzo di pesca, questa Amministrazione è in procinto di emanare l'avviso per l'arresto definitivo, finanziato con fondi del PN FEAMPA, attraverso il quale verranno demolite circa 300 imbarcazioni. Al contempo, ci si pone l'obiettivo di **garantire la prosecuzione delle attività produttive**, coniugando gli interessi del comparto con la tutela delle risorse ittiche. Con questa prospettiva, il PN FEAMPA prevede la possibilità di attivare azioni finalizzate a una gestione sostenibile e condivisa delle attività di piccola pesca costiera e delle acque interne e azioni di mitigazione dell'impatto ambientale dell'attività pesca. In particolare, si incentivano operazioni che intervengono sulla selettività degli attrezzi per ridurre le catture accidentali, sulle modifiche degli attrezzi per ridurre al minimo l'impatto degli habitat e sulla selettività degli attrezzi in relazione a specie in via di estinzione, minacciate e protette.

Ulteriormente, sempre per favorire un'attività di pesca a garanzia della salvaguardia delle risorse marine e minimizzare gli impatti sulla biodiversità, questa Amministrazione, annualmente, provvede anche a limitare per un periodo di tempo definito le attività di pesca attraverso provvedimenti quali l'arresto temporaneo, finanziati attraverso il PN FEAMPA.

Il PN FEAMPA sostiene, altresì, interventi volti a favorire la transizione verso mezzi di produzione più sostenibili e contrastare la pesca non dichiarata e non regolamentata (INN). Infine, promuove azioni per ridurre gli sprechi e il riutilizzo degli scarti con un rafforzamento del ruolo dei pescatori nel recupero dei rifiuti in mare e nella diversificazione delle attività. A questo proposito, attualmente, è in atto l'elaborazione di un decreto direttoriale attuativo dell'art. 2 comma 9 della legge n.60/2022 (c.d. "Salvamare"), che prevede l'attribuzione di premialità a favore degli operatori della pesca per il recupero di rifiuti in mare, ribadendo il loro ruolo nel presidio e nella salvaguardia degli ecosistemi acquatici e delle loro risorse.

Ulteriore argomento che rientra nella politica di sviluppo del MASAF è quello riguardante l'attuazione dei **Piani di Gestione** unionali e internazionali (**CGPM-FAO**), quali strumenti utili a regolare e gestire in modo sostenibile le attività di pesca e le relative risorse ittiche. Riguardo a tale aspetto, l'Amministrazione garantisce l'acquisizione di dati e risultati di

progetti di ricerca scientifica, finalizzati a orientare scelte operative, in attuazione degli obiettivi strategici della gestione degli stock ittici.

Con riferimento all'**acquacoltura**, settore di garanzia della sicurezza alimentare e di sostenibilità delle risorse, il MASAF ha elaborato il Piano Nazionale Strategico per l'Acquacoltura italiana 2021-2027 (PNSA-Italia) con l'obiettivo di fornire una guida e supporto alle Amministrazioni regionali, agli *stakeholders* e ad altri attori coinvolti nel settore. Il recente PNSA-Italia è allineato agli "Orientamenti strategici per un'acquacoltura dell'UE più sostenibile e competitiva per il periodo 2021-2030", ai quali l'Italia ha contribuito durante i negoziati con la Commissione europea e gli Stati Membri dell'UE.

I punti chiave del documento sono la valorizzazione dell'acquacoltura come alternativa che permette di alleggerire gli *stock* ittici in mare e la previsione della pianificazione dello spazio marittimo per le Zone destinate all'acquacoltura (AZA). L'utilizzo delle AZA è cruciale per la pianificazione coordinata degli spazi marittimi e delle acque interne, promuovendo lo sviluppo sostenibile dell'acquacoltura. Le AZA aiutano a promuovere gli obiettivi della *Blue Economy*, a ridurre potenziali impatti ambientali e conflitti nell'uso delle aree interne, costiere e marine regionali. Per poter identificare le AZA è essenziale un approccio partecipativo che coinvolga le autorità competenti, le comunità locali e gli *stakeholders*.

Il necessario raccordo tra i vari livelli di amministrazioni coinvolti nella gestione delle attività acquicole è garantito da parte dell'Amministrazione attraverso il rilancio di ITAQUA, la piattaforma italiana dell'acquacoltura, che vede la partecipazione delle amministrazioni regionali e degli *stakeholders*, con il coordinamento del MASAF. Questo strumento si propone di raccogliere esigenze e proporre soluzioni utili per la crescita e la competitività dell'acquacoltura, tenuto conto delle specificità territoriali e dell'eterogeneità dei fabbisogni e dei comparti produttivi e rappresenta un forum di confronto e condivisione di aspetti regolamentari, tecnici e gestionali su tematiche di particolare interesse per il comparto.

L'Italia attua gli accordi e gli impegni assunti a **livello internazionale**, come ad esempio la dichiarazione *MedFish4Ever*, finalizzata alla gestione sostenibile delle risorse ittiche condivise. Inoltre, adempie agli obblighi stabiliti dalla Convenzione di Barcellona per la protezione del Mar Mediterraneo e dalla dichiarazione ministeriale dell'Unione per il Mediterraneo sulla *Blue Economy*.

Rispetto alle politiche di gestione delle attività di pesca e acquacoltura, l'Amministrazione partecipa attivamente ai tavoli della Commissione europea – DGMARE in cui si discutono e definiscono le misure di gestione relative alle risorse biologiche marine, di competenza esclusiva unionale. Per la sua posizione privilegiata nel bacino mediterraneo, l'Italia si configura tra i maggiori protagonisti delle politiche di conservazione e gestione sostenibile delle risorse marine nel Mediterraneo. Sotto l'ombrello della Commissione europea -

DGMARE, il MASAF siede nel Comitato per la Pesca della FAO (COFI) e nella quasi totalità dei comitati sottoregionali gestiti dalla Commissione Generale per la Pesca nel Mediterraneo (CGPM, Organismo di Gestione Regionale della Pesca della FAO). Il lavoro in ambito CGPM riveste particolare importanza, in quanto vi si discutono e definiscono politiche comuni e parità di condizioni rispetto alle attività di pesca sulle diverse sponde del Mediterraneo. Il MASAF siede inoltre ai tavoli della Commissione per la conservazione dei tinnidi in Atlantico – ICCAT e, in coordinamento con la DGMARE della Commissione europea, partecipa ai lavori del Comitato Pesca dell'OCSE.

Inoltre, il MASAF, da più di vent'anni e nell'ambito della cooperazione internazionale sostiene i progetti regionali della FAO (AdriaMed e MedSudMed), che si occupano di creare sinergie e dialogo attivo rispettivamente tra i paesi che affacciano sull'Adriatico e sull'area meridionale del bacino mediterraneo.

A livello nazionale, il MASAF ha partecipato attivamente ai coordinamenti interministeriali istituiti su proposte normative nazionali e unionali, fornendo pareri, contributi e supporto tecnico, per quanto di competenza. A titolo esemplificativo, si cita il gruppo di lavoro per l'elaborazione del decreto attuativo ex art. 111 del D. Lgs. 152/2006 relativo al contenimento dell'impatto sull'ambiente derivante dalle attività di acquacoltura e di piscicoltura (competenza MASE), il coordinamento sulla nuova proposta di Direttiva UE sulla Tassazione Energetica (competenza MEF) e la partecipazione al negoziato sulla proposta di Accordo sui Sussidi alla capacità e alla pesca eccessive dell'Organizzazione Mondiale del Commercio (competenza MAECI).

Per quanto concerne il Piano del Mare, appare opportuno riportare 4 tematiche che possono considerarsi trasversali, di competenza non esclusiva di questa Amministrazione, ma che hanno un impatto incisivo e diretto sul settore della pesca e dell'acquacoltura.

1) Zone economiche esclusive (ZEE)

Le ZEE sono aree del mare adiacenti alle acque marine territoriali definite che si estendono fino a 200 miglia marine. Questo aspetto, se non regolamentato ragionevolmente, potrebbe impattare negativamente sullo spazio marittimo italiano e, di conseguenza, anche su quello dedicato alle attività di pesca. In particolare, si fa riferimento alle ZEE poste sul Canale di Sicilia. Difatti, il Canale di Sicilia è una zona in cui le ZEE di diversi Paesi possono sovrapporsi o confinare. Questa sovrapposizione può causare conflitti di interessi riguardo alla gestione delle risorse marine.

Pertanto, è primario interesse di questa Amministrazione porre l'attenzione su questo fondamentale aspetto che potrebbe influire negativamente sulle attività delle imprese del settore.

2) Impianti *offshore* in mare

L'istallazione di impianti *offshore* in mare incide sia sullo spazio marittimo in cui insiste il settore della pesca nonché sugli *habitat* marini delle risorse ittiche.

Questa tematica necessita di una regolamentazione congiunta volta ad individuare elementi di compensazione tra le varie esigenze delle Amministrazioni coinvolte.

3) Aree Marine Protette

L'aumento delle Aree Marine Protette favorisce le politiche ambientali e contribuisce ad arginare le procedure di infrazione che la UE commina all'Italia. Inoltre potrebbe coadiuvare le politiche della UE relative al raggiungimento dei target fissati per le aree protette e per la Strategia Nazionale della Biodiversità 2030. La potenziale diminuzione delle aree destinate all'esercizio dell'attività di pesca, che potrebbe arrecare un pregiudizio economico e sociale ad un settore già fortemente impattato da politiche di restrizione per la salvaguardia degli *stock* ittici, andrebbe gestita con adeguati piani di gestione e misure condivise dalle amministrazioni interessate. Per tale ragione è auspicabile un maggiore coinvolgimento tra le suddette Amministrazioni per individuare elementi di equilibrio tra i diversi aspetti da tutelare. In tale ambito, è necessario e non più rinviabile l'adeguamento della normativa nazionale per consentire alle aree interessate di gestire al meglio anche i progetti e i contributi assegnati (ad es. eliminazione del divieto di assunzione da parte della normativa in capo al MASE).

4) Concessioni demaniali marittime

Le concessioni demaniali hanno un impatto diretto sugli interessi operativi e produttivi degli operatori dell'acquacoltura. In particolare, il rilascio, il rinnovo e la durata delle predette concessioni, così come oggi regolamentate, non permettono agli operatori di attuare politiche di investimento efficaci tali da incrementare in maniera decisiva la produzione anche quale forma di alleggerimento della pressione esercitata dalle attività di pesca. Inoltre, per le medesime ragioni, molti operatori sono limitati ad accedere alle risorse finanziarie offerte dai Fondi europei, non potendo garantire la stabilità delle operazioni oggetto del contributo.

Allegato 4

m_ante.UDCM.REGISTRO UFFICIALE.U.0008918.08-04-2024

*Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica*

IL CAPO DI GABINETTO

Alla Struttura di Missione per le politiche del mare

Ministero per la protezione civile

e le politiche del mare

c.a. Avv. Giuseppe Cavuoti

Avv. Fabio Tota

Struttura.politichedelmare@pec.governo.it

Oggetto: Piano del Mare – Relazione annuale sullo stato di attuazione dell'articolo 12, comma 10 del decreto legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito con modificazioni dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204.

Riferimento nota prot. SM_POLMARE-59-P13/02/2024, acquisita al prot. interno UDCM 3443 del 13.02.2024.

Con riferimento alla nota prot. SM_POLMARE-59-P13/02/2024, si trasmette in allegato il contributo di competenza dello scrivente dicastero recante gli obiettivi indicati nel Piano del Mare che sono stati già realizzati, nonché le eventuali iniziative legislative o amministrative già in essere ed afferenti alle aree tematiche risalenti al citato Piano o quelle che si intendono avviare nel corso del presente anno, per l'attività di monitoraggio sullo stato di attuazione del Piano del Mare, ai sensi dell'articolo 12, comma 10, del decreto legge 173/2022,

A tal proposito, si allegano alla presente comunicazione la nota prot. SM_POLMARE-59-P13/02/2024, acquisita al prot. interno UDCM 3443 del 13.02.2024, la Gazzetta Ufficiale n. 248 del 23 ottobre 2023 recante il Piano del Mare approvato dal CIPOM nella seduta del 31 luglio 2023 ed una scheda informativa sul Piano del Mare e sulle tematiche di specifico interesse del MASE.

Avv. Mario Antonio

Allegati: Relazione



Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica

UFFICIO DI GABINETTO

Introduzione

Il “Piano del Mare” si sviluppa intorno a sedici direttrici, riguardanti gli spazi marittimi, le rotte commerciali, i porti, l’energia proveniente dal mare, la transizione ecologica dell’industria del mare, la pesca e l’acquacoltura, la cantieristica, l’industria armatoriale, il lavoro marittimo, la conservazione degli ecosistemi e le aree marine protette, la dimensione subacquea e le risorse geologiche dei fondali, il sistema delle isole minori, i turismi e sport del mare, i cambiamenti climatici, la cooperazione europea e internazionale e la sicurezza.

Il Piano attiene nello specifico alle seguenti tematiche di specifico interesse del MASE:

1. Il tema delle problematiche relative alle procedure per i dragaggi in ambito portuale.

Il Piano pone correttamente in evidenza come il tema della semplificazione delle procedure necessarie per effettuare gli interventi di dragaggio dei fondali portuali debba affrontarsi in modo coordinato ed efficiente, distinguendo, ove possibile, quelli necessari al mantenimento dei fondali da quelli che sono volti al loro approfondimento. Non può che condividersi l’auspicio diffusamente manifestato di un migliore coordinamento delle competenze delle singole Amministrazioni e l’adozione di linee guida ad hoc per indirizzare le scelte e i processi decisionali e autorizzativi in tempi ragionevoli.

2. Il tema della transizione energetica dei porti.

Il Piano rileva come occorre sostenere adeguatamente il processo di decarbonizzazione del porto, favorendo la nascita e lo sviluppo della comunità energetiche portuali, per il soddisfacimento delle esigenze energivore in campo portuale. Come rilevato, è necessario prevedere misure specifiche al fine di consentire che le CER portuali possano effettivamente giungere a sostenere, in prospettiva, le relative esigenze energetiche.

Si ricorda che nell’ambito del PNRR, Nella Missione 3, “Infrastrutture per una mobilità sostenibile”, il MASE partecipa alla Misura 1, “Sviluppo del sistema portuale” con l’Investimento “Interventi per la sostenibilità ambientale dei porti (*green ports*)”.

3. Il tema della transizione energetica del trasporto marittimo L'inserimento nel sistema comunitario di scambio delle emissioni ETS (*Emission Trading Scheme*) delle emissioni dell'inquinamento prodotte dai servizi di trasporto marittimo.

Lo scenario dell'utilizzo di carburanti alternativi per il trasporto marittimo.

La transizione energetica del trasporto marittimo verso l'utilizzo di combustibili alternativi ai *fuel* fossili viene descritta come una sfida epocale in termini operativi, tecnologici, finanziari e, rispetto ad essa, l'Italia è chiamata a giocare un ruolo di assoluto rilievo per la sua posizione geografica, conformità territoriale e dipendenza dai traffici via mare.

Nel corso degli ultimi anni, rispetto al passato, lo shipping ha già ridotto significativamente la propria impronta di carbonio. Non potendo contare su *fuel* alternativi ai combustibili fossili esistenti, l'industria marittima ha agito esclusivamente sull'efficienza delle navi e sulla loro operatività, cercando di contenere i costi energetici crescenti che spingono verso l'alto i costi operativi delle flotte. Sebbene molto sia stato fatto, esistono ancora margini di miglioramento, ma è ormai del tutto evidente come senza introduzione massiccia di nuovi *fuel* carbon-neutral e zero-carbon, non sia possibile progredire. E in questo la ricerca scientifica giocherà un ruolo essenziale.

Il Piano del Mare ha osservato come, in attesa della maturazione dei tempi per l'introduzione dei servizi di trasporto terrestre nel regime dei certificati di emissione (Emissions Trading System, "ETS") prevista nel 2025, occorrerà prevedere adeguate misure per calmierare l'aumento dei costi del trasporto marittimo rispetto alla modalità stradale per salvaguardarne la competitività.

In merito, sempre con riferimento all'applicazione del meccanismo ETS al trasporto marittimo, nel corso delle audizioni è emersa la prospettiva dell'utilizzo dei biocarburanti nel settore.

In quest'ottica, è opportuno supportare la proposta del settore di sviluppo delle produzioni di BioGNL, sia attraverso l'investimento dei fondi previsti dal PNRR per lo sviluppo delle produzioni di biometano gassoso e liquido, sia attraverso la possibilità che gli incentivi oggi previsti per l'utilizzo del prodotto nel trasporto stradale e nelle vie navigabili interne. Inoltre, per garantire un processo di transizione sostenibile economico e tecnologico, è necessario favorire lo sviluppo delle produzioni di idrogeno, sia direttamente da fonti rinnovabili, tramite processo di elettrolisi dell'acqua, sia attraverso processi di produzione da reforming del biometano rinnovabile mediante l'investimento dei fondi previsti dal PNRR per lo sviluppo delle produzioni di idrogeno blu, verde e del biometano come materia prima. La transizione dello shipping verso la decarbonizzazione, infine, in linea con gli obiettivi fissati dalla UE nel "Green Deal" e nel Pacchetto "Fit for 55", richiede ingenti investimenti da parte di tutti gli attori della filiera, inclusi i cantieri navali, che si traducano, in definitiva, in un'opportunità di rilancio per l'intero comparto marittimo, inclusa la base manifatturiera industriale italiana ed europea, rappresentata dai cantieri e dai fornitori navali.

Il Piano del Mare evidenzia come *"le normative adottate a livello UE e IMO, complessivamente, sono destinate a produrre un profondo impatto strutturale, economico ed*

operativo nel volgere di pochi anni sul sistema dei trasporti marittimi in Italia e che si tratta di normative che per lo shipping comportano non solo la necessità di investimenti di enorme portata per l'adeguamento delle flotte, ma anche – e soprattutto – la necessità di disporre di soluzioni tecniche e di infrastrutture al momento non effettivamente disponibili.”

Viene evidenziato come la transizione energetica renda strategici gli impianti portuali – i c.d. depositi costieri – poiché saranno queste infrastrutture a doversi dotare del corredo impiantistico e tecnologico per il deposito e la messa a bordo dei bio-carburanti e di quelli sintetici di prossima generazione ad uso marittimo.

In questo contesto occorre prevedere un'adeguata attività di regolazione che garantisca l'accesso non discriminatorio alle infrastrutture, assieme a condizioni eque e trasparenti in linea con le regole europee.

Il Piano evidenzia che *“la pratica totalità delle navi è propulsa con combustibili fossili, derivati dal petrolio o dal gas naturale”*.

Come evidenziato, *“nel corso degli ultimi anni, rispetto al passato, lo shipping ha già ridotto significativamente la propria impronta di carbonio. Non potendo contare su fuel alternativi ai combustibili fossili esistenti, l'industria marittima ha agito esclusivamente sull'efficienza delle navi e sulla loro operatività, cercando di contenere i costi energetici crescenti che spingono verso l'alto i costi operativi delle flotte. Sebbene molto sia stato fatto, esistono ancora margini di miglioramento, ma è ormai del tutto evidente come senza introduzione massiccia di nuovi fuel carbon-neutral e zero-carbon, non sia possibile progredire. E in questo la ricerca scientifica giocherà un ruolo essenziale.”*

Si concorda con l'osservazione del Piano che segnala che *“In sede nazionale inoltre appare fondamentale che, come già previsto in altri Paesi europei, sia concessa la possibilità da parte delle autorità competenti di miscelare nei combustibili marini di origine fossile non solo FAME e HVO, ma anche materie prime biologiche pretrattate.”*

Inoltre, il Piano osserva che: *“Occorre infine ricordare che i fuel di origine biologica hanno dei costi significativamente superiori ai fuel tradizionali e che in termini di disponibilità, i quantitativi a disposizione per lo shipping non sono allo stato attuale sufficienti.*

Questo implica che, parallelamente alle azioni di natura politica di cui si è detto, vengano valutate delle efficaci misure di incentivazione al consumo ed alla produzione dei biofuel, in modo da riequilibrare i costi, compensando almeno parzialmente i maggiori esborsi da parte delle compagnie di navigazione, ed incrementare la produzione adeguandola alle effettive necessità. Nel campo dei biocombustibili di seconda e terza generazione, va segnalato, infine, che l'approccio farm-to-wake può dare un contributo estremamente significativo alla decarbonizzazione dello shipping.”

4. Le energie rinnovabili in mare.

Il Piano evidenzia la necessità di perseguire l'azione già posta al centro dell'azione del Governo nell'incremento della produzione da fonti di energia alimentate con risorse

rinnovabili (sole, vento, maree, biomasse, rifiuti e altre fonti rinnovabili) e segnala l'opportunità costituita dalla istituzione delle ZEE "Zona Economica Esclusiva". Nella ZEE lo Stato costiero gode di diritti sovrani ai fini dell'esplorazione, dello sfruttamento, della conservazione e della gestione delle risorse naturali, biologiche e/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 zona, quali la produzione di energia derivata dall'acqua, dalle correnti e dai venti. In pratica, come del resto già previsto dal «Piano per la Transizione Energetica Sostenibile delle Aree idonee» (PiTESAI), redatto ai sensi dell'art. 11-ter della Legge 11 febbraio 2019, n. 12, i diritti esclusivi di gestione e sfruttamento delle risorse economiche, ittiche e minerarie potranno essere estesi fino a 200 miglia dalla costa e si avrà la possibilità di migliorare anche il controllo e la gestione dei giacimenti delle concessioni di idrocarburi attualmente rinvenuti, che si trovano a cavallo della ZEE, e di valorizzare, altresì, la possibilità di sfruttamento di forme di energia rinnovabili, come l'eolico e il fotovoltaico *offshore* e la forza delle maree e delle correnti.

In relazione all'eolico *offshore*, ritengo inoltre opportuno segnalare che, nella proposta di aggiornamento del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima – PNIEC, formalmente trasmesso lo scorso 19 luglio alla Commissione Europea, è stato previsto che, tra le tecnologie innovative, si supporterà la realizzazione di impianti fotovoltaici di tipo "floating", sia su acque interne sia *offshore*. Un contributo in ambito *offshore* è atteso poi dall'eolico, per il quale la tecnologia prevalente dovrebbe essere quella "floating", anche in ragione della profondità dei fondali (oltre le 12 miglia), come testimoniato dall'elevato numero di iniziative in corso di sviluppo che ricorrono a tale approccio innovativo.

Uno sviluppo efficiente dell'eolico *offshore* floating richiede il contemporaneo sviluppo di infrastrutture (in particolare portuali) in grado di abilitare la fase realizzativa e di assemblaggio degli impianti di produzione. Parallelamente è necessario favorire una gestione del processo di contrattualizzazione che tenga conto della pianificazione territoriale delle Regioni e dello sviluppo di rete previsto da Terna così da coniugare ventosità, impatto sulla rete elettrica, impatto locale e ricadute sui territori. La rapidità con cui saranno gestiti tali aspetti e l'incremento della competitività di queste tecnologie, consentirà di spostare l'obiettivo eolico da onshore a *offshore*.

5. La tutela degli ecosistemi e della biodiversità marina e lo sviluppo di politiche che siano sempre più orientate alla sostenibilità.

Il Piano sottolinea come la sostenibilità abbia assunto crescente centralità nelle politiche del mare. Tutti gli usi del mare comportano, infatti, un consumo crescente di biodiversità con perdita di valori per le attuali e per le future generazioni.

È compito della politica individuare tutti gli strumenti necessari per garantire un uso sostenibile del mare che consenta di conservare l'ambiente, attraverso la minimizzazione degli impatti.

Tanto impegno è stato profuso dal MASE che, oltre ad implementare le politiche nazionali e quelle dell'UE, partecipa attivamente a tutte le attività che si svolgono nell'ambito delle organizzazioni internazionali, per la conservazione degli ecosistemi marini e per la prevenzione e la lotta all'inquinamento, per le misure di contrasto agli effetti dei cambiamenti climatici, anche attraverso dedicate risorse del PNRR coerenti alla indubbia leadership ambientale dell'Italia tra i Paesi mediterranei.

E questa leadership deve essere mantenuta e implementata attraverso l'istituzione di nuove AAMMPP ed aumentando la dimensione degli spazi marini protetti, coerentemente con l'obiettivo di proteggere il 30% dei mari italiani nell'ambito della strategia europea.

In tal senso, a più di 30 anni dalla sua entrata in vigore, è condivisibile l'avviso che debba aggiornarsi la legge 394/91 (legge quadro sulle Aree Protette) dando maggiore organicità ed efficienza all'intero sistema.

Attività di competenza del MASE per la realizzazione di Obiettivi indicati nel Piano del Mare

1. Problematiche relative alle procedure per i dragaggi in ambito portuale.

Sono state avviate le attività per l'aggiornamento dell'Allegato tecnico al D.M. 173/2016 denominato "Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini", a cura della competente Direzione Protezione Natura e Mare-PNM.

A riguardo la Direzione PNM ha di recente costituito un Gruppo di Lavoro (D.D. n. 34 del 08-02-2024 e D.D. n. 81 del 05/03/2024) coordinato dalla Direzione, cui partecipano, oltre a funzionari tecnici della Divisione VI, i rappresentanti del Reparto Ambientale Marino del Corpo delle Capitanerie di Porto, di ISPRA, di CNR e di ISS nonché i rappresentanti di tre Regioni costiere e di tre ARPA – individuati dalla Conferenza Stato Regioni e da SNPA in funzione delle sottoregioni marine definite dalla Direttiva 2008/56/CE - Strategia Marina recepita dal D.lgs. 190/2010.

La riunione di insediamento e avvio lavori del Gruppo di Lavoro si è tenuta il 14/03/2024.

È stato stabilito di lavorare per tematiche raccogliendo le criticità emerse nell'applicazione del DM soprattutto quelle legate all'applicazione sui territori: pertanto i rappresentanti delle Regioni raccoglieranno ed elaboreranno quelle relative ai procedimenti amministrativi da parte delle autorità regionali appartenenti alla propria Sottoregione mentre le ARPA quelle relative alle procedure tecniche per la caratterizzazione ed analisi dei materiali. Sulla base di tali informazioni verrà avviata la modifica dell'Allegato tecnico al DM 173/2016.

2. Transizione energetica dei porti.

➤ Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza Progetto "Green Ports".

Il Progetto "Green Ports", gestito nell'ambito del MASE dalla DG PNM, mira a rendere le attività portuali sostenibili e compatibili con i contesti urbani portuali, attraverso il finanziamento di interventi per il miglioramento dell'efficienza energetica delle strutture e delle attività anche attraverso la promozione dell'uso di energie rinnovabili. L'obiettivo è determinare una significativa attività di decarbonizzazione nelle aree portuali interessate e una riduzione del 20% delle emissioni di CO₂ ogni anno. Questa misura contribuirà all'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra (GHG) del 55% da raggiungere entro il 2030.

Nello specifico, il progetto è in linea con la Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile", in particolare la Componente 2 "Interventi e logistica integrata", e si pone l'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas inquinanti, come il PM 10 e il biossido di azoto, e di gas climalteranti, come il biossido di carbonio (CO₂) per il quale l'European Green Deal fissa l'obiettivo di riduzione delle emissioni al 2030 in misura pari al 55% delle emissioni del 1990.

Il Progetto Green Ports (M3C2 I 1.1), vede come attuatori le nove Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del centro nord. È stato previsto l'investimento di 270 milioni di euro per interventi finalizzati alla sostenibilità ambientale dei porti (di cui 225 milioni a favore delle Autorità di Sistema Portuale e 45 milioni a favore dei privati concessionari e/o terminalisti per l'acquisto di *Mezzi di trasporto elettrici*). Le tipologie di interventi ammissibili in relazione alle candidature delle varie proposte hanno riguardato interventi di riduzione delle emissioni di CO₂ e degli altri inquinanti connessi alla combustione di fossili legati alle attività portuali e di approvvigionamento da fonti rinnovabili nelle aree portuali di competenza delle Autorità di Sistema Portuale sopramenzionate.

Sono stati esclusi interventi che prevedono anche l'uso di combustibili fossili, GNL e GNC inclusi, sia nei mezzi ibridi che nelle infrastrutture di stoccaggio e distribuzione. Inoltre, le tipologie d'intervento sono classificate con un "Coefficiente per il calcolo al sostegno agli obiettivi in materia di cambiamenti climatici", secondo quanto previsto dall'Allegato VI al Regolamento UE 2021/241, che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza.

Le AdSP hanno presentato candidature per complessivi 129 interventi.

Allo stato attuale sono stati finanziati 63 progetti per un totale di € 163.453.991.

3. Transizione energetica del trasporto marittimo. L'inserimento nel sistema comunitario di scambio delle emissioni ETS (*Emission Trading Scheme*) delle emissioni dell'inquinamento prodotte dai servizi di trasporto marittimo.

➤ Lo scenario dell'utilizzo di carburanti alternativi per il trasporto marittimo.

Nell'ambito delle tematiche trattate al MEPC e negli altri contesti IMO rilevanti per il MASE spiccano i temi collegati all'Annesso VI della Convenzione Internazionale MARPOL 73/78 relativi alle emissioni in atmosfera del settore marittimo. In particolare l'Annesso VI previene l'inquinamento atmosferico da parte delle navi anche in relazione al tenore di zolfo nei carburanti ad uso marino e alle emissioni di ossidi di azoto, cui si collega quello delle Aree ad Emissioni Controllate (*Emission Control Areas, ECAs*) e le tematiche collegate all'entrata in vigore del Tier III (ovvero i limiti di emissione da parte del settore marittimo) e affronta i temi della riduzione delle emissioni di gas serra (GHG) da parte del Trasporto Marittimo

Nell'ambito dei lavori dell'ottantesima sessione del Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC 80), l'IMO ha adottato la revisione della strategia per la riduzione delle emissioni di gas serra prodotti dalle navi (cd GHG).

La strategia rivista fissa l'obiettivo di un quasi azzeramento (*net zero*) delle emissioni nette di gas serra delle navi al 2050. Si tratta di un notevole aumento del livello di ambizione rispetto alla precedente strategia del 2018, che mirava a ridurre le emissioni delle navi del 50% nello stesso orizzonte temporale. È stato poi fissato un ulteriore importante obiettivo, ovvero che, al 2030, almeno il 5% della produzione dell'energia totale del settore marittimo sia realizzata con

tecnologie a basse/nulle emissioni di GHG, sforzandosi comunque di incrementare queste percentuali al 10%.

Per garantire che il settore raggiunga tali obiettivi, è stato stabilito di realizzare dei controlli intermedi nel 2030 e nel 2040, per il quale si dovrà aver raggiunto una percentuale di riduzione, rispetto alle emissioni del 2008 pari al 20% nel 2030 e al 70% al 2040, sforzandosi comunque di accrescere tali valori al 30% e all'80% rispettivamente.

Inoltre, sono stati compiuti progressi per quanto riguarda le misure di attuazione degli obiettivi indicati nella strategia. L'IMO ha infatti raggiunto un consenso sulla necessità di adottarle entro il 2025 e avviare un meccanismo di tariffazione delle emissioni di gas a effetto serra marittimo. Le misure concordate saranno sviluppate sulla base di una valutazione d'impatto globale finalizzata a garantire condizioni di parità e una transizione giusta ed equa anche nei confronti dei Paesi in via di sviluppo e delle piccole isole, da attuarsi anche attraverso la distribuzione di parte dei proventi ancora da definire.

Oltre all'attività svolta in ambito IMO, un contributo alla lotta sui cambiamenti climatici avverrà dall'implementazione delle disposizioni di cui al Regolamento 2013/1805 sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo. Il Regolamento prevede che, a partire dal 2025, le emissioni di GHG si riducano periodicamente fino a raggiungere la soglia dell'80% al 2050, fissando tra l'altro una soglia minima obbligatoria per l'uso dei combustibili di origine non biologica (RFNBO).

Oltre ai temi collegati all'Annesso VI MARPOL, si segnalano in ambito marittimo i seguiti e gli ulteriori sviluppi del Piano di Azione sul Marine Litter (*Marine Litter Action Plan*) approvato dal MEPC 73, le attività connesse alla Convenzione *Ballast Water* con le misure per minimizzare i rischi derivanti dallo scarico delle acque di zavorra dalle navi e le Aree Marine Particolarmente Sensibili (*Particularly Sensitive Sea Areas PSSAs*).

4. Le energie rinnovabili in mare.

L'istituzione delle Zone di Protezione Speciale (ZPS) afferenti alla Rete Natura 2000 oltre le acque territoriali è strettamente connessa anche alle energie rinnovabili in mare, in particolare riguardo al piano "RePowerEU" che la Commissione Europea sta attuando in risposta alle difficoltà e alle perturbazioni del mercato energetico mondiale, che invita gli Stati Membri a mappare, valutare e garantire rapidamente la disponibilità di aree terrestri e marine idonee per progetti di energia rinnovabile, in funzione dei rispettivi piani nazionali per l'energia e il clima, dei contributi all'obiettivo di energia rinnovabile per il 2030 e a quelli della strategia per la biodiversità. La stessa prevede l'identificazione di RAAS (Renewable Acceleration Areas) per la realizzazione degli impianti off-shore. Nonostante le RAAS non possano essere identificate in siti Natura 2000, è stato rilevato che l'attuale necessità della Strategia Europea per la Biodiversità al 2030 di identificare nuovi siti da proteggere potrebbe entrare in conflitto o essere compromessa dall'identificazione delle RAAS; queste ultime, infatti, andranno identificate in tempi strettissimi (per consentire all'Europa di far fronte alle sue necessità energetiche)

potenzialmente non compatibili rispetto al processo, più lungo, di identificazione di nuovi siti meritevoli di protezione.

In considerazione di quanto previsto dalla normativa comunitaria, è importante tener conto dei possibili impatti dell'eolico off shore sull'avifauna marina. In base alla Direttiva 09/147/CE le aree di maggior rilievo per la conservazione degli uccelli devono essere designate e tutelate come Zone di Protezione Speciale (ZPS) afferenti alla Rete Natura 2000, sia nelle che oltre le acque territoriali.

A dicembre 2021 ISPRA, su richiesta di questo Ministero, ha trasmesso la relazione 'Mappe di sensibilità dell'avifauna per l'eolico offshore'. Dette mappe sono state realizzate sulla base delle linee guida redatte dalla Commissione europea nel 2020 e delle migliori informazioni disponibili, considerando le specie migratrici e le specie marine che effettuano spostamenti per foraggiamento e riproduzione nel mar Mediterraneo.

A partire da tale studio e al fine di istituire le nuove ZPS in acque extraterritoriali, risulta necessario avviare un confronto con i vari soggetti interessati per approfondire le attività in corso sui progetti dell'eolico e quelle per le nuove ZPS al di fuori delle acque territoriali.

➤ **Eolico OFFSHORE**

Il Decreto "Energia" include molte tematiche connesse con l'eolico, con la creazione di strutture in ambito portuale nel mezzogiorno e il supporto per la realizzazione delle piattaforme dell'eolico *offshore*. È stato oggetto di grande discussione in sede di commissione referente e sui tavoli di coordinamento occorre superare la criticità dell'individuazione delle aree da dedicare all'eolico *offshore*, tematica di non agevole trattazione con le Regioni.

La proposta del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica è un decreto ambientale, che integri il mare con i porti e la logistica, tenuto conto dei finanziamenti a valere sul PNRR destinati all'efficientamento energetico dei porti.

Con mirato riguardo al **paragrafo 2.4.2 (Fonti rinnovabili)** per quanto di competenza, si segnala in merito al paragrafo 2.4.2 la necessità di aggiornamento rispetto alla tecnologia off-shore che è da tempo tra gli obiettivi del Governo italiano nel più ampio traguardo di sviluppo della produzione di energia da fonti rinnovabili.

Nel PNIEC 2030, come aggiornato lo scorso anno, tra gli obiettivi per la decarbonizzazione per assicurare la transizione energetica ha grande rilevanza l'obiettivo di un maggiore sfruttamento delle potenzialità dell'eolico off-shore, che prevede al 2030 lo sviluppo di progetti per 2,1 Giga, con un notevole aumento del target rispetto al PNIEC 2019.

Come noto, già nel 2021, a fronte di tale obiettivo questo Ministero ha pubblicato un Avviso pubblico di manifestazione d'interesse per progetti eolici off-shore flottanti, che ha visto la partecipazione sia di imprese produttrici che di imprese coinvolte nella filiera produttiva di tali impianti, oltre che di associazioni di categoria che del mondo della ricerca.

All'iniziativa ha fatto seguito, negli ultimi due anni, un confronto sempre più serrato, oltre che con il Gestore della Rete Nazionale, con realtà imprenditoriali anche di calibro internazionale

titolari di proposte progettuali, corredate per lo più da elaborati preliminari finalizzati alla richiesta di concessione demaniale e sprovvisti sia dello studio di impatto ambientale che degli elaborati relativi alle opere di connessione alla RTN, con ulteriori richieste da parte dei soggetti a vario titolo interessati di ulteriori interventi di semplificazione normativa.

Per quanto riguarda la normativa in materia di autorizzazione di tali impianti, il decreto legislativo n. 199/2021, riguardante la promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, all'articolo 23 ha modificato la competenza autorizzativa degli impianti eolici off-shore come prevista dall'articolo 12, ultimo periodo, del decreto legislativo n. 387/2003, assegnando tale competenza a questo Ministero, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e sentito, per gli aspetti legati all'attività di pesca marittima, il Ministero della sovranità alimentare, a seguito del procedimento unico, comprensivo del rilascio della concessione d'uso del demanio marittimo e previa acquisizione valutazione di impatto ambientale positiva.

Successivamente il decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13 "Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale degli investimenti complementari al PNRR (PNC), nonché per l'attuazione delle politiche di coesione e della politica agricola comune", ha successivamente apportato ulteriori modifiche alle modalità e ai termini procedurali previsti dall'articolo 12 del citato decreto legislativo 387/2003, volte ad accelerare le procedure autorizzative relative agli impianti alimentati a fonte rinnovabile, on-shore e off-shore.

Di recente, con il noto DL energia n. 181/2023, convertito in legge, con modificazioni dalla legge 2 febbraio 2024, n. 11, è stato individuato un percorso di sviluppo di un polo strategico nazionale *"nel settore della progettazione, della produzione e dell'assemblaggio di piattaforme galleggianti e delle infrastrutture elettriche funzionali allo sviluppo della cantieristica navale per la produzione di energia eolica in mare"*.

La suddetta norma prevede, quindi, che questo Ministero pubblichi a breve un avviso pubblico per la raccolta di manifestazioni di interesse da parte delle Autorità portuali per individuare, in almeno due porti del Mezzogiorno o in aree portuali limitrofe ad aree di centrali interessate dal phase out dal carbone di aree demaniali marittime con relativi specchi acquei esterni alle difese foranee da destinare alla realizzazione di poli cantieristici per la produzione, l'assemblaggio e il varo di impianti eolici offshore.

In seguito alla raccolta delle manifestazioni e alla loro valutazione, questo Ministero con il MITT procederà ad adottare un decreto, di concerto, con MEF, Ministero difesa, Ministero per la protezione civile, in cui andranno individuate le aree demaniali marittime dove sviluppare tali poli, gli interventi infrastrutturali da fare, nonché le modalità di finanziamento degli interventi individuati, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.

Da ultimo, sempre la citata legge n. 11/2024, ha previsto che questo Ministero adotti un vademecum che indichi alle aziende interessate da tale tecnologia gli adempimenti e le informazioni minime necessari ai fini dell'avvio del procedimento unico per l'autorizzazione di tali impianti.

Per quanto sopra si ritiene che per il settore siano stati messi in campo azioni per favorire il concreto e reale sviluppo delle iniziative in essere, ai fini del raggiungimento degli ambiziosi obiettivi posti dal PNIEC.

Attualmente sono in procedura di valutazione dell'impatto ambientale presso la competente Commissione PNNR – PNIEC del MASE n. 7 progetti di parchi eolici off-shore.

5. La tutela degli ecosistemi e della biodiversità marina e lo sviluppo di politiche che siano sempre più orientate alla sostenibilità.

➤ Istituzione di nuove aree marine protette e procedure per l'ampliamento e l'aggiornamento della zonazione di alcune aree marine protette.

Con decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze 22 dicembre 2023, n. 440, è stata istituita l'area marina protetta "Capo Spartivento" e con decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica 10 gennaio 2024, n. 8, è stato adottato il regolamento di disciplina nelle diverse zone dell'area marina protetta "Capo Spartivento", registrato dalla Corte dei Conti il 28 marzo 2023 ed i provvedimenti sono in corso di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale.

Con l'istituzione dell'Area Marina di "Capo Spartivento" le aree marine protette sono 30 oltre a 2 parchi sommersi di Baia e Gaiola, che tutelano complessivamente circa 228mila ettari di mare e circa 700 chilometri di costa.

Vi è inoltre il Santuario Internazionale dei mammiferi marini, detto anche "Santuario dei Cetacei".

L'istituzione di un'area marina protetta è preceduta dall'individuazione, attraverso una specifica disposizione normativa, di un'"area marina di reperimento".

Le aree marine di reperimento sono individuate ai sensi delle Leggi n. 979/1982 e n. 394/1991. Una volta concluso l'iter tecnico-istruttorio l'area marina protetta è istituita con Decreto del Ministro dell'Ambiente e della sicurezza energetica d'intesa con il Ministro dell'Economia e delle Finanze che indica la denominazione e la delimitazione spaziale dell'area, gli obiettivi di conservazione e la disciplina di tutela a cui è sottoposta.

La gestione delle aree marine protette, ai sensi delle citate leggi n. 979/82, n. 394/91 e n. 426/98, è affidata dal Ministero a enti pubblici, istituzioni scientifiche o associazioni ambientaliste riconosciute, anche consorziati tra di loro. L'affidamento avviene con decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, sentiti la regione e gli enti locali territorialmente interessati.

La Commissione di riserva (istituita ai sensi delle medesime leggi n. 979/82 art. 28 e n. 426/98 art. 2 co. 16) affianca l'Ente delegato, nella gestione dell'area marina protetta, formulando proposte e suggerimenti per quanto attiene al funzionamento della AMP medesima.

Sono in corso le procedure per valutare l'istituzione di nuove aree marine protette per le seguenti aree marine di reperimento:

- a. Isola di Capri;
- b. Golfo di Orosei – Capo Monte Santu;
- c. Capo d'Otranto – Grotte Zinzulusa e Romanelli – Capo di Leuca;
- d. Isole Cheradi e Mar Piccolo;
- e. Costa di Maratea;
- f. Isola di San Pietro.
- g. Parco marino del Piceno

Sono, infine, in corso le procedure per l'ampliamento e l'aggiornamento della zonazione delle seguenti aree marine protette:

- a. Torre Guaceto
- b. Porto Cesareo
- c. Punta Campanella

➤ **Strategia Europea per la Biodiversità al 2030**

La Strategia Europea per la Biodiversità al 2030¹ prevede due macro-obiettivi: uno relativo all'ampliamento della superficie coperta da aree protette (target 30%) e strettamente protette (target 10%), l'altro al miglioramento dello stato di conservazione delle specie e degli habitat delle Direttive Habitat ed Uccelli e al non deterioramento.

Il nostro Paese, a livello centrale e regionale, per raggiungere il target del 30% di territorio protetto dovrà:

- istituire nuove aree protette o ampliare quelle esistenti;
- completare la rete Natura 2000, prevalentemente a mare, attraverso un significativo aumento della superficie di SIC/ZSC e ZPS designate dalle regioni nelle acque territoriali italiane e nella ZPE, oltre le acque territoriali e di competenza statale;

Sono stati individuati siti importanti per gli habitat di interesse comunitario 1170- Scogliere e 1180- Strutture sottomarine formate da fughe di gas che si trovano oltre le acque territoriali nella Zona di Protezione Ecologica (ZPE), di cui alla legge 8 febbraio 2006, n.61 e al decreto del Presidente della Repubblica n. 209 del 27 ottobre 2011.

In data 04/08/2023 è stato sottoscritto il Decreto ministeriale di istituzione dei 2 Siti d'Importanza Comunitaria ("Vercelli Seamount" e "Palinuro Seamount") fuori dalle acque territoriali e all'interno della Zona di Protezione Ecologica (ZPE).

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52020DC0380>

Sono state avviate attività di concertazione con il Ministero dell'Agricoltura della Sovranità Alimentare e delle Foreste (MASAF) finalizzate all'individuazione di ulteriori SIC/ZPS oltre le acque territoriali anche al fine di rispondere alla Procedura d'Infrazione 2028/2021. A livello nazionale la Strategia Biodiversità 2030² è stata adottata con il Decreto Ministeriale n. 252 del 3 agosto 2023.

La Strategia identifica **2 obiettivi strategici**: (A) costruire una rete coerente di Aree Protette terrestri e marine; (B) ripristinare gli ecosistemi terrestri e marini.

I due obiettivi sono declinati in **8 ambiti di intervento** (Aree Protette; Specie, Habitat ed Ecosistemi; Cibo e Sistemi Agricoli, Zootecnia; Foreste; Verde Urbano; Acque Interne; Mare; Suolo). A quelli di intervento si aggiungono gli **ambiti trasversali**, i "Vettori" che possono facilitare, rafforzare e concorrere al raggiungimento degli obiettivi strategici e gli **ambiti internazionali** (L'Italia per la Biodiversità Globale), rispetto ai quali le politiche strategiche nazionali ed europee dovrebbero potersi allineare.

<https://www.mase.gov.it/pagina/strategia-nazionale-la-biodiversita-al-2030>

➤ **Direttiva Quadro Strategia Marina 2008/56/CE**

La Direttiva quadro 2008/56/CE sulla strategia per l'ambiente marino è stata recepita in Italia con il D. Lgs. n. 190 del 13 ottobre 2010. Il percorso di attuazione della Direttiva, che si basa su cicli sessennali, prevede una serie di fasi: la valutazione dello stato dell'ambiente marino e la definizione del "Buono Stato Ambientale", dei traguardi ambientali e degli indicatori ad essi associati. La successiva fase di realizzazione della Strategia Marina riguarda la predisposizione e l'attuazione dei programmi di monitoraggio; l'ultima fase operativa riguarda l'elaborazione del programma di misure, finalizzato a conseguire e/o mantenere il Buono Stato Ambientale, nelle tre sottoregioni previste dalla Direttiva (Mar Adriatico, Mediterraneo Occidentale, Mediterraneo Centrale - Ionio).

Attualmente la Direttiva è nel secondo ciclo di attuazione.

Il Programma di Monitoraggio per il secondo ciclo di implementazione della Strategia Marina, adottato attraverso il D.M. del 2 febbraio 2021, è attualmente in corso di attuazione per il sessennio 2021 – 2026, per le tre sottoregioni marine previste dalla Direttiva.

Nel 2024 dovranno essere aggiornate, per il terzo ciclo sessennale, la valutazione dei requisiti del buono stato ambientale (GES) e la definizione dei Target ambientali.

➤ **Direttiva sulla Pianificazione dello Spazio Marittimo (2014/89/EC)**

L'approccio ecosistemico trova a livello unionale e nazionale, attuazione tramite la costruzione di politiche territoriali sostenibili attraverso lo strumento della Direttiva sulla Pianificazione dello Spazio Marittimo (2014/89/EC) che, unitamente alla Direttiva Quadro sulla Strategia Marina e in maniera sinergica, costituisce lo strumento da applicare rispettivamente per il

² <https://www.mase.gov.it/pagina/strategia-nazionale-la-biodiversita-al-2030>

raggiungimento degli obiettivi ambientali e del buono stato ecologico del mare e per la predisposizione di piani del mare a supporto della crescita blu, costituendo uno degli strumenti di applicazione della sostenibilità ambientale e dei relativi traguardi ambientali.

In attuazione di questo approccio, pertanto, ed in linea con quanto previsto dalla normativa unionale, i requisiti del buono stato ambientale (GES) e la definizione dei Target ambientali della Strategia Marina hanno contribuito alla nella redazione dei piani per la Pianificazione Spaziale Marittima e i programmi di misure della strategia marina sono divenuti parte integrante dei Piani.

➤ **Pronto intervento per la difesa del mare dagli inquinamenti**

Per quanto attiene la prevenzione e la lotta all'inquinamento viene svolta regolarmente l'attività di tutela del mare prevista dalla Legge 31 dicembre 1982 n. 979 "Disposizioni per la difesa del mare", in sinergia con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto. Il servizio antinquinamento viene realizzato in virtù di un contratto d'appalto di servizio vigente con il Consorzio Castalia.

La Convenzione per il "Servizio di intervento rapido per la riduzione, contenimento e recupero di idrocarburi, di sostanze dalle stesse derivate e di olii minerali nelle acque del mare territoriale e ove necessario in alto mare provenienti da sinistri marittimi, sversamenti operativi o volontari da navi, terminali petroliferi, piattaforme di estrazione, non esclusi gli inquinamenti di origine terrestre, nonché di contenimento del marine-litter, delle plastiche in particolare, sia negli specchi acquei marini antistanti le foci dei principali fiumi sia nelle aree marine protette" ratificata dalla Corte dei Conti, sarà valida fino al 22 Dicembre 2024.

L'attuale flotta è composta da 32 navi specializzate, alcune per il servizio di altura e altre per quello costiero, tutte pronte a muovere immediatamente in caso di emergenza, in ottemperanza a quanto previsto dal Piano di pronto intervento per la difesa del mare previsto dalla legge n. 979/82.

Nell'ambito dell'attività antinquinamento, è data inoltre attenzione alla sorveglianza delle aree ove insistono piattaforme off-shore ad olio ed al pattugliamento ai fini del contenimento di materiali galleggianti di origine antropica (*marine litter*) in particolare negli specchi acquei marini antistanti le foci dei principali fiumi e in aree a vario titolo protette.

Per ottimizzare le attività sono stati siglati accordi con l'EMSA - *European Maritime Safety Agency*, l'ASI - Agenzia Spaziale Italiana e con la Società E-GEOS per acquisire attraverso il telerilevamento immagini satellitari per l'individuazione precoce di eventuali sversamenti, in particolare nelle zone in cui sono presenti piattaforme.

➤ **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - Marine Ecosystem Restoration**

I traguardi e gli obiettivi definiti per l'Investimento 3.5 del PNRR, prevedono di "completare almeno 22 interventi su larga scala per il ripristino e la tutela dei fondali e degli habitat marini e dei sistemi di osservazione delle coste" da raggiungere entro il 30 giugno 2025.

Il progetto ha come obiettivo generale quello di rispondere efficacemente a quanto richiesto dalla Strategia Europea per la Biodiversità (2020/2273(INI)) che, per il 2030, ha fissato l'obiettivo di

proteggere il 30% dei mari europei dell'Unione, di cui almeno un terzo in modo rigoroso. A questo scopo nel Progetto MER sono stati previsti 37 interventi a larga scala per il ripristino e la tutela dei fondali e degli habitat marini, rafforzando contestualmente il sistema nazionale di ricerca e osservazione degli ecosistemi marini e costieri e la conoscenza di localizzazione, estensione e stato degli habitat costieri e marini di interesse conservazionistico nelle acque italiane.

Il più grande progetto sul mare nell'ambito del Piano nazionale di Ripresa e Resilienza vede Ispra come soggetto attuatore e il Ministero per l'Ambiente e la Sicurezza Energetica come amministrazione titolare del finanziamento (400 milioni di euro per il 2022-2026). Si chiama MER-Marine Ecosystem Restoration ed è articolato su 37 linee di attività organizzate su alcuni obiettivi principali: interventi per il ripristino dei fondali e degli habitat marini, mappatura degli habitat costieri e marini di interesse conservazionistico, rafforzamento del sistema nazionale di osservazione degli ecosistemi marini e costieri, una nuova unità navale oceanografica dotata di apparecchiature altamente tecnologiche in grado di sondare i fondali fino a 4000 metri.

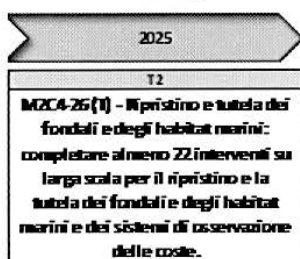
L'investimento prevede la realizzazione ed il completamento di azioni su larga scala per il ripristino e la tutela dei fondali e degli habitat marini, finalizzate a invertire l'attuale tendenza al degrado di tali ecosistemi. Gli interventi complessivamente previsti sono riconducibili a due principali tipologie:

- a) interventi su larga scala di risanamento degli habitat sensibili dei fondali marini;
- b) interventi relativi ai sistemi di osservazione delle coste.

Gli interventi di risanamento (linea a) saranno preceduti da una mappatura degli Habitat biogenici.

Almeno 22 interventi per il ripristino e la tutela dei fondali e degli habitat marini; 90% dei sistemi marini e costieri mappati e monitorati.

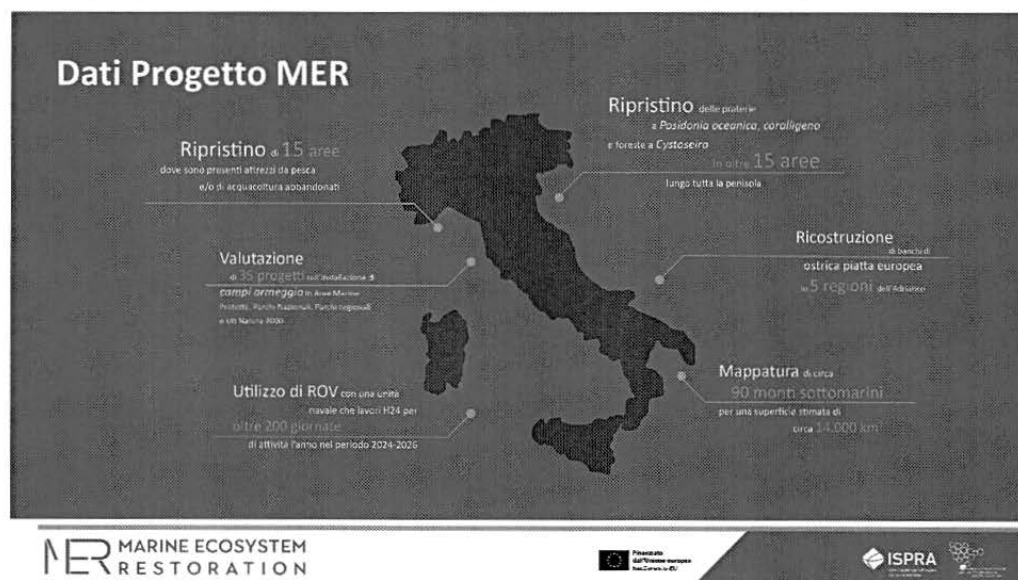
Milestone e target

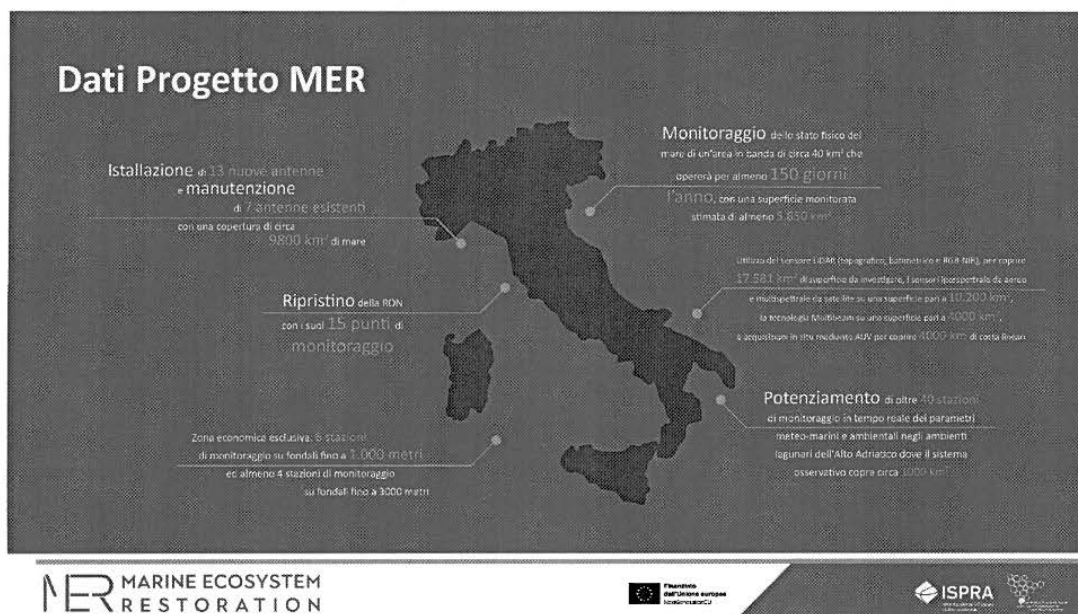


➤ Attuazione del progetto

L'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale - Ispra svolge il ruolo di coordinamento tecnico-scientifico del sistema nazionale di monitoraggio e valutazione dello stato di salute degli ecosistemi marini previsto dalla Direttiva Quadro sulla Strategia Marina 2008/56/CE, che vede il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica in qualità di Autorità Competente.

Quindici le aree con Posidonia Oceanica da ricostruire, tra le azioni previste dal progetto, altrettante quelle da ripristinare dove sono presenti attrezzi da pesca abbandonati. Grazie a MER sarà possibile effettuare la mappatura di 90 monti sottomarini localizzati tra Mar Ligure, Tirreno, Mar di Sardegna, Mar Ionio e Adriatico meridionale. Obiettivo del progetto è assicurare il raggiungimento del 'buono stato ambientale' dei mari italiani tramite una conoscenza approfondita degli ecosistemi e offrire soluzioni per affrontare le sfide rappresentate dai cambiamenti climatici. Lo stato di salute del mare è decisivo per la salvaguardia degli ecosistemi del nostro paese, che con il mare sono in continuità molto forte. Bioplastiche, eccessivo sfruttamento delle risorse ittiche che vanno a forzare catene alimentari, i cambiamenti climatici che stanno innescando la proliferazione di specie aliene che trovano nei nostri mari condizioni favorevoli scacciando le autoctone. Queste circostanze devono suscitare preoccupazione spingendo ad agire, puntando alla protezione del 30% con il 10% tutelato in modo stretto.





In data 16 settembre 2022 il Ministero e l'ISPRA hanno stipulato un Accordo di collaborazione istituzionale ai sensi dell'art. 15 della legge del 7 agosto 1990, n. 241, per la regolamentazione dei rapporti di attuazione, gestione e controllo relativi al progetto Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – MISSIONE_2 Rivoluzione verde e transizione ecologica - COMPONENTE_4 Tutela del Territorio e della Risorsa idrica - INVESTIMENTO 3.5 per “il ripristino e la tutela dei fondali e degli habitat marini”, CUP I81G22000100001, prot. Ministero n. 106. Il progetto approvato con l'Accordo individua in modo specifico n. 37 interventi su larga scala suddivisi tra LINEA A (interventi di risanamento dei fondali, con connessa attività di mappatura dei fondali rilevanti) e LINEA B (interventi per il rafforzamento delle capacità di monitoraggio per la conoscenza degli ecosistemi marino-costieri). Al fine del raggiungimento dell'Obiettivo M2C4-26 – Completare almeno 22 interventi su larga scala per il ripristino e la tutela dei fondali e degli habitat marini e dei sistemi di osservazione delle coste, la lista dei n. 37 interventi su larga scala contiene due categorie di interventi:

1. gli interventi dai quali saranno selezionati i n. 22 interventi il cui completamento concretizza il raggiungimento dell'Obiettivo M2C4-26, da conseguirsi entro il 30 giugno 2025;
2. gli interventi che, pur facenti parte del progetto, non rientrano nei 22 di riferimento per il raggiungimento dell'Obiettivo M2C4-26 e che, qualora si realizzassero dovranno essere ultimati entro il 30 giugno 2026, data di conclusione del progetto.

➤ **Stato di attuazione ottobre 2023 – marzo 2024**

Con nota prot. 159935 del 6.10.2023, la Direzione PNM ha approvato la proposta di nuova Scheda del Progetto, Cronoprogramma e Quadro Economico trasmessa da ISPRA (Prot. d'ingresso MASE 151986 del 25.09.2023). Come evidenziato nella comunicazione di approvazione, la Direzione ha rilevato che le modifiche proposte sono state rese necessarie per

tener conto dei nuovi elementi procedurali introdotti dal nuovo Codice degli Appalti – D. Lgs. 36/2023 e per aggiornare il Quadro economico con gli assestamenti delle analisi dei costi che in parte hanno inciso sulle determinazioni delle basi di gara per le procedure di affidamento previste nella Misura PNRR in questione e che le modifiche proposte non costituiscono un pregiudizio per il conseguimento degli obiettivi previsti dai Targets e dalle Milestones UE dell'investimento MER.

In data 21.12.2023, a seguito di una richiesta di verifica dello stato di avanzamento del progetto da parte della DG PNM, ISPRA ha infine trasmesso con nota prot. d'ingresso n. 210981 del 21.12.2023, una relazione sulle attività mettendo in evidenza il grado di esecuzione di ciascun intervento previsto.

Le attività di tutti gli interventi sono in fase di avanzamento e anche grazie al supporto di Invitalia sostanzialmente in linea con il cronoprogramma approvato dal MASE

➤ **Mappatura degli Habitat Costieri**

Al via la mappatura senza precedenti di tutta la costa italiana. La tecnologia LiDAR per la mappatura e il ripristino dei mari.

Nell'ambito del progetto Marine Ecosystem Restoration (MER) è stata assegnata la gara d'appalto per mappare gli habitat costieri dell'intera costa italiana, un'iniziativa innovativa nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

L'ISPRA ha selezionato il consorzio guidato da Fugro per utilizzare la sua tecnologia all'avanguardia per la mappatura degli ambienti costieri, un approccio rivoluzionario che è destinato a trasformare la conservazione e gli sforzi per il ripristino degli ecosistemi marini.

Le attività di rilievo verranno condotte su tutto il territorio costiero nazionale e prevedono la mappatura delle praterie di Posidonia oceanica e Cymodocea nodosa, utilizzando sensori all'avanguardia, tra cui LiDAR e sensori ottici aviotrasportati, gravimetria aerea (tecnica che utilizza sensori che misurano la gravità, utile ad arrivare ad un maggior dettaglio) e sensori satellitari, arrivando a coprire una superficie di 10.200 km², una tecnologia multibeam e l'impiego di un veicolo sottomarino autonomo per l'osservazione diretta di 4000 chilometri di costa.

Il progetto prevede inoltre una mappatura completa della fascia costiera fino a 800 metri a partire dalla linea di costa verso l'interno con sensori ottici e gravimetro. Con questo intervento, che si svolgerà in tre sotto-regioni costiere (Mar Mediterraneo Occidentale, Mar Ionio e Mare Mediterraneo Centrale, Mare Adriatico), il progetto MER mira a rafforzare il Sistema Nazionale di Osservazione degli ecosistemi marini e costieri avviando una campagna straordinaria di monitoraggio delle coste dell'Italia, la prima senza precedenti, che restituirà dati ad altissima risoluzione migliorando, così, il processo decisionale dei governi locali per la protezione degli habitat e delle specie marine di interesse conservazionistico.

La mappatura degli habitat marini profondi si occuperà di censire anche più di 70 monti sottomarini, da 500 fino a 2.000 metri di profondità, indagando aree che non sono mai state

monitorate e sono quasi completamente sconosciute. Grazie a questo progetto potremo identificare gli habitat marini costieri con una elevata risoluzione e fornire informazioni dettagliate sulla batimetria e la morfologia della costa, consentendo di effettuare previsioni affidabili sui fenomeni di erosione costiera e la vulnerabilità delle coste in caso di eventi estremi quali le mareggiate e le inondazioni costiere.

➤ **Il Ripristino di uno degli Ambienti Marini più minacciati d'europa: gli Habitat ad ostrica piatta**

Al via le attività di ISPRA per il ripristino di uno degli ambienti marini più minacciati d'Europa: gli habitat di ostrica piatta (*Ostrea edulis*), specie autoctona adriatica, in cinque regioni italiane: Friuli-Venezia Giulia, Veneto, Emilia-Romagna, Marche e Abruzzo. Un'attività in linea con le richieste della Strategia Europea per la Biodiversità e gli obiettivi della “*Nature Restoration Law*” di recente approvazione. Le operazioni prevedono l'immissione di individui adulti riproduttori – sia raccolti con tecniche di pesca sostenibile, sia allevati - e la posa sul fondale di substrati favorevoli all'attecchimento di nuove generazioni di ostriche e la formazione del banco. A supporto degli interventi verranno installati strumenti di misurazione dei parametri ambientali che andranno a complementare i dati raccolti tramite specifici programmi di monitoraggio.

Nei “parchi riproduttori” ottenute già 300.000 larve, l'obiettivo è arrivare a 1 milione da destinare all'allevamento. Al via le attività di Ispra per il ripristino di uno degli ambienti marini più minacciati d'Europa: gli habitat di ostrica piatta (*Ostrea edulis*), specie autoctona adriatica, in cinque regioni italiane: Friuli-Venezia Giulia, Veneto, Emilia-Romagna, Marche e Abruzzo. Un'attività in linea con le richieste della Strategia Europea per la Biodiversità e gli obiettivi della “*Nature Restoration Law*” di recente approvazione. Le operazioni prevedono l'immissione di individui adulti riproduttori – sia raccolti con tecniche di pesca sostenibile, sia allevati - e la posa sul fondale di substrati favorevoli all'attecchimento di nuove generazioni di ostriche e la formazione del banco. A supporto degli interventi verranno installati strumenti di misurazione dei parametri ambientali che andranno a complementare i dati raccolti tramite specifici programmi di monitoraggio. I progetti di ricostruzione dei banchi di ostriche fanno parte delle diverse attività di restauro attivo previste dal progetto “*Marine Ecosystem Restoration (MER)*” - finanziato dal PNRR - del quale ISPRA è ente attuatore a seguito dell'accordo con il Ministero per l'Ambiente e la Sicurezza Energetica (MASE), amministrazione centrale titolare di intervento PNRR. Nello specifico delle attività previste, la cooperativa M.A.R.E ha iniziato, su incarico di ISPRA, la valutazione della presenza e distribuzione delle larve di ostrica piatta (*Ostrea edulis*) emesse in mare dalle popolazioni selvatiche, il cosiddetto ‘reclutamento’ naturale. Gli attrezzi necessari alla ‘cattura’ delle larve (detti collettori) sono stati calati in mare in tutte le regioni coinvolte e i risultati preliminari indicano una maggiore intensità del reclutamento in Friuli Venezia Giulia rispetto alle altre regioni adriatiche. Da dicembre 2023 è stata inoltre condotta una prima raccolta di campioni in dieci siti dell'Adriatico per la caratterizzazione dei banchi naturali residui e la valutazione del loro stato di salute, attività quest'ultima svolta in collaborazione con l'Istituto Zooprofilattico Sperimentale delle Venezie.

Conoscere questi fattori è indispensabile per la riuscita degli interventi attività di ripristino. Iniziate anche le attività di acquacoltura, il cui obiettivo è di produrre fino a 1 milione di ostriche nate da poco da destinarsi alle successive azioni per la reimmissione in ambiente naturale. A gennaio 2024 sono state avviate le attività preparatorie per la riproduzione controllata di ostrica piatta con tecniche di acquacoltura presso lo schiuditoio Naturesdulis di Goro (FE). Esemplari di ostrica provenienti da banchi naturali dell'alto e medio Adriatico sono stati raccolti per la costituzione di "parchi riproduttori" certificati dal punto di vista sanitario. Sono state ottenute già 300.000 larve di ostrica piatta, alimentate con diversi ceppi di microalghe prodotte nello schiuditoio per soddisfare le esigenze nutrizionali degli stadi larvali durante le fasi di crescita. A partire da giugno 2024 le ostriche che avranno raggiunto la taglia sufficiente (circa 1 cm), saranno trasferite in siti marino-costieri idonei per l'allevamento dove saranno mantenuti per circa un anno prima del trasferimento nei siti offshore di ripristino dei letti a ostriche. Informazioni generali su *O. edulis* I letti ad ostriche infralitorali del Mar Mediterraneo formati dalla sovrapposizione di dense aggregazioni di ostriche cementate tra loro e su conchiglie di esemplari morti, sono stati definiti "in pericolo" nella Lista Rossa Europea degli habitat marini, sottolineandone sia le tendenze in drastica decrescita degli ultimi decenni, principalmente dovute all'intenso sfruttamento, sia le importanti lacune conoscitive sull'attuale distribuzione. Esistono molte testimonianze storiche, risalenti già al 1500, che indicano come questo habitat fosse diffuso lungo tutta la costa dell'Adriatico occidentale formando degli ammassi sui quali si impigliavano gli attrezzi da pesca. L'ostrica piatta *Ostrea edulis* (Linnaeus, 1758) è un mollusco bivalve presente nei mari italiani, unica specie di ostrica nativa in Europa. Si può trovare su fondali detritico-rocciosi, fangoso ghiaiosi o fangoso-sabbiosi del piano infralitorale, da pochi metri a circa 50 metri di profondità. Può vivere anche in ambienti di estuario poiché tollera basse salinità. Le ostriche sono altamente gregarie e le larve richiedono un substrato duro su cui insediarsi. Una singola ostrica può filtrare fino a 200 litri di acqua di mare al giorno, il che può migliorare notevolmente la qualità e la limpidezza dell'acqua. Le ostriche sono considerate "ingegneri dell'ecosistema" (ecosystem engineers) in grado di edificare habitat complessi che sostengono la biodiversità marino-costiera e di mitigare gli effetti dell'erosione fungendo da barriera naturale all'azione del moto ondoso. Sono infatti in grado di insediarsi sui gusci di altre specie, sassi e detriti legnosi e formano quindi un habitat strutturato noto come "letti" o "banchi". I banchi di ostriche forniscono importanti servizi ecosistemici tra i quali il miglioramento della qualità dell'acqua, l'aumento della biodiversità e i servizi di produzione di biomassa. Gli habitat a ostriche, infatti, con le loro caratteristiche di tridimensionalità tendono a supportare una biodiversità e una biomassa di specie più elevate rispetto al sedimento/fondo marino circostante.

➤ **Dai campi di ormeggio alla rimozione delle reti fantasma e alla nuova nave oceanografica.**

Sono stati stipulati tutti gli accordi per realizzare i campi di ormeggio che costituiscono un rilevante strumento per la tutela degli habitat di pregio marino costieri e che consentono la mitigazione e l'eliminazione del disturbo legato all'ancoraggio e al conseguente danneggiamento

dei fondali. Ispra ha infatti approvato 18 progetti che coinvolgono aree marine protette, Parchi Nazionali e oltre 29 Zone Speciali di Conservazione secondo l'Unione Europea, dove verranno installati, entro il 2026, ben 91 campi ormeggio per un totale di 1769 ormeggi. La realizzazione di aree di sosta precostituite quali i campi ormeggio, dove è vietato l'ancoraggio sul fondo marino, con gavitelli assicurati al fondale da sistemi a basso impatto ambientale e visivo sarà progettata a tutela delle zone con fondali sensibili (fanerogame marine, coralligeno), delle aree con presenza di specie bentoniche protette e di interesse comunitario. E' stata inoltre aperta la procedura per affidare il servizio di rimozione e conferimento delle cosiddette "Ghost Nets", le reti fantasma e tutti gli attrezzi da pesca abbandonati in mare. I dati ISPRA mostrano che l'86,5% dei rifiuti in mare è legato alle attività di pesca e il 94% di questi sono reti abbandonate, alcune addirittura per lunghi chilometri. Ecco perché l'Istituto ha già avviato le attività di monitoraggio per identificare con precisione i siti critici per la rimozione di questi oggetti e preservare la flora e la fauna locale: una procedura che coinvolgerà una squadra di subacquei altamente specializzati e che prevederà anche l'impiego di strumentazioni avanzate come ROV, Multibeam e Side Scan Sonar. Le operazioni subacquee saranno condotte tra i 20 e i 70 metri di profondità, nel rispetto di un rigoroso piano di sicurezza. Il piano, che include la rimozione, la raccolta, il trasporto, lo smaltimento e il riciclo degli attrezzi da pesca e acquacoltura abbandonati, durerà 28 mesi, con scadenza entro il 30 giugno 2026: un passo significativo nella tutela del nostro prezioso ecosistema marino.

A breve sarà pubblicato il bando di gara per la fornitura della nuova nave da ricerca oceanografica, frutto di un lavoro congiunto svolto grazie alla preziosa collaborazione con la Marina Militare, in particolare Maristat e NAVARM. Si tratta di una unità dotata di tecnologie all'avanguardia in grado di svolgere attività di monitoraggio in acque profonde con ROV (Remote Operating Vehicle fino a 4.000 m di profondità), AUV (Automated Unmanned Vehicle fino a 3000 m di profondità) e strumenti acustici ad altissima risoluzione. Il tutto utilizzando tecnologie sostenibili quali la propulsione diesel-elettrica, certificazione di classe green-plus e, non da ultimo, una certificazione di classe silenziosa per garantire un monitoraggio affidabile del rumore sottomarino. Ed è infine in costruzione la piattaforma informativa che consentirà la completa fruibilità di tutte le informazioni e dati acquisiti con il progetto MER e consentendo di valutare la sostenibilità delle attività marine e di pianificare le misure di mitigazione necessarie per affrontare le sfide poste dai cambiamenti climatici nel Mar Mediterraneo.

6. Legge 17 maggio 2022, n. 60 “Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell’economia circolare” (legge «SalvaMare»).

La presenza dei rifiuti nell'ambiente marino ha assunto le dimensioni di una sfida complessa e globale, oggetto di attenzione e causa di diffuse preoccupazioni a tutti i livelli.

In particolare, le materie plastiche sono le componenti principali dei rifiuti marini, che si stima rappresentino fino all'85% dei rifiuti marini trovati lungo le coste (*beach litter*), sulla superficie del mare e sul fondo dell'oceano (*marine litter*). Inoltre, si stima che vengano prodotte

annualmente, a livello mondiale, 300 milioni di tonnellate di materie plastiche, di cui almeno 8 milioni di tonnellate si perdono in mare ogni anno.

L'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile indica, nell'Obiettivo 14, quello di *“Conservare e utilizzare in modo durevole gli oceani, i mari e le risorse marine per uno sviluppo sostenibile”*.

L'UE, al fine di frenare il consumo di plastica monouso ed il *marine litter*, in linea con gli obiettivi enunciati nella Comunicazione “Strategia europea per la Plastica nell'economia circolare”, ha emanato

- 1) la direttiva 2019/904/UE sulla riduzione dell'incidenza di determinati prodotti di plastica sull'ambiente, pubblicata sulla Gazzetta ufficiale dell'UE del 12 giugno 2019, recepita dal decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 196, che reca misure volte a prevenire e ridurre l'incidenza di determinati prodotti di plastica sull'ambiente, in particolare l'ambiente acquatico, e sulla salute umana, nonché a promuovere la transizione verso un'economia circolare con modelli imprenditoriali, prodotti e materiali innovativi e sostenibili, contribuendo in tal modo alla riduzione della produzione di rifiuti, al corretto funzionamento del mercato e promuovendo comportamenti responsabili rispetto alla corretta gestione dei rifiuti in plastica;
- 2) la direttiva 2019/883/UE sugli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi (che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE), pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'UE del 7 giugno 2019, recepita dal decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197, che ha l'obiettivo di proteggere l'ambiente marino dagli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi che utilizzano porti situati nel territorio dello Stato, nonché di garantire il buon funzionamento del traffico marittimo migliorando la disponibilità e l'uso di adeguati impianti portuali di raccolta dei rifiuti e il conferimento dei rifiuti stessi presso tali impianti.

In questo senso, la legge n. 60/2022, emanata proprio per dare attuazione al recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne, è strettamente collegata con il citato Decreto legislativo n. 197/2021 di recepimento della Direttiva 2019/883, del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 17 aprile del 2019. Il MASE ha inoltre attuato un provvedimento collegato alle tematiche ed agli obiettivi della legge Salvamare, disposto dall'articolo 4 comma 9 del d.lgs. n. 197 del 2021, adottato con decreto ministeriale n. 433 del 21.12.2023.

➤ Stato di attuazione

La legge «SalvaMare» ha rinviato le modalità esecutive ad una serie di decreti attuativi, di cui n. 8 sono di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e, tra questi, n. 4 inseriti nel programma Monitor.

Ad oggi, dei predetti decreti ne risultano n. 3 attuati, n. 3 in corso di attuazione e n. 2 per i quali è stata avanzata proposta di modifica in sede legislativa, in ragione della elevata difficoltà di attuazione.

In particolare, sono già stati attuati i decreti:

- **Articolo 6, commi 1 e 2**, “Misure per la raccolta dei rifiuti galleggianti nei fiumi - programma sperimentale triennale di recupero delle plastiche nei fiumi maggiormente interessati da tale forma di inquinamento, anche mediante la messa in opera di strumenti galleggianti” In attuazione della disposizione, la competente Direzione Generale uso sostenibile del suolo e delle risorse idriche (USSRI) del Ministero ha avviato un programma sperimentale di recupero dei rifiuti galleggianti nei fiumi. La Direzione Generale competente ha infatti stipulato una serie di accordi con le Autorità di bacino distrettuali, disposto le modalità tramite cui avviare il programma e destinato a una serie di Autorità di Sistema Portuali il fondo istituito dal comma 3 dell’articolo in parola, per finanziare tali attività di recupero, in specie delle plastiche nelle acque interne.
(decreto ministeriale n. 525 del 13/12/2023).
- **Articolo 12, comma 2**, “Definizione dei criteri per la gestione degli scarichi degli impianti di desalinizzazione” (I criteri sono stati inseriti nel decreto-legge del 14 aprile 2023, n.39 (dl siccità), ex articolo 10, comma 2)
- **Articolo 7 comma 1**, “Linee guida per le attività subacquee di carattere tecnico-scientifico finalizzate alla tutela, al monitoraggio o al controllo ambientale” (trasmesso al MIT per il prescritto *concerto*)

Sono poi in corso di attuazione:

- **Articolo 13, comma 1**, “Decreto per l’individuazione dei criteri relativi al contenimento dell’impatto sull’ambiente derivante dalle attività di acquacoltura e di piscicoltura, di concerto con il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e dello Sviluppo economico, e previa intesa con Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

La definizione di criteri relativi al contenimento dell’impatto sull’ambiente derivante dalle attività di acquacoltura è prevista dall’articolo 111 del D.lgs. n. 152/2006, ripreso poi dall’articolo 13 della Legge 17 maggio 2022 n. 60, c.d. “Salvamare”.

La competenza normativa delle attività di acquacoltura è demandata alle Regioni e molti sono stati gli strumenti legislativi emanati per regolare l’esercizio delle competenze regionali in materia di pesca e acquacoltura.

Per la predisposizione del decreto, la Direzione PNM ha istituito con due successivi Decreti Direttoriali, un Gruppo di Lavoro che include i Ministeri concertanti MASAF, MIT, MIMIT, il Corpo delle Capitanerie di Porto gli Istituti tecnici ISPRA e ISS.

Lo schema di decreto ministeriale attuativo dell’art. 111 del D.lgs. n. 152/2006 nonché dell’art. 13 della Legge 60/2022 (legge «SalvaMare») elaborata dal Gruppo di Lavoro è in corso di trasmissione ai ministeri concertanti MASAF, MIT e MIMIT per l’acquisizione dei necessari concerti richiesti dalla normativa.

- **Articolo 11, commi 1 e 2**, “Disciplina delle procedure e delle modalità per l’attribuzione del riconoscimento ambientale attestante l’impegno per il rispetto dell’ambiente e la

sostenibilità dell'attività di pesca, nonché dei programmi di etichettatura ecologica attestanti la corretta gestione della pesca marittima e sull'utilizzo sostenibile delle risorse della pesca", di concerto con il Ministero dell'Agricoltura, Foreste e sovranità alimentare".

Per ricevere supporto tecnico nell'istruttoria dei decreti sopra rappresentati, è stata istituita una linea di attività all'interno di un accordo stipulato con il CNR-IIA relativa alla "Blue economy", con il coinvolgimento degli Istituti marini del CNR, in particolare l'ISMAR (Istituto di Scienze Marine) e l'IRBIM (Istituto per le Risorse Biologiche e le Biotecnologie Marine).

- **Articolo 12, comma 4**, "Definizione dei criteri di indirizzo nazionale sull'analisi dei rischi ambientali e sanitari correlati agli impianti di desalinizzazione, nonché indicazione delle soglie di assoggettabilità degli stessi alla V.I.A.", di concerto con il Ministro della Salute.

Per quanto riguarda i rifiuti accidentalmente pescati, inoltre, il MASE sta lavorando per dare attuazione a due ulteriori articoli della Legge n. 60/2022 "Salvamare" e predisporre i relativi decreti, in particolare è stata proposta la modifica normativa con nota prot. UDCM 3848 del 16/02/2024 indirizzata alla Segreteria tecnica dell'Ufficio del programma di Governo al fine di consentire la predisposizione e l'emanazione dei due provvedimenti:

- **Articolo 3, comma 1**, "Definizione delle modalità di raccolta e di cattura dei rifiuti", di concerto con il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali.
- **Articolo 4, comma 1**, "Criteri con cui i rifiuti accidentalmente pescati e i rifiuti volontariamente raccolti cessano di essere qualificati come rifiuti", da attuare con regolamento previo parere del Consiglio di Stato.

La proposta di modifica richiesta, è così formulata:

"1. All'articolo 4, comma 1, della Legge 17 maggio 2022, n. 60 sono apportate le seguenti modifiche:

a) le parole "della plastica e di altri materiali" sono sostituite dalle seguenti "delle plastiche", le parole "entro sei mesi" sono sostituite dalle parole "entro diciotto mesi", dopo le parole "con cui i rifiuti" sono aggiunte le seguenti "in plastica" e dopo le parole "pescati e" sono soppresse le parole "i rifiuti".

La norma attualmente vigente prevede che il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica stabilisca con decreto di natura regolamentare i criteri e le modalità con cui i rifiuti accidentalmente pescati e i rifiuti volontariamente raccolti cessano di essere qualificati come rifiuti, ai sensi dell'articolo 184-ter del decreto legislativo n. 152 del 2006.

La disposizione in parola presenta alcune criticità relativamente alla eterogeneità, in termini merceologici, di codici EER e di pericolosità, dei rifiuti potenzialmente interessati dalla stessa; pertanto, risulta al momento di difficile attuazione la previsione di adottare un unico regolamento ai sensi dell'articolo 184-ter del d.lgs. 152 del 2006.

Per ogni tipologia di rifiuto si dovrebbe infatti adottare uno specifico decreto ministeriale per stabilirne i criteri e le modalità affinché gli stessi, a seguito di apposite operazioni di recupero, possano cessare la qualifica di rifiuto ed essere considerati oggettivamente un prodotto.

Ritenendo utile rendere applicabile la disposizione in argomento si propone la riformulazione in modo tale da consentire l'adozione di un decreto di natura regolamentare per la cessazione della qualifica di rifiuto delle plastiche accidentalmente e volontariamente pescate.”

La competente DG EC ha avviato i lavori istruttori per la stesura dello schema di decreto in cui verranno stabiliti i criteri e le modalità con cui i rifiuti plastici accidentalmente pescati e quelli volontariamente raccolti cesseranno di essere qualificati come rifiuti, ai sensi dell'art. 184-ter del D.Lgs. n. 152/2006;

Infine, il Piano del Mare, al par. 2.6, prevede che venga posta ulteriore attenzione al potenziale rappresentato dai pescatori nel presidio ambientale del mare, nei processi di monitoraggio, raccolta di rifiuti, di collaborazioni con la ricerca scientifica. Tra le iniziative normative e amministrative in essere afferenti a questo tema, la Legge Salvamare, al comma 1 dell'articolo 11 rubricato “Materiali di ridotto impatto ambientale - Riconoscimento ambientale” prevede che “*Agli imprenditori ittici che, nell'esercizio delle proprie attività, utilizzano materiali di ridotto impatto ambientale, partecipano a campagne di pulizia o conferiscono i rifiuti accidentalmente pescati è attribuito un riconoscimento ambientale attestante l'impegno per il rispetto dell'ambiente e la sostenibilità dell'attività di pesca da essi svolta*” e al comma 2, che “*Con decreto adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro della transizione ecologica, di concerto con il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, disciplina le procedure, le modalità e le condizioni per l'attribuzione del riconoscimento di cui al comma 1 del presente articolo, anche ai fini dei programmi di etichettatura ecologica di cui all'articolo 18, comma 2, lettera d), del decreto legislativo 9 gennaio 2012, n. 4.*”

Il MASE si è attivato nei confronti del MASAF per attivare il tavolo di confronto per la stesura del provvedimento, avendo già elaborato una proposta di schema di decreto interministeriale.

➤ **I servizi di deposito e distribuzione dei prodotti energetici e a servizio della pesca (rifiuti accidentalmente pescati)**

Con riferimento al paragrafo 2.3.13 del Piano, e precisamente per quanto concerne i rifiuti di attrezzi da pesca contenenti plastica raccolti, il 7 dicembre 2023, è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il Decreto Ministeriale di natura non regolamentare che fissa il tasso minimo di raccolta nazionale degli attrezzi da pesca contenenti plastica. L'adozione del decreto era prevista dall'art. 8, comma 4, del D.Lgs. 196/2021, di recepimento della Direttiva (UE)2019/904 (cd Direttiva SUP). Per la redazione dello schema di decreto in argomento, sono stati svolti incontri e interlocuzioni con diversi attori, quali le cooperative dei pescatori (Alleanza delle Cooperative Italiane), Assoporti, le Autorità di Sistema Portuale, i Consorzi Ecopolitilene e Polieco, Enti di

ricerca e le Associazioni ambientaliste. A valle delle valutazioni effettuate, anche alla luce dell'assenza di dati certi e consolidati relativi alla raccolta e al riciclaggio per questa tipologia di rifiuti, si è ritenuto prudenzialmente di definire il tasso nazionale di raccolta degli attrezzi da pesca esclusivamente per un primo biennio (2024 - 2025), al fine di consentire un monitoraggio sul breve periodo e poter rimodulare lo stesso in relazione ai risultati ottenuti. Per tale circostanza si è prevista la disposizione contenente la delega all'adozione di successivi provvedimenti per l'aggiornamento del tasso. Entro il 2024 inoltre, secondo le disposizioni dettate dall'art. 8 comma 4 del D. lgs. 196/2021, gli attrezzi da pesca dovranno essere gestiti tramite i sistemi istituiti ai sensi della Parte Quarta del decreto legislativo n. 152 del 2006, ovvero appositi sistemi da istituirsi con decreto adottato ai sensi dell'articolo 178-bis, comma 1 del medesimo decreto legislativo n. 152 del 2006. La competente Direzione MASE ha avviato i lavori istruttori per la predisposizione dello schema di decreto riguardante l'istituzione di tali sistemi di gestione, che verranno portati avanti nel corso del corrente anno.

Il Decreto Ministeriale già pubblicato in Gazzetta Ufficiale individua in ogni caso i soggetti per i quali vi è l'obbligo di comunicazione dei dati, sia per quanto riguarda l'imnesso sul mercato sia per i dati di raccolta dei rifiuti, esiste inoltre già un sistema riconosciuto ed operativo che ha nel proprio oggetto sociale alcune tipologie di attrezzi da pesca. Nel computo del tasso verranno compresi anche i rifiuti di attrezzi da pesca gettati in mare, o anche abbandonati o persi in mare, accidentalmente pescati o raccolti durante apposite campagne di pulizia. Si segnala l'importanza di questa misura, che unitamente ad altri atti normativi come il decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197, relativo agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi e la Legge 17 maggio 2022, n. 60 "Salvamare", contribuirà a creare una gestione virtuosa di una tipologia di rifiuto che secondo la valutazione di impatto presentata dalla Commissione per la SUP rappresenta il 27 % dei rifiuti rinvenuti sulle spiagge e che per peso costituisce il 40% delle macroplastiche, producendo notevoli danni agli ecosistemi marini ad esempio a causa delle reti fantasma e il fenomeno del ghost fishing.

➤ **Raccolta dei rifiuti prodotti da nave e gestione dei relativi impianti portuali.**

Per quanto riguarda il punto 2.3.14 del Piano, è stato approvato in data 4 marzo 2024 in Consiglio dei Ministri lo schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197, relativo agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi. Nella fase di redazione dello schema di decreto sono state effettuate le consultazioni a cui hanno partecipato tutti gli stakeholders del settore, tra cui figurano le associazioni di categoria e tutti gli operatori di settori sulle diverse aree di competenza, sono state altresì coinvolte le Associazioni ambientaliste, ISPRA, le Regioni, i Comuni, le province (UPI), il Corpo delle Capitanerie e i Ministeri interessati. Dopo una prima analisi delle osservazioni ricevute, effettuata dal MASE, le stesse sono state analizzate insieme al Reparto Ambientale Marino (RAM) presso il Ministero medesimo. Le modifiche apportate sono volte a garantire una maggiore aderenza delle disposizioni normative alle competenze effettivamente assegnate ai soggetti coinvolti nelle attività afferenti alla gestione dei rifiuti delle navi e degli impianti portuali di raccolta. Per il riparto delle competenze tra le Autorità di

Sistema Portuale e le Autorità marittime, lo schema proposto tende a garantire una maggiore aderenza delle disposizioni normative alle competenze effettivamente assegnate ai soggetti coinvolti nelle attività afferenti alla gestione degli impianti portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi.

7. Ulteriori prospettive regolatorie unionali nel settore della “blue economy” (riciclaggio navi, convenzione di Hong Kong e altro)

Il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, al fine di riavviare l’iter di ratifica della Convenzione di Hong Kong, ha richiesto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica e alle Capitanerie di porto le eventuali norme di adattamento dell’ordinamento interno, le relazioni di accompagnamento e la traduzione in italiano della Convenzione.

Il Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica, al fine di fornire il proprio parere, è in attesa di ricevere la documentazione necessaria al riavvio dell’iter di ratifica dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, ai sensi dell’articolo 2, comma 1, del DM 12 ottobre 2017 “Disciplina delle procedure autorizzative per il riciclaggio delle navi”, emanato in attuazione delle disposizioni di cui al Regolamento (UE) n.1257/2013 relativo al riciclaggio delle navi, è designato quale autorità competente responsabile degli impianti di riciclaggio delle navi, relativamente a tutte le operazioni nel territorio di giurisdizione.

8. L’energia proveniente dal mare

➤ Settore Upstream

Per quanto di competenza rispetto al settore upstream, si segnala in merito al paragrafo 2.1.4 del Piano del Mare, che il Piano per la transizione energetica sostenibile delle aree idonee (PiTESAI), adottato con DM 548 del 28.12.2021 in attuazione dell’art. 11-ter della Legge 12/2019, è stato oggetto di diversi ricorsi al TAR da parte di quasi tutti gli operatori del settore upstream; il TAR con sentenze recentemente adottate (le prime pubblicate il 12.2.2024) ha annullato il predetto Piano, confermando alcune censure di illegittimità sostenute dai ricorrenti. La seguente previsione del PiTESAI per cui *“Si ritiene pertanto che il presente Piano adotti la previsione sia di escludere per il futuro la apertura alle attività upstream di nuove zone marine che non sono state sinora aperte alla ricerca e alla coltivazione degli idrocarburi, sia di giungere a chiudere a nuove attività le aree ricadenti nelle zone marine già aperte ove non è stata mai presentata alcuna istanza relativa alle attività di prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi o dove questo non è più avvenuto nell’arco degli ultimi 30 anni, adottando pertanto un criterio di “riperimetrazione” delle attuali zone marine sulla base del criterio amministrativo (cartografia dei titoli minerari vigenti e non vigenti in Italia negli anni 1990-2021); tale determinazione sarà definita con specifico Decreto del Ministro della Transizione Ecologica a seguito della adozione del PiTESAI”* non è pertanto al momento più attuale né “vigente”.

E' in corso di valutazione l'eventuale impugnazione delle sentenze TAR di annullamento sopra indicate, ovvero l'eventuale adozione di diverse soluzioni anche normative a riguardo.

Relativamente al settore della prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi, è attualmente possibile presentare nuove istanze per il rilascio di nuovi titoli minerari a mare o variazioni di programma lavori di titoli vigenti sia con obiettivo minerario a gas che a olio, stante il recente annullamento del PiTESAI a seguito di sentenze del TAR di febbraio 2024.

Si riferisce che attualmente in Italia sono in istruttoria 17 istanze per il conferimento di nuovi titoli minerari a mare. Si riporta l'elenco delle istanze in essere:

- 5 istanze di prospezione;
- 11 istanze di permesso di ricerca;
- 1 istanza di concessione di coltivazione.

Nella Tabella 1 viene riportato il numero di istanze permesso di ricerca e concessione di coltivazione in mare distinte per zona marina (situazione aggiornata al 29.02.2024) e relativa superficie occupata.

Tabella 1 Inquadramento territoriale delle istanze in istruttoria ubicate in mare*

| Mare | Istanze di permesso di ricerca | | Istanze di concessione di coltivazione | |
|--------|--------------------------------|-------------------------|--|-------------------------|
| | Numero | Area (km ²) | Numero | Area (km ²) |
| Zona A | 1 | 343,5 | 1 | 65,89 |
| Zona B | 4 | 1469,3 | 0 | |
| Zona C | 1 | 272,4 | 0 | |
| Zona F | 5 | 2452,3 | 0 | |
| Zona G | 1 | 0,5 | 0 | |

* Nota: Le istanze ricadenti in più di una zona marina sono conteggiate più volte, una per ciascuna zona

Oltre a quanto sopra riportato, attualmente in Italia sono vigenti 68 titoli minerari in mare così suddivisi:

- 9 permessi di ricerca a mare, tra questi occorre ricordare che un permesso dell'area off-shore è in attesa di ripristino minerario dell'area;
- 59 concessioni di coltivazione a mare, tra le quali 4 cessate e in attesa di ripristino minerario dell'area.

Nella Tabella 2 viene descritto più nel dettaglio zona per zona marina il numero di titoli minerari presenti (situazione aggiornata al 29.02.2024) e la superficie occupata.

Tabella 2 Inquadramento territoriale dei titoli minerari a mare (aggiornamento al 28.02.2024) *

| Zona marina | Permessi di ricerca | | Concessioni di coltivazione | |
|---------------|---------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------|
| | Numero | Area (km ²) | Numero | Area (km ²) |
| Zona A | 2 | 631,6 | 32 | 2672,99 |
| Zona B | 1 | 423,7 | 20 | 2091,98 |
| Zona C | 2 | 106,37 | 3 | 234,93 |
| Zona D | 1 | 57,57 | 3 | 90,87 |
| Zona F | 5 | 2981,16 | 2 | 581,85 |
| Zona G | 1 | 368,58 | 1 | 145,6 |
| TOTALE | 12 | 4568,98 | 61 | 5818,22 |

* Nota: I titoli ricadenti in più di una zona marina sono conteggiati più volte, una per ciascuna zona

Con l'entrata in vigore dell'art. 16 del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, così come riscritto dal comma 1 dell'art.2 del decreto-legge 9 dicembre 2023, n. 181, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 febbraio 2024, n. 11, sono state concesse delle deroghe subordinate al soddisfacimento di determinate condizioni, ad alcune previsioni normative riprese nel PiTESAI.

Tale disposizione normativa, infatti, ai sensi del comma 1 del citato art. 16, affida al Gruppo GSE, sulla base di una Direttiva del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, lo svolgimento di procedure per l'approvvigionamento di lungo termine di gas naturale di produzione nazionale, mediante invito rivolto ai soggetti indicati ai successivi commi 2, 3 e 4.

In particolare, per quanto riguarda i titoli minerari e le istanze a mare, in attuazione del comma 3, in deroga alle norme di divieto delle attività di prospezione, ricerca e coltivazione nell'alto Adriatico (articolo 4 della legge n. 9 del 1991) e nelle aree marine protette (articolo 6, comma 17, del decreto legislativo n. 152 del 2006), è consentita, la coltivazione di gas naturale sulla base di concessioni esistenti ovvero di nuove concessioni, nel tratto di mare compreso tra il 45° parallelo Nord e il parallelo distante da quest'ultimo 40 chilometri a sud e che distano almeno 9 miglia marittime dalle linee di costa, purché i relativi giacimenti abbiano riserve certe di gas da produrre superiori a 500 milioni di metri cubi e siano prodotte analisi tecnico-scientifiche e programmi dettagliati di monitoraggio e verifica dell'assenza di effetti significativi di subsidenza sulle coste. In tale casistica rientrano n.2 concessioni di coltivazione vigenti ed un'istanza di concessione, tutt'ora in istruttoria che solo qualora aderisse alle procedure in parola, potrà proseguire il procedimento per il rilascio del titolo per la relativa entrata in produzione, laddove invece, in applicazione delle normative di settore previgente e del PiTESAI (allo stato annullato⁹, avrebbe dovuto essere rigettata.

Infine, in attuazione del successivo comma 4, in deroga a quanto previsto dal citato articolo 6, comma 17, del decreto legislativo n. 152/2006, nelle aree di mare poste tra 9 e 12 miglia

marittime dalla linea di costa e dalle suddette aree protette, i titolari di permessi di ricerca, purché i relativi giacimenti già rinvenuti presentino riserve certe di gas da produrre superiori a 500 milioni di metri cubi, qualora aderissero alle procedure di approvvigionamento in parola, potranno presentare istanza di concessione per produrre gas, per le finalità della norma in parola. In applicazione di detta casistica (art. 16 comma 4 D.L. 17/2022) potranno essere inseriti nell'elenco, allegato alla Direttiva sopra citata, un solo permesso di ricerca che presenta le condizioni citate dalla norma, il titolare del quale, qualora aderisse alle procedure di approvvigionamento in parola, potrà presentare istanza di concessione per produrre gas, per le finalità della norma in parola, a partire dai pozzi già realizzati (il cui utilizzo è attualmente interdetto dalla normativa vigente, e dal PiTESAI (allo stato annullato).

➤ **Rete elettrica di trasmissione offshore**

Il Sistema Elettrico Nazionale è dotato di una serie di collegamenti sottomarini in altissima e alta tensione alcuni dei quali in corrente alternata ed altri della tipologia HVDC (High Voltage Direct Current) che interconnettono la rete continentale con quella delle due isole maggiori (Sardegna e la Sicilia) ma anche con la rete dei Balcani (con il Montenegro attraverso il MON.ITA. e con la Grecia mediante il GR.ITA). Inoltre l'isola di Malta è interconnessa con la rete della Sicilia tramite un cavo a 220 kV in corrente alternata. Completano il quadro delle connessioni internazionali: il collegamento SA.CO.I. 200 kV cc che connette la Toscana alla Sardegna attraversando la Corsica ed il cavo SAR.CO. (Sardegna – Corsica a 150 kV in corrente alternata) che connette direttamente la Sardegna alla Corsica attraverso le Bocche di Bonifacio.

Per quanto concerne invece il territorio nazionale si annoverano: il cavo di collegamento (SAPEI) a 500 kV cc tra Lazio e Sardegna; i cavi di collegamento a 380 kV tra Calabria (Rizziconi) e Sicilia (Sorgente); il cavo di collegamento a 132 kV che realizza la connessione tra la Toscana e l'isola d'Elba; i cavi di collegamento a 150 kV con le due principali isole campane: Capri e Ischia con il contenuto.

Inoltre sono stati autorizzati recentemente l'intervento denominato SA.CO.I.3, consistente nel rinnovo e potenziamento dell'attuale collegamento elettrico HVDC tra la Sardegna, Corsica e Penisola italiana, l'intervento denominato "Tyrrhenian Link", consistente nel collegamento elettrico in cavo HVDC tra la Sicilia, la Sardegna e la Campania nonché l'intervento denominato "Adriatic Link" che prevede un collegamento elettrico HVDC tra l'Abruzzo e le Marche attraverso anche dei collegamenti in cavo marini.

In attesa dell'intesa regionale al fine dell'autorizzazione è previsto un nuovo collegamento in cavo ad altissima tensione in corrente continua in parte marino ed in parte terrestre tra la Sicilia e la Tunisia.

Infine sono attualmente in corso gli iter autorizzativi degli interventi per il collegamento elettrico HVAC (alta tensione in corrente alternata) 380 kV tra la Sicilia (Messina) e la Calabria (Reggio Calabria) nonché per l'ulteriore collegamento in cavo (220 kV) tra l'Italia (Ragusa) e Malta.

➤ **Terminali di rigassificazione offshore**

Gli eventi che hanno colpito il nostro Paese negli ultimi anni (segnatamente pandemia, conflitto russo-ucraino col conseguente aumento dei prezzi dell'energia, crisi in Medio-oriente) hanno evidenziato la fragilità dei modelli di interdipendenza dei sistemi energetici ed economici, mostrando che le scelte verso la decarbonizzazione, divenute sempre più urgenti in funzione del mutamento climatico ormai già in atto, dovranno anche comprendere interventi di sicurezza più massicci, connessi anche a fattori di resilienza, tali da consentire di attenuare possibili nuovi eventi avversi.

Anche in questo contesto la revisione del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima compiuta nella primavera del 2023 e già condivisa con la Commissione UE, ha considerato sia la delicata situazione geopolitica in cui si trova l'Europa, dovuta ad un conflitto che insiste su una importante rotta di approvvigionamento del gas naturale e che coinvolge il principale fornitore dell'Unione, sia gli aggiornati obiettivi di decarbonizzazione europei e la contemporanea esigenza di mantenere la sicurezza del sistema energetico nazionale.

L'aggiornamento degli obiettivi nazionali al 2030 ha coinvolto i seguenti ambiti: efficienza energetica, fonti rinnovabili, riduzione delle emissioni di CO₂; temi della sicurezza energetica, interconnessioni, mercato unico dell'energia e competitività, sviluppo e mobilità sostenibile, delineando per ciascuno di essi le misure che saranno attuate per assicurarne il raggiungimento.

In vista del 2030 e della roadmap al 2050, l'Italia sta compiendo uno sforzo per dotarsi di strumenti di pianificazione finalizzati all'identificazione di obiettivi, politiche e misure coerenti con il quadro europeo e funzionali a migliorare la sostenibilità ambientale, la sicurezza e l'accessibilità dei costi dell'energia e a promuovere una transizione giusta.

Per quanto concerne lo specifico ambito della sicurezza, l'Italia ha perseguito e intende continuare a perseguire la riduzione della dipendenza dal gas russo, anche in coerenza con gli obiettivi e le azioni portate avanti parallelamente in ambito UE. Come noto, dopo l'inizio del conflitto russo ucraina l'Italia è riuscita a ridurre del 50 per cento l'import di gas attraverso il metanodotto con ingresso a Tarvisio, incrementando l'utilizzo dei rigassificatori e l'import dall'Algeria. Nel corso del 2022 e 2023 l'Italia ha intensificato gli sforzi, già intrapresi, per la diversificazione delle fonti di approvvigionamento del gas naturale, incrementando l'utilizzo delle infrastrutture esistenti, inclusi gli impianti di stoccaggio e gli impianti di rigassificazione, aumentando la capacità di questi ultimi, sia mediante nuovi FSRU (Floating Storage and Regasification Units), sia mediante l'ampliamento della capacità di quelli già esistenti.

Ad oggi, in Italia si contano i seguenti rigassificatori offshore rigassificatore offshore "Adriatic LNG", collocato a circa 15 km al largo della provincia di Rovigo, con una capacità di 9,6 Smc/anno e per il quale è in corso il procedimento per aumentare la capacità fino a 10,4 miliardi di Smc/anno il terminale di rigassificazione "Olt offshore LNG Toscana", al largo del Mar Tirreno, posizionato a circa 22 km (12 miglia nautiche) al largo delle coste tra Livorno e Pisa, nella regione Toscana, con una capacità di rigassificazione di 5 miliardi di Smc/anno tutti attualmente attivi; a tali impianti si deve aggiungere l'unità di stoccaggio e di rigassificazione galleggiante "FSRU Golar Tundra", ormeggiata nella banchina est della darsena petroli del Porto

di Piombino, e già operativa da luglio 2023, della capacità di cinque miliardi di metri cubi annui, e delle relative opere connesse al fine di consentirne il collegamento alla rete dei gasdotti nazionale; infine, l'unità di stoccaggio e di rigassificazione galleggiante "BW Singapore", al largo di Ravenna la cui messa in esercizio è prevista nel primo trimestre 2025.

Il sistema italiano del gas, pertanto, rimane nell'attuale scenario europeo, uno dei sistemi maggiormente interconnessi, sia grazie alla sua posizione geografica privilegiata, sia grazie all'infrastruttura ramificata, che consente l'accesso alle risorse gas provenienti dal nord Africa (Algeria e Libia) e Azerbaijan tramite il sistema di trasporto di TAP, a cui si aggiunge la descritta capacità di rigassificazione del GNL.

9. Transizione ecologica dell'industria del mare

In materia di upstream, si richiamano le attività relative alla dismissione mineraria delle piattaforme e delle infrastrutture connesse già utilizzate per la coltivazione da giacimenti di idrocarburi esauriti o comunque non utilizzabili, che sono regolate dalle procedure previste dal Decreto Ministeriale 15 febbraio 2019 con il quale sono state approvate le *Linee guida nazionali per la dismissione mineraria delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse*.

Le *Linee guida* sono state realizzate per assicurare la qualità e la completezza della valutazione dei relativi impatti ambientali e si applicano alle piattaforme di produzione, piattaforme di compressione, piattaforme di transito ed infrastrutture connesse a servizio di impianti minerari nell'ambito di concessioni minerarie per la coltivazione di giacimenti di idrocarburi situate nel mare territoriale e nella piattaforma continentale. L'articolo 5 delle *Linee guida* prevede che le società titolari di concessioni minerarie comunicano entro il 31 marzo di ogni anno al Ministero dello sviluppo economico (ora MASE) l'elenco delle piattaforme i cui pozzi sono stati autorizzati alla chiusura mineraria e che non intendono utilizzare ulteriormente per attività minerarie. Questa Direzione valuta se nell'elenco sono inserite piattaforme e infrastrutture connesse delle quali le condizioni strutturali e degli impianti possano consentire il riutilizzo e, acquisiti i pareri dei competenti uffici della Direzione generale per le valutazioni ambientali di questo Ministero e del Ministero dei beni e delle attività culturali per gli aspetti di competenza, pubblica sul BUIG e sul proprio sito web, entro il 30 giugno di ogni anno, l'elenco delle piattaforme e infrastrutture connesse in dismissione mineraria.

Per l'anno 2023 l'aggiornamento all'*Elenco delle piattaforme in dismissione mineraria* è stato pubblicato con il Comunicato Ministeriale 30 giugno 2023.

Si riporta, quindi, che, in applicazione dell'art. 5 comma 1 dello stesso D.M., il 31 marzo 2024 scade il termine per la presentazione dell'elenco delle piattaforme che le società non intendono più utilizzare a fini minerari.

Per maggiori informazioni si rimanda a quanto riportato al seguente link: <https://unmig.mase.gov.it/dismissione-mineraria-delle-piattaforme-marine/>

10. Istituzione della Zona economica esclusiva.

Per quanto di competenza, si segnala in merito al paragrafo 2.1.4 che il Piano per la transizione energetica sostenibile delle aree idonee (PiTESAI), adottato con DM 548 del 28.12.2021 in attuazione dell'art. 11-ter della Legge 12/2019, è stato oggetto di diversi ricorsi al TAR da parte di quasi tutti gli operatori del settore upstream; il TAR con sentenze recentemente adottate (le prime pubblicate il 12.2.2024) ha annullato il predetto Piano, confermando alcune censure di illegittimità sostenute dai ricorrenti. La seguente previsione del PiTESAI per cui *“Si ritiene pertanto che il presente Piano adotti la previsione sia di escludere per il futuro la apertura alle attività upstream di nuove zone marine che non sono state sinora aperte alla ricerca e alla coltivazione degli idrocarburi, sia di giungere a chiudere a nuove attività le aree ricadenti nelle zone marine già aperte ove non è stata mai presentata alcuna istanza relativa alle attività di prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi o dove questo non è più avvenuto nell’arco degli ultimi 30 anni, adottando pertanto un criterio di “riperimetrazione” delle attuali zone marine sulla base del criterio amministrativo (cartografia dei titoli minerari vigenti e non vigenti in Italia negli anni 1990-2021); tale determinazione sarà definita con specifico Decreto del Ministro della Transizione Ecologica a seguito della adozione del PiTESAI”* non è pertanto al momento più attuale né “vigente”.

11. Disciplina delle attività sulla piattaforma continentale.

A tal riguardo si segnala che il Ministero sta valutando la necessità di dover disciplinare il rilascio e la gestione dei titoli per la ricerca e la produzione di minerali solidi a mare, diversi dagli idrocarburi, come per esempio i noduli polimetallici, stante la competenza in materia del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e il manifestato interesse di alcuni operatori di voler procedere con dette attività. In mancanza dell'adozione di un piano nazionale armonizzato per lo sviluppo di detto settore con relativa specifica disciplina aggiornata a riguardo, infatti, le istanze presentate (3 istanze per la ricerca di noduli polimetallici nel Mar Tirreno meridionale) appaiono non processabili.

Inoltre, in risposta alla richiesta dell'Ufficio Legislativo del Ministro per la protezione civile e le politiche del mare di offrire elementi in merito all'opportunità o meno di intraprendere azioni normative nelle materie di competenza contemplate nel “quadro sinottico” trasmesso, in vista della predisposizione di un disegno di legge in materia di “economia blu”, secondo le indicazioni fornite dal Piano del Mare approvato lo scorso 31 luglio, la competente DG IS ha provveduto a proporre di inserire nel citato DDL una delega al Ministero dell'ambiente ad adottare un disciplinare tipo per la regolamentazione della materia nonché per modificare la Legge n. 613/1967 in materia di idrocarburi, al fine di poterla estenderla anche alla ricerca e produzione di minerali solidi in mare – date le affinità dei settori - nonché armonizzarla con tutta la normativa esistente per la ricerca e la coltivazione degli idrocarburi e aggiornarla sulla base del quadro geopolitico-energetico attuale. In particolare, nell'ambito dell'economia blu, va tenuto conto della necessità di garantire la decarbonizzazione, mediante l'utilizzo comunque del gas, come fattore di transizione nonché la necessità di garantire la sicurezza degli approvvigionamenti del Paese,

per far fronte ad eventuali situazioni di emergenza come quelle che si sono verificate post – covid e in concomitanza della guerra russo-ucraina.

12. Rotte commerciali.

In merito agli obiettivi su questi paragrafi 2.2.8 e 2.4.1 rispettivamente **“Il traffico energetico: le rinfuse liquide e secche”** e **“fonti fossili”** si deve fare riferimento a quanto riportato nell’aggiornamento 2023 del Piano Nazionale Integrato Energia e Clima – PNIEC.

Si propongono quindi alcune modifiche migliorative al seguente paragrafo:

▪ **paragrafo 2.2.8 (Il traffico energetico: le rinfuse liquide e secche)**

*“Inoltre, il recente e più volte citato conflitto russo-ucraino ed il contemporaneo processo di alleggerimento portato avanti dalla nostra Nazione con riferimento all’affrancamento energetico dalla Russia, ha imposto un ripensamento complessivo delle fonti di approvvigionamento di gas. Al riguardo, è stato possibile completare questo processo solo sul presupposto che l’Italia potesse contare su competenze e infrastrutture idonee per il trasporto di gas per via marittima. È fuor di dubbio che a questo comparto viene e verrà affidato un ruolo particolarmente importante nella transizione energetica nazionale perché il trasporto e lo stoccaggio portuale di carburanti alternativi al fossile” [da sostituire con **“carburanti alternativi meno inquinanti rispetto agli attuali”**, in quanto non sono più utilizzati i carburanti fossili in via esclusiva, ma sono sempre miscelati con il carburante bio al fine di ottenere biocarburante] pongono quesiti tecnici e regolatori non comuni. Questi ultimi dovranno essere assecondata e risolti, onde non scontare pericolosi ritardi che potrebbero ripercuotersi sulla capacità nazionale di assecondata le nuove politiche energetiche determinate dal contesto internazionale e dalla transizione ecologica voluta dall’Unione europea.*

Il periodo “Fino ad oggi, tuttavia, è stata dedicata scarsa attenzione ai rigassificatori ed alle strutture di stoccaggio del gas e di altri carburanti alternativi che, specialmente negli ultimi mesi, hanno assunto un’importanza strategica per l’approvvigionamento e la diversificazione delle fonti energetiche, sovrapponendosi alle esigenze di infrastrutturazione energetica riguardante, in particolare, l’alimentazione alternativa delle navi. Occorre tuttavia rilevare che le azioni governative messe in campo in materia con il fondo complementare al PNRR non hanno ad oggi avuto un completo utilizzo per il parziale interesse manifestato dagli investitori. Nella consapevolezza che gli orientamenti europei in materia di aiuti di Stato vanno in direzione della non ammissibilità delle incentivazioni ai combustibili fossili, fra cui viene fatto rientrare il GNL non “bio”, occorre pertanto rafforzare il tema dell’energia “che viene dal mare” e “per il mare”, con interventi infrastrutturali, logistici e procedurali specificamente dedicati.” andrebbe sostituito come segue:

“La pandemia prima e i recenti eventi geopolitici dal conflitto russo-ucraino alla crisi in Medio Oriente) hanno evidenziato la fragilità dei modelli di interdipendenza dei sistemi energetici ed economici, mostrando che le scelte verso la decarbonizzazione, divenute sempre più urgenti in funzione del mutamento climatico ormai già in atto, dovranno anche comprendere interventi di

sicurezza più massicci, connessi anche a fattori di resilienza, in modo da poter attenuare possibili nuovi eventi avversi.

A tal fine l'Italia, nella revisione del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima compiuta nella primavera scorsa e già condivisa con la Commissione UE, ha considerato sia la delicata situazione geopolitica in cui si trova l'Europa, dovuta ad un conflitto che insiste su una importante rotta di approvvigionamento del gas naturale e coinvolge il principale fornitore dell'Unione, sia gli aggiornati obiettivi di decarbonizzazione europei e la contemporanea esigenza di mantenere la sicurezza del sistema energetico nazionale.

Sono così stati aggiornati gli obiettivi nazionali al 2030 sia verso i vettori di sull'efficienza energetica, sulle fonti rinnovabili e sulla riduzione delle emissioni di CO₂, sia verso il tema di sicurezza energetica, interconnessioni, mercato unico dell'energia e competitività, sviluppo e mobilità sostenibile, delineando per ciascuno di essi le misure che saranno attuate per assicurarne il raggiungimento.

Il Piano conferma l'impegno dell'Italia sul clima e per la sicurezza energetica, delineando una transizione realistica e sostenibile per il sistema italiano. In vista del 2030 e della roadmap al 2050, l'Italia sta compiendo uno sforzo per dotarsi di strumenti di pianificazione finalizzati all'identificazione di obiettivi, politiche e misure coerenti con il quadro europeo e funzionali a migliorare la sostenibilità ambientale, la sicurezza e l'accessibilità dei costi dell'energia e a promuovere una transizione giusta."

➤ **Sicurezza: obiettivi e traguardi.**

Nell'ambito degli interventi che l'Italia ha perseguito e intende perseguire per raggiungere gli obiettivi PNIEC ha grande rilevanza la riduzione della dipendenza dal gas russo. Come noto, dopo l'inizio del conflitto Russia - Ucraina l'Italia è riuscita a ridurre del 50 per cento l'import di gas attraverso il metanodotto con ingresso a Tarvisio, incrementando l'utilizzo dei rigassificatori e l'import dall'Algeria. Nel corso del 2022 l'Italia ha intensificato gli sforzi, già intrapresi, per la diversificazione delle fonti di approvvigionamento del gas naturale, potenziando l'utilizzo delle infrastrutture esistenti, inclusi gli impianti di stoccaggio e gli impianti di rigassificazione, aumentando la capacità di questi ultimi, sia mediante nuovi FSRU, sia mediante l'ampliamento della capacità di quelli già esistenti. Si è puntato anche ad ampliare la capacità di trasporto esistente, ad eliminare gli attuali colli di bottiglia, ad aumentare la produzione nazionale, anche mediante l'ottimizzazione delle concessioni già in essere, seppure sia noto che l'Italia non sia dotata di risorse naturali tali da garantire autonomia.

Per accelerare l'indipendenza dall'import russo, sono stati inoltre autorizzati due nuovi FSRU, il primo a Piombino ed il secondo a Ravenna, garantendo così una capacità di rigassificazione per ulteriori 10 mld. In tale percorso si inserisce anche il cosiddetto raddoppio del Tap che consentirà di disporre di una capacità aggiuntiva di import di gas a partire dal 2026.

Il sistema italiano del gas, in definitiva, rimane nell'attuale situazione uno dei sistemi maggiormente interconnessi del continente europeo, grazie anche alla sua posizione privilegiata e all'infrastruttura ramificata, con accesso alle risorse gas provenienti dal nord Africa (Algeria e Libia) e Azerbaijan tramite il sistema di trasporto di TAP nonché dal GNL che può essere

rigassificato nei tre impianti esistenti (Panigaglia, offshore Adriatico, OLT) a cui si è aggiunto nel 2023, in conseguenza degli interventi di urgenza decisi dal Governo per fare fronte alla crisi derivante dalla guerra russo-ucraina, un quarto impianto di tipo FRSU nel porto di Piombino con una capacità di rigassificazioni di 5 miliardi di metri cubi anno. La differenziazione dell'approvvigionamento.

13. Fonti fossili

Riguardo al paragrafo 2.4.1. si segnala che il Governo italiano, nell'ottica di potenziare l'approvvigionamento nazionale di gas per uso interno (in favore di aziende italiane maggiormente gasivore), ha adottato anche delle misure volte a incrementare la produzione nazionale di gas da giacimenti in terraferma e in mare già rinvenuti, con riserve producibili già accertate sopra una certa soglia (500 milioni di metri cubi). In particolare, con l'art. 16 del D.L. 17/2022 e s.m.i., come da ultimo modificato con D.L. 181/2023, è stato disposto che, in deroga ad alcune norme nazionali di divieto delle attività upstream in mare a fini di tutela ambientale, sono ammesse a produrre delle concessioni già rilasciate o da rilasciare, in determinati tratti di mare, tenendo comunque conto dei profili di sicurezza richiesti, purché il gas prodotto sia destinato a prezzi calmierati alle aziende nazionali ad alto consumo di gas. Anche per le concessioni in terraferma, la norma, in deroga al PiTESAI, consente la prosecuzione e/o la ripresa della produzione anche in aree non idonee di cui al predetto Piano, purché non coperte da vincoli assoluti di cui al Piano medesimo. Detto Piano è stato tuttavia recentemente annullato con sentenze del TAR pubblicate in data 12.2.2024; saranno prese dall'Amministrazione le necessarie misure del caso.

Pertanto, osservando che non esistono né embargo né sanzioni sull'importazione del gas naturale, il periodo *“La fase di transizione ecologica non potrà prescindere dal contributo delle fonti fossili. In tale contesto, le navi – quali infrastrutture mobili – possono assicurare la flessibilità che manca alle infrastrutture di terra. Per il petrolio, ad esempio, il consumo annuo di petrolio in Italia è di oltre 58 milioni di tonnellate ed arriva quasi tutto via mare. È, quindi, importante preservare la competitività della flotta cisterniera, anche rivedendo i criteri tassonomici europei. Per il gas, invece, embargo e sanzioni determineranno verosimilmente l'aumento delle gasiere nell'area mediterranea”* potrebbe essere modificato come segue: “l'incertezza geopolitica riguardo le rotte di approvvigionamento maggiormente utilizzate nel passato (importazione di gas russo attraverso l'Ucraina) determineranno verosimilmente un aumento del flusso di navi gasiere nell'area mediterranea”. Proseguendo nel periodo, sarebbe opportuno eliminare l'inciso *“Non potendo viaggiare via terra, il gas viaggerà via nave ed”* riprendendo da *“è quindi necessario che l'Italia investa risorse adeguate e favorisca una strategia industriale di lungo periodo per lo sviluppo di una flotta gasiera operata da imprese nazionali che assicuri l'indipendenza della catena di approvvigionamento nazionale. In tale scenario, un importante e strategico anello della filiera, a lungo purtroppo oggetto di scarsa attenzione, è costituito dai rigassificatori e dalle strutture di stoccaggio.”*

14. Individuazione e monitoraggio dei georischi marini.

Per quanto riguarda l'individuazione e il monitoraggio dei georischi marini la competente Direzione IS ha avviato, già a partire dal 2014, diverse iniziative volte al miglioramento della sicurezza offshore ai sensi dell'articolo 35 del Decreto Legge 22 giugno 2012, n. 83 e in linea con quanto previsto dalla Direttiva per la sicurezza offshore 2013/30/UE recepita in Italia con D.M. 145/2015 (<https://unmig.mase.gov.it/cli pea-sicurezza-offshore/>). Le iniziative hanno riguardato la stipula di accordi di ricerca con enti, università, corpi dello stato.

Nell'ambito dell'individuazione e monitoraggio dei georischi marini (di cui al piano in oggetto), questa direzione riporta i risultati ottenuti dagli accordi di ricerca avviati nel 2020 e conclusi nel 2023. In particolare, i temi trattati nell'ambito di detti accordi riguardano:

➤ **Misura, analisi e modellazione delle deformazioni del suolo in aree interessate da subsidenza di origine naturale e antropica**

Condotto dall'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia (INGV) in continuità con il progetto subsidenza (2021) i cui risultati sono stati pubblicati con il report integrato di fine progetto disponibile sul sito al link <https://unmig.mase.gov.it/wp-content/uploads/2021/06/progetto-subsidenza-report-integrato-di-fine-progetto.pdf>.

Con questo progetto INGV ha studiato definito e testato un approccio multidisciplinare al Monitoraggio delle deformazioni del suolo in un'area, come quella padano-romagnola onshore e offshore, caratterizzata da diverse forzanti la deformazione del suolo, con particolare attenzione a quelle potenzialmente indotte dall'attività di produzione e stoccaggio di idrocarburi.

➤ **Hazard and Risk Assessment Lacinia – H&RA Lacinia**

Il progetto nasce come prosecuzione del progetto SPOT (Sismicità Potenzialmente innescabile Offshore e Tsunami) e ha prodotto delle *“Buone pratiche per lo studio della potenziale interazione tra attività produttive in una piattaforma offshore e sorgenti sismogeniche e tsunamigeniche (quali faglie e frane) presenti nelle vicinanze, nonché degli impatti e delle perdite causate da una loro eventuale attività”* (<https://unmig.mase.gov.it/wp-content/uploads/2024/02/buone-pratiche-HeRA-Lacinia.pdf>).

Quanto riportato nel documento può rappresentare una valida traccia guida sulle metodologie e il workflow da adottare nel caso si intendano approfondire le tematiche sopracitate. Il Progetto H&RA Lacinia rappresenta una collaborazione tra vari enti, ognuno con uno specifico ruolo. Gli enti di ricerca coinvolti e i loro ambiti di competenza sono stati: INGV (modello geologico strutturale e scenari di scuotimento sismico), ISMAR (definizione e modellazione di corpi di frana), RSE S.p.A. (modello 3D dinamico del giacimento), Università di Bologna (simulazioni di tsunami da frana e da terremoto), EUCENTRE (impatti da terremoto), ReLUIIS (impatti da tsunami). Approfondimenti al link <https://unmig.mase.gov.it/hazard-and-risk-assessment-lacinia-hra-lacinia/>.

Per quanto riguarda le iniziative legislative o amministrative che sono già avviate sempre nell'ambito dell'individuazione e monitoraggio dei georischi marini si citano i seguenti nuovi

accordi di ricerca (siglati nel 2023 e in essere) e finalizzati all'incremento della sicurezza offshore:

➤ **Circolazione di fluidi in zone estensionali e a pieghe e sovrascorrimenti: studio di analoghi onshore per pianificare il monitoraggio offshore.**

Questo progetto, in prosecuzione di quanto avviato già nel precedente accordo, ha l'obiettivo di poter estendere all'ambiente marino off-shore le metodologie di analisi e monitoraggio per lo studio della circolazione di fluidi in zone estensionali e compressive come analoghi di strutture offshore. L'approfondita conoscenza ed esperienza maturata in vari settori geodinamici onshore sarebbe, infatti, un contributo fondamentale per future sperimentazioni anche in mare. In ambiente marino il monitoraggio geochimico avviene tramite l'installazione di sonde multiparametriche posizionate su fondo mare o nel sottosuolo. Tuttavia, l'elevato costo delle sonde e l'incertezza sulla distribuzione delle strutture geologiche che veicolano i fluidi, rende difficile la pianificazione di tale monitoraggio e la valutazione dei risultati. Per ottimizzare il monitoraggio in ambiente offshore è quindi di fondamentale importanza comprendere prima la variabilità spaziale e temporale del flusso dei fluidi.

Il progetto è condotto con il Dipartimento di Scienze della Terra (DST) La Sapienza e l'Istituto di Geologia Ambientale e Geoingegneria (IGAG) del CNR (<https://unmig.mase.gov.it/circolazione-di-fluidi-in-zone-estensionali-e-a-pieghe-e-sovrascorrimenti-studio-di-analoghi-onshore-per-pianificare-il-monitoraggio-offshore/>).

➤ **SPIN**

Il progetto denominato “Test Delle Buone Pratiche Per Lo Studio Della Potenziale Interazione Tra Attività Offshore E Pericolosità Naturali” – SPIN” si inserisce nel percorso di sviluppo tracciato dai progetti precedenti. L'obiettivo di SPIN è quello di applicare e validare il work-flow metodologico sviluppato durante H&RA Lacinia, riportato nel documento di “Buone Pratiche” sopra citato. SPIN, ad oggi in essere, ha come oggetto di studio due aree di interesse: una, ubicata nell'offshore marchigiano (centrata in corrispondenza dell'epicentro della sequenza sismica del pesarese di novembre 2023), significativa per lo studio delle possibili interazioni con le faglie sismogenetiche ivi presenti; l'altra, nel Canale di Sicilia (centrata in corrispondenza del bacino di Gela), è significativa per l'elevata pericolosità legata ad eventi franosi sottomarini).

Il progetto, inoltre, mira a valutare il potenziale impatto sulla pericolosità dei georischi sopra citati dovuto alle attività antropiche legate alla produzione di idrocarburi. Gli enti partecipanti al progetto SPIN sono gli stessi, e con le stesse competenze, elencati nel progetto H&RA Lacinia.

Per quanto riguarda le iniziative legislative o amministrative che si intendono avviare nel corso del presente anno, occorre far riferimento alle attività di geomonitoraggio connesse agli “Indirizzi e linee guida per il monitoraggio della sismicità, delle deformazioni del suolo e delle pressioni di poro nell'ambito delle attività antropiche (ILG)”.

Tale documento deriva dai seguiti delle conclusioni della Commissione ICHESE (*International Commission on Hydrocarbon Exploration and Seismicity in the Emilia Region*), che ha evidenziato l'opportunità che le attività di coltivazione di idrocarburi e di produzione di energia geotermica, sia in atto sia di nuova programmazione, siano costantemente monitorate tramite reti

ad alta tecnologia, finalizzate a seguire l'evoluzione nello spazio e nel tempo dell'attività microsismica, delle deformazioni del suolo e della pressione di poro. A questa raccomandazione è seguita la pubblicazione (2014) del documento in parola (ILG), redatto con l'obiettivo di definire gli standard iniziali di osservazione degli effetti delle attività antropiche a seguito di operazioni di reiniezione di fluidi nel sottosuolo (acque di strato) e di estrazione/stoccaggio di idrocarburi e, in particolare, di stabilire le procedure e i protocolli di monitoraggio, includendo tra questi le modalità di analisi dell'evoluzione spaziotemporale di alcuni parametri descrittivi della sismicità, della deformazione del suolo e della pressione di poro.

Le indicazioni riportate possono essere, inoltre, applicabili, con opportuni adattamenti tecnici, anche ad attività offshore, specialmente vicino alla costa. In particolare, la competente Direzione IS ha avviato l'iter per l'applicazione degli ILG al programma sperimentale di stoccaggio geologico di anidride carbonica (CO₂) denominato "CCS Ravenna Fase 1", conformemente a quanto previsto dal Decreto di Autorizzazione D.M. 26 gennaio 2023.

15. Sfruttamento delle risorse minerarie sottomarine.

Nell'ambito dello sfruttamento delle risorse minerarie sottomarine (di cui al piano in oggetto), il MASE riporta le attività in essere dagli accordi di ricerca siglati nel 2023. In particolare, i temi trattati nell'ambito di detti accordi riguardano:

➤ Progetto "*Valutazione del potenziale minerario nazionale di gas*"

Il progetto è sviluppato attraverso l'avvio delle attività previste nell'ambito di accordi di ricerca stipulati con l'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia - INGV (registrato alla Corte dei conti in data 01/01/2023 n.1) con RSE S.p.A. (registrato alla Corte dei conti in data 03/01/2023 n. 55) e con l'Università di Milano Bicocca – CRIET (Registrato alla Corte dei conti 12/01/2023 n. 158). L'obiettivo di INGV nell'ambito dell'accordo (attività 2) è di "*valutare le potenziali riserve di gas naturale per i progetti non ancora accertati (Risorse Esplorative) all'interno di istanze e permessi di ricerca esistenti oggi o nel recente passato, considerando anche le potenziali risorse ipotizzate da precedenti valutazioni degli operatori del settore, ma non ancora esplorate e/o sviluppate*".

Inoltre, la società RSE S.p.A. si occupa di valutare il potenziale minerario nell'ambito di giacimenti inattivi presenti in concessioni attualmente ferme per motivi amministrativi.

Infine, il CRIET provvede alla creazione di un database delle riserve connesse alle concessioni di coltivazioni di Oil & Gas che racchiude i dati e analizza le informazioni derivanti alle riserve P1(certe), P2 (probabili), P3 (possibili) e risorse contingent (C) (altre informazioni sono disponibili al link <https://unmig.mite.gov.it/valutazione-del-potenziale-minerario-nazionale/>).

➤ Progetto per la sicurezza e la transizione energetica

Il progetto è finalizzato ad affrontare le sfide che la transizione energetica sta proponendo, con particolare riferimento al sequestro e stoccaggio della CO₂ e all'introduzione dell'H₂ green quale vettore energetico che consenta di ottimizzare lo sfruttamento delle fonti rinnovabili. Lo

sviluppo del progetto avviene tramite due linee di ricerca con una moltitudine di attività a carattere multidisciplinare.

- a) studio di fattibilità di conversione di piattaforme offshore nella prospettiva della transizione energetica verso H₂ green e riconversione della CO₂;
- b) sicurezza e aspetti tecnico-normativi per la gestione della CO₂ e delle miscele di gas naturale e idrogeno.

Nell'ambito dello sfruttamento delle risorse minerarie sottomarine relativamente alla linea di ricerca a) sopracitata, la competente Direzione IS nell'ambito dell'accordo con il Politecnico di Torino, Environment Park, Fondazione Istituto Italiano di Tecnologia (IIT) ha avviato relativamente allo stoccaggio in giacimento della CO₂ e dell'H₂, a partire dalla possibile riconversione di una piattaforma offshore:

- Studi di simulazione del comportamento dei giacimenti, anche adibiti allo stoccaggio;
- Caratterizzazione di rocce serbatoio e di copertura a seguito dell'esposizione a CO₂ o H₂ e sue miscele tramite prove sperimentali in laboratorio anche alle condizioni di giacimento.

16. Incremento delle attività subacquee.

Per quanto riguarda le iniziative legislative o amministrative che sono già avviate nell'ambito della ricerca riguardante la sicurezza delle operazioni a mare, si citano i seguenti accordi di ricerca (siglati nel 2023 e in essere):

- **Attività di ricerca e di supporto istituzionale per lo studio di approcci innovativi in relazione alle tematiche della sicurezza anche ambientale delle attività in piattaforme situate a mare, della dismissione e riconversione di tali impianti per attività di recupero di elementi rari dall'acqua di mare, di iniezione/erogazione di fluidi anche nell'ottica dello stoccaggio temporaneo nei giacimenti esauriti a supporto della low-carbon transition.**

Questo progetto era articolato secondo 5 temi di ricerca.

Una delle tematiche previste dall'accordo in parola, legata all'incremento delle attività subacquee, è stata la messa a punto di nuovi payload in grado di campionare l'acqua di mare e di eseguire analisi di parametri fisici (es. salinità, temperatura, densità, trasmittanza), di parametri chimici (ad es. pH, O₂ disciolto), di contaminanti (es. BTEX, idrocarburi alifatici, fenoli e idrocarburi aromatici) da montare su AUV per il monitoraggio off-shore effettuato in continuo. Al termine delle attività di ricerca e sviluppo è stato condotto un test, nel giugno 2023, che ha permesso di validare i risultati del progetto stesso mediante il prelievo e l'analisi di campioni d'acqua di mare in profondità nei pressi di una piattaforma al largo di Ravenna.

Il progetto è stato condotto dal Politecnico di Torino, in qualità di Mandataria dell'Associazione Temporanea di Scopo (ATS), costituita con atto del 20/12/2018, composta dal Politecnico di Torino, da Environment Park S.p.A. e dalla Fondazione Istituto Italiano di Tecnologia.

- **Accordo Marina Militare per lo svolgimento di attività operative in mare, finalizzate ai controlli per la sicurezza anche ambientale delle attività di upstream offshore.**

Questo accordo prevede attività operative in mare tra le quali:

1. ispezioni a mezzo ROV e operatori subacquei e campionamento di acqua e sedimento vicino sistemi e strutture energetiche quali condotte sottomarine (per verifica integrità infrastrutturale) e piattaforme di produzione offshore;
2. rilievi idro-oceanografici (es. batimetrico e water column dell'area offshore di Fano) anche al fine di verificare eventuali dissesti del fondale e attività correlate per la realizzazione di cartografia mineraria della DGIS, fornitura di prodotti nautici e cartografici tematici e batimetrici in formato digitale;
3. Supporto tecnico e logistico per lo svolgimento di attività di monitoraggio e misura offshore tramite apparecchiatura AUV realizzate nell'ambito delle attività di ricerca della Direzione con particolare riferimento all'Accordo con il Politecnico di Torino.

Le attività sono svolte dalla Marina Militare attraverso mezzi e personale idoneamente attrezzato e qualificato e in collaborazione, in base alle disponibilità, con il Laboratorio chimico della Divisione V del MASE.

➤ **Progetto Sicurezza operazioni a mare**

Questo progetto è articolato secondo tre linee di ricerca.

Una prima attività riguarda l'identificazione degli scenari di incidente grave, dal punto di vista della sicurezza del personale e della sicurezza ambientale. Sulla base dell'esperienza maturata nell'applicazione del Decreto Legislativo n. 145/2015, nonché, in base a metodi riconosciuti dagli standard tecnici internazionali, verranno identificati gli scenari di incidente grave con effetti potenziali sulla sicurezza del personale e sull'ambiente in relazione alle attività di prospezione, ricerca e sviluppo di campi mineralizzati a gas naturale per il contesto di principale interesse (mare Adriatico).

Verranno quindi definiti alcuni scenari di riferimento, per i quali verranno quantificati i principali parametri relativi ai termini sorgente (tipologia e quantità/portate delle sostanze rilasciate, condizioni del rilascio, etc.).

La seconda attività prevede un'analisi comparativa tra attività di prospezione, ricerca e sviluppo di campi mineralizzati a gas naturale in aree offshore. A partire dagli scenari incidentali definiti nella prima attività verrà effettuata un'analisi delle conseguenze finalizzata a identificare le tipiche aree di impatto potenziale per i danni per l'uomo e per l'ambiente attraverso la definizione di soglie di danno per le diverse tipologie di danno di riferimento considerato. I risultati verranno esaminati considerando anche l'influenza di parametri esterni e di sito (ad esempio direzione e velocità del vento) e i principali parametri sito-specifici da considerare nella determinazione delle aree di impatto.

La terza linea di ricerca consisterà nell'analisi della presenza e rilevanza di eventuali aggravii dei rischi in funzione della distanza dalla costa. I risultati delle attività 1 e 2 verranno esaminati dal punto di vista dei fattori causativi degli incidenti di riferimento e dei principali fattori sito-specifici che influenzano le conseguenze degli eventi di rilascio, al fine di determinare l'influenza e il possibile aggravio di rischio derivante dalla vicinanza alla costa. In particolare, le aree di impatto individuate nella seconda attività verranno comparate per rilasci a 5, 9 e 12

miglia dalla costa al fine di verificare la rilevanza di eventuali aggravii dei rischi sull'estensione delle stesse.

Il progetto è condotto con il Dipartimento di Ingegneria Civile, Chimica, Ambientale e dei Materiali (DICAM) dell'Alma Mater Studiorum - Università di Bologna.

Infine, per quanto attiene alla **dimensione subacquea ed alle risorse geologiche dei fondali**, si rappresenta che sono state presentate al MASE tre istanze di permesso di ricerca di minerali solidi in mare (solfori polimetallici).

Tali istanze sono state sottoposte alla disamina della Commissione per gli Idrocarburi e le Risorse Minerarie (CIRM) del 24/11/2023 e del 01/12/2023 e per maggiori approfondimenti sullo stato dei relativi procedimenti si rimanda allo specifico appunto informativo inviato al riguardo ai competenti Uffici di questo Dicastero con nota prot. 40514 del 1° marzo 2024.

17. I cambiamenti climatici

Il 26 gennaio 2023 è stato emanato il Decreto Ministeriale di autorizzazione del “Programma di stoccaggio sperimentale individuato dal livello esaurito PL2-C del campo Porto Corsini mare Ovest (PCWM) – denominato “PCWM CCS” – nell’ambito dell’area in concessione di coltivazione di Idrocarburi “A.C26.EA””, in attuazione del Decreto Legislativo 14 settembre 2011, n. 162 e s.mi recante “Attuazione della direttiva 2009/31/CE in materia di stoccaggio geologico del biossido di carbonio, nonché modifica delle direttive 85/337/CEE, 2000/60/CE, 2001/80/CE, 2004/35/CE, 2006/12/CE, 2008/1/CE e del Regolamento (CE) n. 1013/2006”. In particolare, l’autorizzazione è stata rilasciata ai sensi dell’art. 7, comma 3, del D.Lgs. 162/2011, come modificato dall’art. 60-bis, comma 1, lettera b), DL 16 luglio 2020 n. 76, convertito con modificazioni in Legge 11 settembre 2020, n. 120.

Il programma sperimentale in parola prevede lo stoccaggio geologico di anidride carbonica (CO₂) per un volume di 25.000 t/a e durata di iniezione pari ad un massimo di due anni - pertanto inferiore alle 100.000 tonnellate - nel complesso di stoccaggio individuato dal livello esaurito PL2-C del campo Porto Corsini Mare Ovest (PCMW).

18. La cooperazione europea e internazionale

Il MASE, sulle materie nel settore oil&gas offshore e nel settore minerario, è coinvolto e partecipa ai seguenti tavoli internazionali per gli aspetti di competenza di seguito descritti:

- European Union Offshore Oil and Gas Authorities Group – EUOAG un forum dedicato allo scambio di informazioni ed esperienze sui temi della prevenzione e risposta alle emergenze anche ai fini di un confronto sull’applicazione delle previsioni della Direttiva 30/2013/EU sulla sicurezza offshore;
- International Seabed Authority – ISA l’autorità per la regolazione delle attività di produzione dei minerali solidi nelle acque internazionali che lavora su estrazione di noduli di polimetallici, noduli polimetallici di zolfo, crosta ricca in ferro -manganese. Attualmente il contributo della Direzione alla redazione dei documenti di riferimento dell’ISA si concentra sulla

redazione della valutazione di impatto ambientale e del codice minerario limitatamente agli aspetti delle dismissioni minerarie.

- Tavolo bilaterale Italia – Croazia: aspetti tecnici della Joint declaration legati alla sezione Energia.

19. La Sicurezza on-shore e off-shore.

Nel settore oil&gas offshore, il MASE ha avviato, già a partire dal 2014, diverse iniziative volte al miglioramento della sicurezza offshore ai sensi dell'articolo 35 del Decreto Legge 22 giugno 2012, n. 83 e in linea con quanto previsto dalla Direttiva per la sicurezza offshore 2013/30/UE recepita in Italia con D.M 145/2015 (<https://unmig.mase.gov.it/cli pea-sicurezza-offshore/>). Le iniziative hanno riguardato la stipula di accordi di ricerca con enti, università, corpi dello stato.

Le collaborazioni finora avviate hanno portato a risultati positivi nell'ambito dei controlli e nel miglioramento delle conoscenze in campo scientifico per il monitoraggio delle operazioni offshore.

Per il 2024, arco temporale di riferimento per l'informativa di cui alla citata Direttiva 26 febbraio 2024, sono in vigore presso questa Direzione i seguenti accordi:

➤ Monitoraggio deformazioni del suolo (Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia - INGV, Dipartimento di Ingegneria Civile, Chimica, Ambientale e dei Materiali -DICAM- dell'Università di Bologna, Istituto per il Rilevamento Elettromagnetico dell'Ambiente -IREA- del CNR).

Si riporta in primo luogo il progetto realizzato dall'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia (INGV) in continuità con il progetto subsidenza (2021) i cui risultati sono stati pubblicati con il report integrato di fine progetto disponibile sul sito al link <https://unmig.mase.gov.it/wp-content/uploads/2021/06/progetto-subsidenza-report-integrato-di-fine-progetto.pdf>.

Con questo progetto INGV ha studiato definito e testato un approccio multidisciplinare al Monitoraggio delle deformazioni del suolo in un'area, come quella padano-romagnola onshore e offshore, caratterizzata da diverse forzanti la deformazione del suolo, con particolare attenzione a quelle potenzialmente indotte dall'attività di produzione e stoccaggio di idrocarburi.

Nel 2024 è stato, inoltre, avviato un progetto con l'Università Alma Mater Studiorum di Bologna – DICAM in prosecuzione dell'attività di studio effettuata con gli accordi precedenti per il miglioramento del monitoraggio della subsidenza in aree offshore e in zone costiere, anche mediante infittimento di reti GNSS con strumenti anche a basso costo utilizzati in modalità di rete, utilizzo di posizionamenti certificati, (segnali di integrità ESA, ente spaziale europeo) e incremento di osservabili dovuto all'evoluzione delle costellazioni Glonass, Beidou e Galileo.

Infine si riporta, relativamente al tema delle deformazioni anche l'analisi effettuata dal CNR - IREA per il monitoraggio INSAR e il miglioramento delle tecniche di acquisizione ed elaborazione dei dati satellitari con metodo SBAS realizzato da CNR - IREA.

➤ **Circolazione di fluidi in zone estensionali e a pieghe e sovrascorrimenti: studio di analoghi onshore per pianificare il monitoraggio offshore** (Dipartimento di Scienze della Terra -DST- dell'Università di Roma La Sapienza, Istituto di Geologia Ambientale e Geoingegneria -IGAG- del CNR).

Questo progetto, in prosecuzione di quanto avviato già nel precedente accordo, ha l'obiettivo di poter estendere all'ambiente marino off-shore le metodologie di analisi e monitoraggio per lo studio della circolazione di fluidi in zone estensionali e compressive come analoghi di strutture offshore. L'approfondita conoscenza ed esperienza maturata in vari settori geodinamici onshore sarebbe, infatti, un contributo fondamentale per future sperimentazioni anche in mare. In ambiente marino il monitoraggio geochimico avviene tramite l'installazione di sonde multiparametriche posizionate su fondo mare o nel sottosuolo. Tuttavia, l'elevato costo delle sonde e l'incertezza sulla distribuzione delle strutture geologiche che veicolano i fluidi, rende difficile la pianificazione di tale monitoraggio e la valutazione dei risultati. Per ottimizzare il monitoraggio in ambiente offshore è quindi di fondamentale importanza comprendere prima la variabilità spaziale e temporale del flusso dei fluidi.

Il progetto è condotto con il Dipartimento di Scienze della Terra (DST) La Sapienza e l'Istituto di Geologia Ambientale e Geoingegneria (IGAG) del CNR (<https://unmig.mase.gov.it/circolazione-di-fluidi-in-zone-estensionali-e-a-pieghe-e-sovrascorrimenti-studio-di-analoghi-onshore-per-pianificare-il-monitoraggio-offshore/>).

➤ **Prosecuzione del progetto H&RA Lacinia – Progetto SPIN** (Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia -INGV-, Istituto di Scienze Marine -ISMAR- del CNR, Dipartimento di Fisica e Astronomia -DIFA- dell'Università di Bologna, Fondazione EUCENTRE, Consorzio della Rete dei Laboratori Universitari di Ingegneria Sismica e Strutturale -ReLUIS- e Ricerca sul Sistema Energetico -RSE).

Il progetto denominato “Test Delle Buone Pratiche Per Lo Studio Della Potenziale Interazione Tra Attività Offshore E Pericolosità Naturali” – SPIN” si inserisce nel percorso di sviluppo tracciato dai progetti precedenti.

In particolare, il primo progetto della serie è stato il progetto SPOT (Sismicità Potenzialmente innescabile Offshore e Tsunami). Sviluppato con lo scopo di supportare le Autorità italiane nell'applicazione della Direttiva Europea sulla sicurezza delle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi Direttiva 2013/30/UE, Il progetto ha avuto come obiettivo generale l'implementazione di alcuni degli approfondimenti suggeriti dalla Commissione Grandi Rischi dopo il terremoto dell'Emilia del 2012. È stata condotta un'ampia analisi delle strutture geologiche presenti nell'offshore delle coste italiane, volta a valutare l'esistenza di faglie potenzialmente sismogeniche in prossimità delle piattaforme di estrazione olio e gas in produzione, e di corpi sedimentari potenzialmente instabili dal punto di vista gravitativo e suscettibili di (ri-) attivazione a seguito di terremoti generati dalle suddette faglie. A questa analisi ha fatto seguito una valutazione generale, alla scala nazionale, del potenziale impatto e delle conseguenti perdite causate da terremoti e tsunami generati dalle strutture riconosciute, sia tettoniche sia gravitative.

Il progetto Hazard and Risk Assessment Lacinia – H&RA Lacinia, prosecuzione del progetto SPOT, ha avuto come scopo quello di descrivere le azioni che meglio di altre potrebbero essere intraprese per valutare la sicurezza esterna di un impianto offshore rispetto all'eventualità che le attività svolte possano interagire con i pericoli naturali caratteristici dell'area su cui sorge l'impianto (in particolare terremoti, frane sottomarine e maremoti) e ha prodotto delle "Buone pratiche per lo studio della potenziale interazione tra attività produttive in una piattaforma offshore e sorgenti sismogeniche e tsunamigeniche (quali faglie e frane) presenti nelle vicinanze, nonché degli impatti e delle perdite causate da una loro eventuale attività" (<https://unmig.mase.gov.it/wp-content/uploads/2024/02/buone-pratiche-HeRA-Lacinia.pdf>).

Quanto riportato nel documento può rappresentare una valida traccia guida sulle metodologie e il workflow da adottare nel caso si intendano approfondire le tematiche sopracitate. Il Progetto H&RA Lacinia rappresenta una collaborazione tra vari enti, ognuno con uno specifico ruolo. Gli enti di ricerca coinvolti e i loro ambiti di competenza sono stati: INGV (modello geologico strutturale e scenari di scuotimento sismico), ISMAR (definizione e modellazione di corpi di frana), RSE S.p.A. (modello 3D dinamico del giacimento), Università di Bologna (simulazioni di tsunami da frana e da terremoto), EUCENTRE (impatti da terremoto), ReLUIS (impatti da tsunami). Approfondimenti al <https://unmig.mase.gov.it/hazard-and-risk-assessment-lacinia-hra-lacinia/>.

L'obiettivo di SPIN, infine, è quello di applicare e validare il work-flow metodologico sviluppato durante H&RA Lacinia, riportato nel documento di "Buone Pratiche" sopra citato. SPIN, ad oggi in essere, ha come oggetto di studio due aree di interesse: una, ubicata nell'offshore marchigiano (centrata in corrispondenza dell'epicentro della sequenza sismica del pesarese di novembre 2023), significativa per lo studio delle possibili interazioni con le faglie sismogenetiche ivi presenti; l'altra, nel Canale di Sicilia (centrata in corrispondenza del bacino di Gela), significativa per l'elevata pericolosità legata ad eventi franosi sottomarini).

Il progetto, inoltre, mira a valutare il potenziale impatto sulla pericolosità dei georischi sopra citati dovuto alle attività antropiche legate alla produzione di idrocarburi. Gli enti partecipanti al progetto SPIN sono gli stessi, e con le stesse competenze, elencati nel progetto H&RA Lacinia.

➤ **Aspetti economico-finanziari del settore energetico e minerario** (Università di Milano "Bicocca" - Centro di Ricerca Interuniversitario in Economia del Territorio -CRIET).

Gli accordi avviati con il CRIET nel 2024 riguardano due macrotemi.

Il primo accordo di ricerca è relativo all'aggiornamento della Circolare (8.11.2017) per la valutazione delle Capacità Tecniche ed Economiche (CTE) degli operatori che lavorano nel settore oil&gas e alla realizzazione di un database delle riserve connesse alle concessioni di coltivazioni di Oil & Gas;

Il secondo accordo riguarda invece il supporto all'Amministrazione per la realizzazione dei pareri ai sensi della Circolare attualmente vigente (8.11.2017) per la valutazione della CTE degli operatori del settore.

➤ **Progetto per la sicurezza e la transizione energetica** (Politecnico di Torino, Environment Park, Fondazione Istituto Italiano di Tecnologia -IIT).

Il progetto è finalizzato ad affrontare le sfide che la transizione energetica sta proponendo, con particolare riferimento al sequestro e stoccaggio della CO₂ e all'introduzione dell'H₂ green quale vettore energetico che consenta di ottimizzare lo sfruttamento delle fonti rinnovabili. Lo sviluppo del progetto avviene tramite due linee di ricerca con una moltitudine di attività a carattere multidisciplinare.

a) studio di fattibilità di conversione di piattaforme offshore nella prospettiva della transizione energetica verso H₂ green e riconversione della CO₂;

b) sicurezza e aspetti tecnico-normativi per la gestione della CO₂ e delle miscele di gas naturale e idrogeno.

Nell'ambito dello sfruttamento delle risorse minerarie sottomarine relativamente alla linea di ricerca a) sopracitata, questa Direzione nell'ambito dell'accordo con il Politecnico di Torino, Environment Park, Fondazione Istituto Italiano di Tecnologia (IIT) ha avviato relativamente allo stoccaggio in giacimento della CO₂ e dell'H₂, a partire dalla possibile riconversione di una piattaforma offshore:

- Studi di simulazione del comportamento dei giacimenti, anche adibiti allo stoccaggio
- Caratterizzazione di rocce serbatoio e di copertura a seguito dell'esposizione a CO₂ o H₂ e sue miscele tramite prove sperimentali in laboratorio anche alle condizioni di giacimento.

Inoltre, nello stesso accordo è previsto che il Politecnico di Torino si occupi della messa a punto di nuovi payload in grado di campionare l'acqua di mare e di eseguire analisi di parametri fisici (es. salinità, temperatura, densità, trasmittanza), di parametri chimici (ad es. pH, O₂ disciolto), di contaminanti (es. BTEX, idrocarburi alifatici, fenoli e idrocarburi aromatici) da montare su AUV per il monitoraggio off-shore effettuato in continuo. Al termine delle attività di ricerca e sviluppo è stato condotto un test, nel giugno 2023, che ha permesso di validare i risultati del progetto stesso mediante il prelievo e l'analisi di campioni d'acqua di mare in profondità nei pressi di una piattaforma al largo di Ravenna.

Infine, nell'ambito dell'accordo è previsto l'aggiornamento delle Linee Guida per la redazione della Relazione sui Grandi Rischi (RGR), il testo di riferimento per la redazione della RGR, richiesta ai sensi dell'Art. 11 del D.lgs. 18 agosto 2015, n.145, recepimento della Direttiva europea 2013/30/UE sulla sicurezza delle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi.

Il lavoro di aggiornamento sarà condotto anche con la collaborazione (tramite accordo con la Direzione) del CNR-ISMAR (accordo registrato all'UCB in data 16/12/2022 al n. 415).

Le attività inerenti all'aggiornamento delle Linee Guida comprendono da parte del Politecnico di Torino, il supporto normativo tramite l'analisi delle esperienze maturate dal Comitato per la sicurezza delle operazioni a mare (Comitato Offshore) e dagli operatori nell'applicazione delle Linee Guida, l'analisi delle esperienze in ambito internazionale disponibili e la stesura di una versione aggiornata delle Linee Guida; da parte del CNR-ISMAR, lo sviluppo delle metodologie per la valutazione degli impatti ambientali per dismissioni delle piattaforme offshore.

➤ **Valutazione del potenziale minerario nazionale** (Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia -INGV, Ricerca sul Sistema Energetico - RSE, Centro di Ricerca Interuniversitario in Economia del Territorio -CRIET).

Il progetto è sviluppato attraverso l'avvio delle attività previste nell'ambito di accordi di ricerca stipulati con l'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia - INGV (registrato alla Corte dei conti in data 01/01/2023 al n.1) con RSE S.p.A. (registrato alla Corte dei conti in data 03/01/2023 al n. 55) e con l'Università di Milano Bicocca – CRIET (registrato alla Corte dei conti 12/01/2023 al n. 158). L'obiettivo di INGV nell'ambito dell'accordo (attività 2) è di *“valutare le potenziali riserve di gas naturale per i progetti non ancora accertati (Risorse Esplorative) all'interno di istanze e permessi di ricerca esistenti oggi o nel recente passato, considerando anche le potenziali risorse ipotizzate da precedenti valutazioni degli operatori del settore, ma non ancora esplorate e/o sviluppate”*.

Inoltre, la società RSE S.p.A. si occupa di valutare il potenziale minerario nell'ambito di giacimenti inattivi presenti in concessioni attualmente ferme per motivi amministrativi.

Infine, il CRIET provvede alla creazione di un database delle riserve connesse alle concessioni di coltivazioni di Oil & Gas che racchiude i dati e analizza le informazioni derivanti alle riserve P1(certe), P2 (probabili), P3 (possibili) e risorse contingent (C) (altre informazioni sono disponibili al link <https://unmig.mite.gov.it/valutazione-del-potenziale-minerario-nazionale/>).

➤ **Prosecuzione del progetto Analisi costi-benefici a supporto del PITESAI** (Ricerca sul Sistema Energetico -RSE).

Nel 2022 l'accordo Analisi costi-benefici a supporto del PITESAI con la società Ricerca sul Sistema Energetico (RSE) per lo svolgimento di attività relative allo *Sviluppo di una metodologia basata sull'analisi costi-benefici (CBA) per determinare i potenziali impatti negativi (costi) e quelli positivi (benefici) a seguito del mancato rinnovo di titolo minerari, da applicare al settore dell'oil&gas onshore per poi estenderlo al settore offshore*, a supporto del MISE ai fini della elaborazione del Piano per la Transizione Energetica Sostenibile delle Aree Idonee (PiTESAI) per la programmazione delle attività di prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi sul territorio italiano è stato rinnovato.

Nell'ambito della prosecuzione delle attività realizzate ai sensi dell'accordo di collaborazione tra la Direzione generale infrastrutture e sicurezza (IS) e RSE siglato in data 1° aprile 2021, l'accordo prevede il miglioramento della metodologia di analisi Costi-Benefici realizzata per il settore onshore da applicare alle concessioni con infrastrutture minerarie specifiche (pozzi e centrali) ricadenti in area non idonea del PITESAI per poi estenderlo al settore offshore.

In particolare, saranno svolte le seguenti attività:

- Valutazione del grado di convenienza a proseguire l'attività estrattiva in una concessione con infrastrutture minerarie specifiche (pozzi e centrali) ricadenti in area non idonea;

- Applicazione del modello CBA sviluppato nell'attività 1, a casi reali di concessioni (escluse quelle in argille scagliose) con infrastrutture minerarie specifiche (pozzi e centrali) ricadenti in aree non idonee;
- Analisi CBA a casi di studio rappresentativi di concessioni in ARGILLE SCAGLIOSE con infrastrutture minerarie specifiche (pozzi e centrali) ricadenti in aree non idonee atte a valutare scenari alternativi per la transizione energetica, con l'eventuale collaborazione della regione interessata.

➤ **PITESAI “Piano di Monitoraggio Ambientale VAS (ISPRA)**

Questo accordo di collaborazione tra enti pubblici prevede attività di consolidamento ed attuazione del Piano di Monitoraggio Ambientale VAS (PMA) ai sensi dell'art. 18 del D.Lgs 3 aprile 2006 n. 152, al fine di assicurare il controllo degli effetti significativi sull'ambiente, derivanti dall'attuazione del PITESAI e alla verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli effetti negativi imprevisti e adottare le opportune misure correttive anche al fine di eventuali aggiornamenti del Piano. Tale attività in attuazione del PITESAI sono dunque connesse alle attività di vigilanza e controllo della sicurezza anche ambientale degli impianti di ricerca e coltivazione degli idrocarburi in mare come necessaria estensione dell'applicazione delle stesse a terra.

➤ **Sicurezza degli impianti offshore (Marina Militare).**

Questo accordo di collaborazione tra enti pubblici prevede attività operative in mare tra le quali:

- ispezioni a mezzo ROV e operatori subacquei e campionamento di acqua e sedimento vicino sistemi e strutture energetiche quali condotte sottomarine (per verifica integrità infrastrutturale) e piattaforme di produzione offshore;
- rilievi idro-oceanografici (es. batimetrico e water column dell'area offshore di Fano) anche al fine di verificare eventuali dissesti del fondale e attività correlate per la realizzazione di cartografia mineraria della DGIS, fornitura di prodotti nautici e cartografici tematici e batimetrici in formato digitale;
- supporto tecnico e logistico per lo svolgimento di attività di monitoraggio e misura offshore tramite apparecchiatura AUV realizzate nell'ambito delle attività di ricerca della Direzione con particolare riferimento all'Accordo con il Politecnico di Torino.

Le attività sono svolte dalla Marina Militare attraverso mezzi e personale idoneamente attrezzato e qualificato e in collaborazione, in base alle disponibilità, con il Laboratorio chimico della Divisione V del MASE.

➤ **Progetto Sicurezza operazioni a mare (Dipartimento di Ingegneria Civile, Chimica, Ambientale e dei Materiali (DICAM) dell'Alma Mater Studiorum - Università di Bologna).**

Questo progetto è sviluppato attraverso l'avvio delle attività previste nell'ambito dell'accordo di ricerca stipulato con il DICAM (registrato all'UCB in data 22/01/2024 al n. 86 e alla Corte dei conti in data 14/02/2024 al n. 516). Il progetto è articolato secondo tre linee di ricerca.

Una prima attività riguarda l'identificazione degli scenari di incidente grave, dal punto di vista della sicurezza del personale e della sicurezza ambientale. Sulla base dell'esperienza maturata nell'applicazione del Decreto Legislativo n. 145/2015, nonché, in base a metodi riconosciuti dagli standard tecnici internazionali, verranno identificati gli scenari di incidente grave con effetti potenziali sulla sicurezza del personale e sull'ambiente in relazione alle attività di prospezione, ricerca e sviluppo di campi mineralizzati a gas naturale per il contesto di principale interesse (mare Adriatico). Verranno quindi definiti alcuni scenari di riferimento, per i quali verranno quantificati i principali parametri relativi ai termini sorgente (tipologia e quantità/portate delle sostanze rilasciate, condizioni del rilascio, etc.).

La seconda attività prevede un'analisi comparativa tra attività di prospezione, ricerca e sviluppo di campi mineralizzati a gas naturale in aree offshore. A partire dagli scenari incidentali definiti nella prima attività verrà effettuata un'analisi delle conseguenze finalizzata a identificare le tipiche aree di impatto potenziale per i danni per l'uomo e per l'ambiente attraverso la definizione di soglie di danno per le diverse tipologie di danno di riferimento considerato. I risultati verranno esaminati considerando anche l'influenza di parametri esterni e di sito (ad esempio direzione e velocità del vento) e i principali parametri sito-specifici da considerare nella determinazione delle aree di impatto.

La terza linea di ricerca consisterà nell'analisi della presenza e rilevanza di eventuali aggravii dei rischi in funzione della distanza dalla costa. I risultati delle attività 1 e 2 verranno esaminati dal punto di vista dei fattori causativi degli incidenti di riferimento e dei principali fattori sito-specifici che influenzano le conseguenze degli eventi di rilascio, al fine di determinare l'influenza e il possibile aggravio di rischio derivante dalla vicinanza alla costa. In particolare, le aree di impatto individuate nella seconda attività verranno comparate per rilasci a 5, 9 e 12 miglia dalla costa al fine di verificare la rilevanza di eventuali aggravii dei rischi sull'estensione delle stesse.

*Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica*

UFFICIO DI GABINETTO

Oggetto: Integrazione alla Relazione annuale MASE – prot. UDCM 8918 in data 8 aprile 2024

Ad integrazione della Relazione annuale MASE sullo stato di attuazione dell'articolo 12, comma 10, del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito con modificazione dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204, trasmessa con nota UDCM 8918 in data 8/04/2024, si evidenzia quanto segue.

Con riferimento alla pagina n. 10 della suddetta Relazione annuale, in seno al paragrafo 4 relativo alle **Energie rinnovabili in mare**, con mirato riguardo al sottoparagrafo **Eolico OFFSHORE**, si era dato atto che il decreto-legge 9 dicembre 2023, n. 181 (c.d. Decreto Energia), convertito con modificazioni dalla L. 2 febbraio 2024, n. 11, avesse previsto all'articolo 8 – Misure per lo sviluppo della filiera relativa agli impianti eolici galleggianti in mare - la pubblicazione da parte del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, di un **Avviso volto alla acquisizione di manifestazioni di interesse per l'individuazione, in almeno due porti del Mezzogiorno rientranti nelle Autorità di sistema portuale, o in aree portuali limitrofe ad aree nelle quali sia in corso l'eliminazione graduale dell'uso del carbone, di aree demaniali marittime con relativi specchi acquei esterni alle difese foranee, da destinare attraverso gli strumenti portuali, alla realizzazione di infrastrutture idonee a garantire lo sviluppo degli investimenti del settore della cantieristica navale per la produzione, l'assemblaggio e il varo di piattaforme galleggianti e delle infrastrutture elettriche funzionali allo sviluppo della cantieristica navale per la produzione di energia eolica in mare**. Le manifestazioni di interesse sono presentate dalla Autorità di sistema portuale anche congiuntamente entro trenta giorni dalla pubblicazione dell'avviso.

In attuazione di quanto previsto dal citato articolo 8, comma 1, del Decreto Energia, il 19 aprile 2024 tale Avviso Pubblico è stato pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica e potranno essere dunque inviate le

manifestazioni di interesse da parte delle Autorità portuali per lo sviluppo della cantieristica navale al fine di realizzare la filiera tecnologica dell'eolico offshore nel nostro Paese. Link: [Avviso Pubblico per acquisire manifestazioni di interesse per l'individuazione di aree demaniali marittime da destinare alla realizzazione di infrastrutture per la produzione, l'assemblaggio e il varo di piattaforme galleggianti | Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica \(mase.gov.it\)](https://www.mase.gov.it/avviso-pubblico-per-acquisire-manifestazioni-di-interesse-per-l-individuazione-di-aree-demaniali-marittime-da-destinare-alla-realizzazione-di-infrastrutture-per-la-produzione-l-assemblaggio-e-il-varo-di-piattaforme-galleggianti)

Si tratta di un primo importante intervento del Governo per dare attuazione al decreto che incentiva la produzione di energia da impianti di eolico offshore, contribuendo in maniera innovativa alla decarbonizzazione e alla transizione energetica.

Le manifestazioni di interesse dovranno dettagliare, tra le altre, le attività proposte, le tempistiche di realizzazione e la fattibilità tecnico economica degli interventi.


L'avviso è corredato dalla tabella 1 con l'indicazione dei requisiti minimi rispetto ai valori di riferimento della tabella 1 per la costruzione e assemblaggio dei galleggianti e dalla tabella 2 per l'integrazione dei componenti della turbina eolica con il galleggiante.

Le manifestazioni di interesse e la correlata documentazione richiesta nell'Avviso devono essere inviate al MASE entro il 18 maggio 2024.

In attuazione di quanto disposta dal comma 2 del citato articolo 8, entro centoventi giorni dalla scadenza del termine per la presentazione delle manifestazioni di interesse, con decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto, per gli aspetti di competenza, con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentiti il Ministro della difesa, il Ministro per la protezione civile e le politiche del mare e le regioni territorialmente competenti, saranno individuate le aree demaniali marittime. Il medesimo decreto dovrà individuare gli interventi infrastrutturali da effettuare nelle suddette aree, anche sulla base di una analisi di fattibilità tecnico-economica e dei tempi di realizzazione degli interventi medesimi nonché le modalità di finanziamento degli interventi individuati, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.

Il Vice Capo di Gabinetto

Fabio Tancredi



*Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica*

UFFICIO DI GABINETTO

Roma, 22 maggio 2024**Oggetto: Integrazione allo schema di Relazione annuale sullo stato di attuazione del Piano del Mare.**

In merito alla Relazione annuale sullo stato di attuazione del Piano del Mare oggetto della odierna riunione preparatoria del Comitato Interministeriale per le politiche del mare in programma il prossimo 30 maggio, si evidenziano le seguenti integrazioni.

Con riferimento alla pagina n. 29 della suddetta Relazione annuale, in seno al paragrafo 9. GLI ECOSISTEMI E LE AREE MARINE PROTETTE – modificare la parte:

- *"linee guida per le attività subacquee di carattere tecnico-scientifico finalizzate alla tutela, al monitoraggio o al controllo ambientale"* (articolo 7 comma 1 della legge): ~~trasmesso al MIT per il prescritto concerto.~~ **Decreto 5 marzo 2024, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 20 marzo 2024, n. 67.**

Con riferimento alla pagina n. 19 in seno al paragrafo 4. ENERGIA PROVENIENTE DAL MARE, aggiungere il seguente periodo:

Inoltre stati presentati alla competente Direzione Generale Valutazioni Ambientali dalle società proponenti n. 80 istanze progetti di eolico offshore per l'avvio della consultazione per la definizione dei contenuti dello Studio di impatto ambientale ai sensi dell'articolo 21 del d.lgs. n. 152/2006 (cd. Scoping di VIA).

Il Vice Capo di Gabinetto

Fabio Tancredi

Allegato 5



Ministero della cultura
UFFICIO DI GABINETTO

Alla Struttura di Missione per le politiche
del mare

Struttura.politichedelmare@pec.governo.it

E, p.c.

Alla Direzione generale
Archeologia, belle arti e paesaggio
dg-abap@pec.cultura.gov.it

Oggetto: Piano del Mare. Relazione annuale sullo stato di attuazione ex art. 12, comma 10, del decreto-legge 22 novembre 2022, n. 173, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 16 dicembre 2022, n. 204. Trasmissione contributo del Ministero della cultura.

Si fa riferimento alla nota prot. n. 59 del 13 febbraio 2024 con la quale codesta Struttura di missione per le politiche del mare ha richiesto, per la stesura della relazione annuale sullo stato di attuazione del Piano del Mare indicato in oggetto, di produrre, per quanto di competenza, un resoconto recante gli obiettivi indicati dal Piano che sono stati già realizzati, nonché le eventuali iniziative legislative o amministrative già in essere e afferenti alle aree tematiche risalenti al citato Piano o quelle che si intendono avviare nel corso del presente anno.

Al riguardo, vista la nota prot. n. 17589 del 21 maggio 2024 della competente Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio, si trasmette il contributo di questo Ministero alla stesura della relazione annuale al Parlamento sullo stato di attuazione ex art. 12, comma 10, del decreto-legge 22 novembre 2022, n. 173, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 16 dicembre 2022, n. 204.

IL CAPO DI GABINETTO
Francesco Gilioli



Ministero della cultura

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI
E PAESAGGIO
SERVIZIO V

Oggetto: Piano del Mare per il triennio 2023-2025, approvato con delibera CIPOM del 31 luglio 2023 – contributo alla relazione annuale sullo stato di attuazione ex art. 12 comma 10 del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito in legge, con modificazione dall’art. 1, comma 1, legge 16 dicembre 2022, n. 204.

Il Ministero della cultura ha raccolto informazioni in merito alle attività condotte dai propri uffici centrali e territoriali, principalmente Soprintendenze archeologia, belle arti e paesaggio, potenzialmente coinvolti nell’attuazione di quanto previsto dal Piano del mare, con riferimento ad attività svolte nell’anno 2023 o, comunque, previste per l’anno in corso, nonché ogni elemento di interesse.

Ciò premesso, sono pervenute alla Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio numerosi contributi, dai quali si evincono le numerose occasioni di coinvolgimento degli uffici territoriali, le iniziative intraprese dai medesimi, quali le azioni di sensibilizzazione sui territori di competenza e le esperienze di salvaguardia e valorizzazione delle strutture insediative storiche e del patrimonio archeologico sommerso per una fruizione turistica sostenibile.

Pertanto, considerato sia il quadro sinottico che le relative direttrici per le quali si ravvisa un coinvolgimento diretto e/o indiretto di questo Ministero, si rappresenta quanto segue:

◆ SPAZI MARITTIMI

La Pianificazione spaziale marittima (PSM di cui al decreto legislativo 17 ottobre 2016, n. 201, di attuazione della direttiva 2014/89/UE), come noto, è finalizzata alla definizione di una più razionale organizzazione dell’uso dello spazio marittimo e delle interazioni fra i suoi usi, per contemperare la domanda di sviluppo con la necessità di proteggere gli ecosistemi marini ed il patrimonio culturale, e di raggiungere obiettivi sociali ed economici in maniera trasparente e pianificata. I piani di gestione dello spazio marittimo si prefiggono, infatti, di sviluppare proposte, direttive e raccomandazioni per un processo operativo e transfrontaliero di pianificazione marittima che consideri le interazioni terra-mare, anche sotto il profilo della tutela e valorizzazione del patrimonio culturale e del paesaggio.

Il Piano del Mare prevede di dare impulso alla conclusione dell’iter di approvazione dei Piani di gestione dello spazio marittimo.

A riguardo si segnala che questo Ministero, in qualità di autorità concertante, ha contribuito alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) alla quale i Piani di Gestione dello Spazio Marittimo Italiano sono stati sottoposti, come previsto dalla normativa vigente e dalle Linee Guida Nazionali, esprimendo il proprio parere di competenza per ciascuna delle tre aree marittime individuate:

- Area Marittima Tirreno e Mediterraneo Occidentale (D.M. n. 357 del 02/11/2023);
- Area Marittima Ionio e Mediterraneo Centrale (D.M. n. 355 del 02/11/2023);
- Area Marittima Adriatico (D.M. n. 358 del 02/11/2023).

Nell'ottica di promuovere l'integrazione delle azioni del Piano con gli aspetti conoscitivi degli areali sottoposti a tutela ai sensi della Parte II e III del Codice dell'Ambiente, dei siti Unesco, delle aree archeologiche sommerse e dei contesti tutelati da dichiarazione di notevole interesse pubblico, si evidenzia come la partecipazione delle Soprintendenze Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, ciascuna per il proprio territorio di competenza, e della Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio culturale subacqueo al gruppo di lavoro per la redazione dei piani di gestione dello spazio marittimo (Direttiva 2014/89UE – D. Lgs. n. 201/2016) costituito presso il Polo Scientifico dello IUAV di Venezia abbia consentito, già in fase di elaborazione, il coordinamento delle azioni del Piano con gli aspetti di salvaguardia del patrimonio paesaggistico e culturale. (Cfr. note SABAP per il per la città metropolitana di Genova e la provincia di La Spezia prot.n. 7569 del 19/04/2024 e SABAP per il Comune di Venezia e Laguna, prot. n. 8540 del 16/04/2024).

In merito alla Zona Contigua italiana ex art. 33 della UNCLOS, questo Ministero ne ritiene indispensabile e non più rinviabile la proclamazione, anche perché la stessa coinciderebbe con la fascia archeologica, riconosciuta dall'art. 303 della Convenzione *Montego Bay*, che, come noto si può estendere fino a 24 miglia dalla linea di base dello stato costiero, consentendo di effettuare operazioni di controllo tese a contrastare il commercio illecito di oggetti archeologici posti sul fondale marino.

◆ ROTTE COMMERCIALI E PORTI

Il ruolo di questo Ministero, nell'ambito di queste direttrici, strettamente interconnesse tra loro, è quello di valutare la realizzazione di nuove infrastrutture portuali a servizio delle nuove linee di crociera e dei punti di approdo per il collegamento anche delle isole minori.

Nell'ambito di tale attività, tenendo conto della necessità di disporre di specifiche risorse per l'implementazione della sostenibilità in ambito portuale, si potrebbero esplorare anche possibili forme di valorizzazione del patrimonio culturale connesso al turismo crocieristico.

Il "porto" rappresenta infatti una realtà infrastrutturale, di tipo trasportistico e produttivo che deve assumere, anche in considerazione del suo particolare impatto in termini paesaggistici/ambientali, una valenza strategica/territoriale che, con specifici interventi di riqualificazione e mitigazione, ne limitino gli eventuali effetti "collaterali" negativi.

La realtà portuale, peraltro, può essere in grado di attivare nuove opportunità di sviluppo turistico e diventare, in quanto luogo approdo alle città, interfaccia privilegiata delle reti di trasporto terrestri, migliorando i collegamenti intermodali e luogo di scambio commerciale a forte potenzialità di crescita e di attrazione turistica.

La specificità del porto viene definita innanzitutto dal rapporto con il luogo, dalle relazioni che instaura con l'orografia ed il paesaggio e con gli insediamenti.

La scelta fondativa del porto è nella storia fortemente legata a condizioni geografiche ottimali di approdo e che a loro volta inducono la fondazione di insediamenti urbani.

Inoltre la costruzione dei luoghi dello scambio si definisce nella sua storia come messa in forma del rapporto tra natura ed artificio attraverso una architettura del limite che si caratterizza come parte della struttura monumentale della città, luogo di centralità urbana in cui si organizzano le principali funzioni pubbliche.

Quindi la struttura portuale rappresenta spesso il fulcro nevralgico non solo degli interscambi commerciali, ma anche dello sviluppo urbanistico della città stessa.

In tale contesto si colloca la competenza di questo Ministero che risulta collegata, quindi, non solo alla valutazione di interventi oggetto delle procedure di valutazione di impatto ambientale, ma

anche agli strumenti di programmazione, di riqualificazione e di valorizzazione delle infrastrutture in ambito portuale.

A titolo meramente esemplificativo, tra gli interventi in ambito portuale che hanno coinvolto più di recente gli Uffici di questo Ministero ed in particolare la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Genova e la provincia di La Spezia, (cfr. nota prot. prot.n. 7569 del 19/04/2024 acquisita agli atti con prot.n. 13954 del 22/04/2024) si segnala il “*Progetto del Tunnel subportuale*”, relativo alla realizzazione di un tunnel di attraversamento del bacino portuale di Genova. In relazione a tale argomento la SABAP si è espressa nell'ambito della procedura finalizzata all'accertamento della compatibilità ambientale.

La medesima SABAP è stata, inoltre, coinvolta anche nel progetto, finanziato con fondi PNRR e inserito nell'Allegato IV del decreto-legge 31 maggio 2021 n. 77 (c.d. decreto Semplificazioni), per la realizzazione della nuova Diga Foranea del porto di Genova, che consentirà l'accesso separato del traffico croceristico e da quello commerciale.

In altri interventi di ampliamento-adeguamento e/o riqualificazione delle aree portuali è stata coinvolta la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Pisa e Livorno, che, con nota prot.n. 6925 del 22/04/2024, acquisita agli atti nella medesima data con prot.n. 14078, ha comunicato la propria partecipazione alla fase istruttoria ed all'emissione del parere endoprocedimentale di competenza relativo alla tutela paesaggistico/monumentale ed archeologica del “*Progetto di Prima Fase di attuazione Piattaforma Europa*” per l'efficientamento funzionale del porto di Livorno e del “*Progetto di mitigazione ambientale del waterfront e di mitigazione paesaggistica dell'intera area del porto*” del Porto di PIOMBINO (LI).

E' evidente come le procedure valutative ed autorizzative di interventi come quelli su citati possano fornire diversi spunti di riflessione su alcune questioni che attengono allo stato dei paesaggi costieri portuali, suggerendo nuove opportunità di sviluppo e riqualificazione, anche sotto il profilo energetico, con l'obiettivo di potenziare le infrastrutture e l'intero sistema portuale incrementandone la competitività nel rispetto delle specifiche peculiarità, a partire da quelle storico-culturali. Ed è proprio in questa ottica che si inseriscono alcune iniziative di sensibilizzazione promosse da questo Ministero particolarmente innovative come quella promossa nel 2023 dalla Direzione Generale Creatività Contemporanea, (Cfr. nota prot. n. 1609 del 18/04/2024, acquisita agli atti in data 19/04/2024 con prot.n. 13815), con il Progetto “*POP Adriatico – Porto Osservatorio Partecipato*”; il Progetto, articolato in un programma di azioni architettoniche, artistiche e cinematografiche sviluppate nello spazio pubblico adiacente ai Varchi Monumentali del Porto Vecchio di Trieste, un'area dismessa da poco in fase di trasformazione con lo scopo di implementare attività indirizzate all'inclusione della cittadinanza e del suo “sguardo”, ovvero una presa di coscienza politico-progettuale dei cambiamenti che il Porto sta subendo, costituisce una importante momento di riflessione sul ruolo del “porto” e su come esso può divenire strumento strategico-territoriali in grado di determinare potenziali ricadute positive e lungimiranti sui territori costieri e sul settore infrastrutturale/produttivo e turistico-culturale dei medesimi.

◆ ENERGIA PROVENIENTE DAL MARE

Per le procedure riguardanti lo sviluppo di energia da fonti rinnovabili, il processo di realizzazione e di approvazione degli impianti sottoposti alla Valutazione di Impatto Ambientale, prevede il concerto di questo ministero con il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica per l'espressione del parere di competenza.

Lo scopo del lavoro di questo Ministero è quello di temperare le esigenze di sviluppo economico connesse all'energia rinnovabile con quelle di tutela culturale e paesaggistica.

Tra le innumerevoli procedure attualmente proposte su tutta la costa italiana, citiamo il contributo pervenuto della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bari che con nota n. 4872 del 19/04/2024, acquisita agli atti il 22/04/2024 con prot.n. 14003, fornisce valutazioni in merito a un impianto eolico *Offshore* a 12 miglia dalla costa di Monopoli tra Capitolo e Egnatia di Fasano, con circa 80 pale eoliche, oltre che un ulteriore impianto eolico *offshore* composto da 80 generatori eolici installati in mare Adriatico Meridionale, ad una distanza pari a circa 40 km dalla linea di costa al traverso dei territori comunali di Bari, Giovinazzo, Molfetta, Bisceglie, Trani e Barletta.

◆ TRANSIZIONE ECOLOGICA DELL'INDUSTRIA DEL MARE

Anche nell'ambito di questa direttrice, nell'esercizio delle proprie competenze istituzionali, questo Ministero non può trascurare la necessità di promuovere e garantire la qualità progettuale degli interventi di ampliamento-adeguamento e/o riqualificazione delle aree portuali, strettamente legato al servizio di ops.

Nello specifico, per quanto concerne, ad esempio, lo sviluppo del *Cold Ironing*, finalizzato alla riduzione della dipendenza dai combustibili fossili e dell'impatto ambientale del settore dei trasporti marittimi, la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Pisa e Livorno (nota prot.n. 6925/2024), nel corso del 2023, ha provveduto all'istruttoria ed all'emissione dei relativi pareri di competenza relativi alla tutela paesaggistico/monumentale ed archeologica delle aree portuali di competenza coinvolte nell'investimento PNRR "Cold Ironing" di elettrificazione delle banchine portuali (porti di Livorno, Portoferraio e Piombino).

◆ PESCA ED ACQUACOLTURA

Le iniziative promosse in questa direttiva hanno riguardato soprattutto la tutela, recupero e valorizzazione di quei manufatti storicamente connessi alle attività economiche legate al mare quali appunto la pesca e l'acquacoltura. Gli uffici territoriali hanno svolto azioni mirate alla salvaguardia ed alla messa in sicurezza di edifici di interesse storico-culturale favorendone non solo la fruizione, anche mediante interventi di rifunzionalizzazione, ma anche, la valorizzazione sotto il profilo ambientale e paesaggistico.

A titolo esemplificativo, si richiama l'intervento seguito dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Pisa e Livorno, attualmente in corso, per la realizzazione di nuove infrastrutture destinate al deposito e alla vendita del pescato nella Darsena Vecchia del porto di Livorno, finalizzato alla riqualificazione funzionale ed energetica della funzione produttiva legata alla filiera della pesca.

Un'altra iniziativa di spicco è stata documentata dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'area metropolitana di Napoli (cfr. nota n. 8653 del 22/04/2024, acquisita il 02/05/2024 con prot.n. 15049), impegnata a fornire il proprio supporto ai Comuni di Monte di Procida, Bacoli e Pozzuoli, nel Grande Progetto di risanamento e valorizzazione dei Laghi nei Campi Flegrei, con la messa in sicurezza del sito borbonico, che ha mediante il ricambio e l'ossigenazione delle acque hanno dato nuova vita all'allevamento di mitili (cozze in particolare, pescate in quest'area già dagli Osci nel VII sec. a.C.), molluschi ed ostriche (storico allevamento, attivo già in epoca borbonica).

Altra iniziativa che ha inteso fornire, anche attraverso le storie umane, interessanti spunti di riflessione sulle conseguenze di un fenomeno che purtroppo sta interessando la nostra economia del mare caratterizzato dal degrado e dalla perdita della piccola pesca artigianale e delle comunità portuali, è quella promossa dalla Direzione Generale Creatività Contemporanea,

all'interno del bando "Italian Council 10": il Progetto intitolato "*Gli ultimi pescatori/ The Last Fishermen di Francesco Bellina (2022-23)*", propone una nuova grande installazione multimediale nell'Ecomuseo Urbano Memoria Viva di Palermo.

◆ GLI ECOSISTEMI E LE AMP

In questa direttrice, il contributo di questo Ministero è finalizzato in particolar modo a valorizzare il demanio marittimo, con particolare riferimento alle concessioni demaniali marittime per finalità turistico-ricreative allo scopo di aumentare la fruizione del patrimonio ambientale oltre che culturale.

In questo contesto annoveriamo il contributo pervenuto dal Parco archeologico dei Campi Flegrei con nota prot.n. 3167 del 23/04/2024, acquisita il 24/04/2024 con prot.n. 14529, ha comunicato che il Parco sommerso di Baia, il 13 Giugno 2023, durante la Conferenza degli Stati membri alla Convenzione UNESCO per la Protezione del Patrimonio Culturale Subacqueo a Parigi, è stato riconosciuto come "*best practice*" per le attività svolte sia valorizzazione che di sensibilizzazione sul territorio costiero. È in corso di studio, attraverso il lavoro dei Comuni connessi al Parco e le locali Capitanerie di Porto, anche un lavoro di analisi e progettazione sull'area del Porto di Baia, sia per la ridefinizione dello stesso, con più attenzione verso le esigenze dei visitatori del Parco, che per un nuovo disegno delle concessioni demaniali marittime ivi presenti. Con i fondi ordinari a disposizione del Parco, si è potuto far progredire il lavoro di conservazione dei resti sommersi ed in particolare delle ormai famose pavimentazioni a mosaico rinvenute negli ultimi anni nel Parco. Si tratta di un lavoro unico e di difficile realizzazione, svolto con maestranze specializzate a questa particolarissima attività. Ciò è portato avanti grazie anche alla collaborazione con l'Istituto centrale per il Restauro di Roma (ICR). Grazie ai Fondi Programmazione del MIC, è attualmente in progettazione una campagna di ricerca e restauro di alcune nuove aree del Parco, non ancora del tutto indagate e per questo non ancora aperte al pubblico: Grazie a queste attività, si vuole ampliare il percorso di visita per aumentare la fruizione del Parco e diluire la pressione di visita su alcuni settori oggi maggiormente interessati. Anche la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Genova e la provincia di La Spezia con la succitata nota n. 7569/2024, ha segnalato le iniziative intraprese con l'AMP di Portofino; infatti è in corso di stipula un "Protocollo di intesa per l'esercizio coordinato ed integrato delle attività di gestione, fruizione e promozione dei siti archeologici sottomarini rinvenuti all'interno dell'AMP Portofino", volto all'introduzione di un sistema di autorizzazione e gestione delle visite subacquee che consenta una corretta valorizzazione dei siti in accordo con le linee guida della normativa internazionale sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo.

Altre iniziative sono state intraprese nell'AMP di "Punta Campanella" dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'area metropolitana di Napoli al fine di incentivare una fruizione turistica più sostenibile. Infatti in occasione della Giornata Internazionale del Paesaggio 2024, promossa dal Ministero della Cultura, la Soprintendenza, insieme al Consorzio di Gestione dell'Area Marina Protetta "Punta Campanella", il Comune di Massa Lubrense, l'Ente Parco Regionale dei Monti Lattari, la Fondazione dei Monti Lattari e la Società Antica Sartoria Sri, ha sottoscritto un innovativo accordo per la valorizzazione e la fruizione dell'Isola d'Isca, con decreto n. 37 del 13/03/2024 che mira a promuovere la conoscenza e la tutela del patrimonio culturale e ambientale dell'Isola situata all'interno dell'Area Marina Protetta. È attualmente in via di conclusione la sottoscrizione di una convenzione operativa per progetti di studio e di ricerca concernenti le "Tecnologie Geofisiche e Geoarcheologiche per la documentazione, il

monitoraggio e la fruizione del patrimonio culturale marino-costiero" con l'Istituto di Scienze del Patrimonio Culturale del Consiglio Nazionale delle Ricerche”.

◆ DIMENSIONE SUBACQUEA

Le azioni di questo Ministero, nell'ambito della dimensione subacquea, tendono a valorizzare l'archeologia subacquea ed il potenziale turistico connesso, promuovendo la fruizione e la valorizzazione dei siti subacquei archeologici e la salvaguardia dei patrimoni sottomarini sia in termini ambientali che culturali, favorendo l'incontro tra imprese e ricerca per la costruzione di veri e propri itinerari turistici. Innumerevoli sono le iniziative intraprese dagli uffici territorialmente competenti, quali la SABAP per le provincie di Catanzaro e Crotone, la SABAP per la città metropolitana di Reggio Calabria e la provincia di Vibo Valentia ed il Parco Archeologico di Ostia Antica, che hanno intrapreso nell'ambito delle attività di conservazione e valorizzazione, azioni atte al monitoraggio dei siti archeologico-culturali subacquei noti ed a indagini archeologiche subacquee, sia strumentali che dirette, per la realizzazione di nuovi itinerari archeologici subacquei.

Anche la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'area metropolitana di Napoli che con la sopracitata nota n. 8653 del 22/04/2024 ha dato impulso allo studio e alla divulgazione, anche su scala internazionale, dei rinvenimenti lungo la Ripa Puteolana (si veda la scoperta degli Altari Nabatei), e attivato azioni di monitoraggio e costante condivisione dello stato di conservazione dei siti archeologici sommersi nell'area dei Campi Flegrei.

La Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Genova e la provincia di La Spezia con la succitata nota n. 7569/2024, ha segnalato che, in collaborazione con la Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo, ha in programma entro l'estate 2024 la realizzazione di una campagna di indagine e messa in sicurezza del *Relitto Portofino 3*, propedeutica e necessaria alle future attività di fruizione turistica del sito”.

La Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le provincie di Imperia e Savona con nota n. 4161 del 19/04/2024, acquisita agli atti il 22/04/2024 con prot.n. 13938, ha segnalato lo sviluppo di una vasta attività di valorizzazione e promozione turistica dei contesti subacquei di competenza (Apertura alla visite subacquee dei relitti di Albenga e di Imperia), unitamente alla realizzazione e all'aggiornamento dei Musei navali del territorio (Museo Navale di Imperia e Museo Navale Romano di Albenga – in corso di completamento), che oggi costituiscono una rete integrata di percorsi subacquei ed espositivi.

Attualmente la Soprintendenza è impegnata nelle fasi di progettazione dell'importante intervento sull'Isola Gallinaria e il suo complesso archeologico-monumentale, inserito all'interno del Piano Strategico Grandi Progetti Beni Culturali. Il progetto vuole mettere a sistema le eccezionali valenze archeologiche, storico-artistiche e paesaggistiche dell'isola per consentire una “restituzione” di tale patrimonio culturale alla pubblica fruizione, la realizzazione di un presidio territoriale di coordinamento e gestione delle visite e delle attività ricerche sia in ambito marino che terrestre.

◆ SISTEMA DELLE ISOLE MINORI

Questa direttiva è stata attuata nell'ottica di promuovere e coordinare le politiche volte al miglioramento territoriale delle isole minori, promuovendone sia l'identità culturale che il patrimonio naturalistico.

- A riguardo, si deve evidenziare l'attenzione da sempre rivolta dal MiC alle isole minori e già anticipata nel corso di diverse riunioni e interlocuzioni del Piano del Mare tra Amministrazioni e Portatori di interesse.

Con particolare riferimento al 'problema' relativo ai vincoli paesaggistici vigenti nelle Isole minori, questo Ministero sottolinea come essi non vadano letti come 'limiti' e ostacolo allo sviluppo, ma che anzi, proprio la presenza di specifiche norme di tutela abbia finora garantito ampia tutela a contesti territoriali così fragili, preservandone le caratteristiche specifiche che ne compongono il patrimonio culturale e paesaggistico. Proprio quest'ultimo andrebbe sempre più valorizzato, anche perché potrebbe fungere da volano per lo sviluppo turistico delle isole. Peraltro, in passato il Ministero ha promosso diverse iniziative per tali contesti, quali il Concorso di idee internazionale "Le energie rinnovabili per le isole minori e le aree marine protette italiane" promosso nel 2011 in cooperazione con l'allora MATTM e con diversi enti (quali l'associazione ambientalista Marevivo).

Sulla scorta di quanto previsto anche dal Patto siglato a Caprera nel 2016 da questo Ministero, si propone di valorizzare tali realtà, facendo sì che le stesse diventino dei veri e propri laboratori di sostenibilità. Un esempio in tal senso è rappresentato dalla tutela della risorsa ambientale costituita dalla posidonia, che è stata presa in considerazione, nel caso del recupero dell'ex carcere borbonico sito sull'Isola di Santo Stefano (cfr. Delibera CIPE n. 3/2016), che prevedeva la realizzazione di un progetto integrato di restauro e valorizzazione per il riutilizzo dell'intero complesso a finalità culturali e di alta formazione.

Occorre, pertanto, trovare forme di sviluppo turistico ed economico dei territori insulari, che consentano di rispettare le vigenti forme di tutela del loro patrimonio culturale e del paesaggio.

Su questa direttrice, il contributo più significativo è pervenuto dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'area metropolitana di Napoli che con la sopracitata nota n. 8653/2024 segnala il progetto *"Masgaba - Una carta archeologica per Pisola di Capri"*, finanziato e patrocinato dai Comuni di Capri e Anacapri, con la collaborazione del CNR-ISPC di Roma, che ha l'obiettivo di redigere una carta archeologica come base indispensabile per la conoscenza, la tutela e la valorizzazione del patrimonio archeologico dell'isola.

Un altro contributo è stato segnalato della Direzione Generale Creatività Contemporanea, con nota n. 1609 del 18/04/2024, nella quale viene citato all'interno del bando *"Strategia Fotografica"* il Progetto "IMAGINARIUM di Alessandra Calò, Nicolò De Giorgis, Giorgio Di Noto, Valentina Vannicola (2023)" nel Comune di Favignana (Trapani) - Ex Stabilimento Florio delle Tonnare di Favignana e Formica. Il progetto è intrapreso da 4 giovani fotografi. Ad accomunare i progetti è la ricerca sull'esperienza dell'isola, intesa come spazio "distante", in cui l'uomo è sottoposto alla forza della natura; ma anche come terra di approdo e di costruzioni di identità molteplici. Il tema delle opere si sposa con le importanti fotografie contenute nell'Ex stabilimento Florio, monumento dedicato alla memoria e ai miti dell'industria del tonno.

◆ TURISMI DEL MARE

Tutte le azioni di questo Ministero sono mirate a valorizzare il turismo legato al patrimonio culturale sia a livello marino che sottomarino ed alla necessità di integrare l'utilizzo degli spazi marittimi preservando contemporaneamente il patrimonio culturale subacqueo e non. Innumerevoli iniziative sono state documentate dalle Soprintendenze che hanno promosso azioni di sensibilizzazione dei territori di competenza e di fruizione turistica sostenibile delle realtà territoriali.

La Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bari che con succitata nota n. 4872/2024, di concerto con le amministrazioni comunali promotrici ed in collaborazione con la Sabap BR-LE, si sta adoperando per promuovere la conoscenza dei percorsi costieri storici e archeologici, nonché la loro piena fruibilità con percorsi di mobilità dolce di riconnessione tra emergenze culturali (come la Via Traiana e Francigena) e paesaggistiche (come le lame) nei territori dei comuni di Monopoli e Fasano, di particolare interesse archeologico e storico-artistico, che si snodano lungo le numerose lame del territorio di Monopoli e entro cui, sono stati individuati alcuni siti produttivi storici con manufatti ipogei fino ad oggi non noti, oggetto di alcuni procedimenti di dichiarazione dell'interesse culturale, attività ancora in evoluzione.

Inoltre la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Brindisi e Lecce con la nota n. 6319 del 18/04/2024, acquisita il 19/04/2024 con prot.n. 13835, comunica che ha in corso dal 2023 la disamina di procedimenti riguardanti alcuni approdi turistici, di proprietà pubblica e privata, per i quali sono state progettate opere di miglioramento della fruizione turistica, mediante riqualificazione paesaggistica dei luoghi e adeguamento delle infrastrutture.

Tra gli contributi per questa direttiva si segnala quello della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'area metropolitana di Venezia e le province di Belluno, Padova e Treviso che come rappresentato nella nota n. 13091 del 17/04/2024, acquisita il 18/04/2024 con prot.n. 13548 ha adottato strategie d'azione con la Direzione Regionale Musei Veneto, in particolar modo per lo sviluppo dei progetti di valorizzazione legati al Museo Nazionale di Archeologia del Mare (Caorle), attraverso l'avvio di nuovi studi di reperti d'età romana scoperti in Adriatico e la predisposizione di uno studio di fattibilità per la conservazione del trabaccolo *Marin Faliero*, unico testimone ottocentesco un'imbarcazione da trasporto tipica del Golfo di Venezia.

◆ COOPERAZIONE EUROPEA ED INTERNAZIONALE

Nell'intento di promuovere il sistema-mare nazionale a livello internazionale, in coerenza con le linee di indirizzo strategico in materia di promozione e internazionalizzazione del patrimonio culturale italiano si evidenzia il contributo più significativo pervenuto, rappresentato dal Servizio II - Ufficio UNESCO - del Segretariato Generale, trasmesso con nota n. 13826 del 18/04/2024, acquisita agli atti nella medesima data con prot.n. 13665, dalla quale si evince che nei tavoli di lavoro internazionali coordinati dalla stessa UNESCO nel corso delle riunioni statutarie della Convenzione 2001 tenutesi a Parigi nel corso del mese di giugno 2023, l'Italia ha riportato all'attenzione generale temi già presenti nell'agenda della *Ocean Decade Heritage Network* e della Commissione Oceanografica Internazionale, ad esempio la reale adeguatezza delle risposte (politiche, scientifiche, tecniche) in grado di essere messe in campo per un concreto contrasto al cambiamento climatico, sia da elementi più propositivi, quali l'avvio di programmi di rinnovamento delle legislazioni nazionali, di sensibilizzazione delle comunità costiere e delle acque interne, di condivisione delle strategie educative.

L'impegno del Servizio II – Ufficio UNESCO del Segretariato Generale, negli ultimi anni, si è rivolto poi in modo deciso alle problematiche della ricerca e tutela archeologica nel più vasto spazio del Mar Mediterraneo, specialmente nell'ottica di favorire un confronto continuo in sede internazionale su temi di interesse comune dei Paesi gravitanti sull'intero bacino. Grazie a questo approccio, l'Italia ha potuto avanzare in sede UNESCO la prima proposta di notifica d'interesse di un'area archeologica collocata in acque internazionali (Banco Skerki nel Canale di Sicilia), proposta che ha favorito la nascita di un gruppo di lavoro formato da rappresentanti di ben 8 Paesi (Italia, Francia, Spagna, Tunisia, Marocco, Algeria, Croazia, Egitto) che, dopo 4 anni di

lavoro e con il sostegno economico italiano, francese e croato, ha consentito una nuova esplorazione del Banco nel 2022, finalizzata alla stesura di un primo piano per la sua tutela.

◆ CAMBIAMENTI CLIMATICI

Occorre rilevare come tra gli scopi di questo Ministero, nel contesto di questa direttrice, ci sia quello di assicurare la compatibilità tra gli obiettivi energetici e climatici e gli obiettivi di tutela del paesaggio e di salvaguardia del suolo. Gli interventi necessari per la crescente decarbonizzazione del sistema richiedono impianti e infrastrutture che possono avere impatti ambientali, alcuni dei quali possono essere attenuati - ad esempio promuovendo la diffusione del fotovoltaico su superfici già costruite o comunque non idonee ad altri usi, considerando che la stabilità del sistema energetico richiede anche, almeno per il medio termine, una serie di infrastrutture fisiche per la cui realizzazione occorrerà promuovere forme di dialogo e condivisione con i territori.

Una delle questioni emerse negli ultimi tempi riguarda infatti il consumo del suolo, il cui vero problema è trovare il giusto equilibrio tra le esigenze di preservare il territorio e quella di raggiungere obiettivi, quali l'azzeramento delle emissioni di CO₂, passando attraverso l'installazione di pannelli solari.

Sulla base di tali presupposti è evidente come il raggiungimento di tali obiettivi deve tener presente delle istanze di tutela provenienti, oltre che dalle valutazioni di questa amministrazione, anche dal territorio interessato, sia attraverso parere espresso in sede di consultazione sia attraverso osservazioni ai sensi dell'art. 25 del Dlgs 152/2016.

Tale considerazione scaturisce innanzi tutto dal fatto che gli obiettivi di più ampio respiro stabiliti dal PNIEC debbano essere realizzati in sinergia e nel rispetto delle valutazioni molteplici che le amministrazioni sono preposte a svolgere nella tutela di tutti gli interessi sensibili e nell'ottica di uno sviluppo realmente sostenibile, altrimenti tali obiettivi, in assenza di una congruente programmazione e pianificazione d'insieme, rischiano di non essere raggiunti.

Inoltre, il Ministero ha messo in atto una serie di iniziative atte alla tutela della fascia costiera e alla salvaguardia delle relative aree.

La Soprintendenza per i beni culturali ed ambientali di Catania con nota n. 6589 del 18/04/2024, acquisita agli atti nella medesima data con prot.n. 13671, ha evidenziato l'esigenza di una tutela più stringente per le aree sensibili del paesaggio costiero. In particolare la Soprintendenza si è focalizzata sulla foce del Vallone Acquicella, oggetto di un organico vincolo paesaggistico che dalla collina di Monte Po si estende sino alla costa, con il corso d'acqua *trait d'union* di ambienti naturali ed urbani diversificati. Sono stati altresì proposti interventi di restauro ambientale, come il ripristino e potenziamento del duneto costiero, la conservazione dei valori naturali e della biodiversità, la conservazione del patrimonio naturale attraverso interventi di manutenzione, la rinaturalizzazione delle formazioni vegetali, al fine del potenziamento della biodiversità; la riqualificazione ambientale del litorale, la rinaturalizzazione dei tratti più o meno artificializzati con l'uso di tecniche dell'ingegneria naturalistica; il recupero ambientale e disinquinamento del mare e del litorale.

La Soprintendenza collabora con le amministrazioni comunali ad iniziative aventi come oggetto la tutela e la pianificazione di specifiche emergenze territoriali. Per quanto riguarda il territorio costiero e la valorizzazione degli ambienti naturali della RNO "Timpa di Acireale", nel comune di Acireale, attraverso la redazione del Piano di utilizzo, su iniziativa dell'amministrazione comunale.

Le attività svolte dal Ministero della cultura hanno riguardato, pertanto, azioni di sensibilizzazione sui territori di competenza, relative ai temi della tutela e valorizzazione del patrimonio culturale costiero e marino, anche sommerso e forme di fruizione turistica sostenibile, non distruttive dei caratteri di naturalità e delle qualità paesaggistiche delle fasce costiere e del mare, con particolare riguardo alle isole minori. Dai diversi uffici territoriali sono state attuate anche forme di promozione (es. concorsi di idee) della qualità progettuale degli interventi di ampliamento-adeguamento e/o riqualificazione delle aree portuali e forme di tutela di manufatti di interesse storico-culturale connessi alle attività economiche legate al mare (es. trabucchi, etc.). Anche in futuro si auspicano forme di valorizzazione del patrimonio archeologico sommerso e, più complessivamente, del patrimonio archeologico, storico-architettonico (manufatti isolati quali fari e torri, antiche strutture per la lavorazione del pescato – tonnare e simili – nuclei e centri storici, edilizia rurale e sistemazioni agrarie storico-tradizionali, chiese e cappelle votive, ecc.) e paesaggistico delle fasce costiere, anche ai fini di una offerta turistica di qualità.

Allegato 6

MINISTERO DELLA DIFESA*Gabinetto del Ministro*Allegati: //
Annessi: 100187 Roma,
PdC: C.F. Giuseppe PORTA, tel. 2.05182
e-mail: 2uf.9sez@gabmin.difesa.it**OGGETTO:** Contributo per la predisposizione del resoconto sull'attuazione del Piano del Mare.**A** **STRUTTURA DI MISSIONE PER LE POLITICHE DEL MARE** **ROMA****e, per conoscenza****STATO MAGGIORE DELLA DIFESA** **ROMA****STATO MAGGIORE DELLA MARINA** **ROMA**

^^^ ^^^ ^^^

Riferimento: lettera n. 59 in data 13/02/2024 della Struttura di missione per le politiche del mare.

^^^ ^^^ ^^^

1. In ottemperanza a quanto richiesto con la lettera citata in riferimento, si invia, in allegato, il contributo di questo Dicastero per la predisposizione del resoconto in oggetto.
2. Si resta a disposizione per eventuali ulteriori chiarimenti.

*d'ordine***IL VICE CAPO DI GABINETTO**

(Gen. B.A. Bruno LEVATI)

In copia:

- Segr. SSSD Perego di Cremona
- Ufficio Politica Militare
- Ufficio Rapporti con il Parlamento
- Ufficio Legislativo

ROMA
SEDE
SEDE
SEDE

1. SICUREZZA E COOPERAZIONE INTERNAZIONALE

Obiettivo: implementare una capacità di sorveglianza marittima integrata.

La complessità e la varietà degli interessi nazionali marittimi richiedono un'azione unitaria dello Stato sul mare raggiungibile solo attraverso una continua e trasversale azione di coordinamento, basata su un quadro unico, coerente e condiviso della situazione marittima.

La sorveglianza e il controllo degli spazi marittimi d'interesse nazionale – nell'accezione più ampia ed estesa a tutte le dimensioni – necessitano di un'azione multilivello, inter-agenzia e interministeriale, che deve sfociare nel coordinamento di tutte le risorse militari e civili nazionali.

Ciò è perseguibile attraverso un approccio integrato che garantisca un quadro aggiornato della situazione marittima, da condividere a livello interforze, interagenzia e interministeriale, a beneficio di tutte le amministrazioni e nel rispetto delle diverse competenze.

Tale dispositivo deve avere il suo naturale riferimento nel CIPOM.

Allo stato attuale non esiste un'organizzazione integrata di sorveglianza marittima per la gestione di tutte le informazioni raccolte sul mare dai vari dicasteri.

Attraverso la disponibilità di personale e l'elaborazione di procedure comuni, la costituzione di un siffatto dispositivo di sorveglianza può essere messa a disposizione di tutte le amministrazioni coinvolte nella conduzione di attività nel dominio marittimo, ferme restando le responsabilità precipue di competenza di ciascun Dicastero.

Negli ultimi anni la Difesa ha ulteriormente sviluppato, sia da un punto di vista infrastrutturale che tecnologico, la propria capacità di sorveglianza marittima che si estrinseca attraverso:

- la Centrale Operativa Multidominio Marina (COMM) del Comando Squadra Navale (CINCOM), sito presso Santa Rosa (Roma);
- un dispositivo articolato (Schema di Manovra) delle unità della Marina Militare;
- un ampio quadro di cooperazione internazionale che permette un costante scambio di informazioni ambito alleanze NATO e UE ovvero attraverso consolidati meccanismi di *info sharing*, come il *Virtual Regional Maritime Traffic Centre & Trans Regional Maritime Network*¹, attestato a CINCOM e che vede l'adesione di circa 40 paesi membri sparsi in tutto il mondo.

Tale infrastruttura è oggi disponibile e si potrebbe configurarsi quale “strumento operativo” per dare attuazione a quanto previsto dal Piano del mare per il triennio 2023-25.

2. LA DIMENSIONE SUBACQUEA, LA CANTIERISTICA MILITARE E L'INNOVAZIONE TECNOLOGICA

a) Obiettivo: La crescente antropizzazione della dimensione subacquea rende necessario regolamentare e controllare l'accesso agli spazi subacquei

¹ Il V-RMTC è costituito da una rete virtuale che collega le centrali operative delle Marine aderenti all'iniziativa per scambiare informazioni non classificate relative al traffico mercantile composto da unità superiori o pari a 300 tonnellate.

La dimensione subacquea è strategicamente determinante per il Paese, per le immense ricchezze che contiene e per le infrastrutture che ospita (condotte e cavi per la connessione energetica, dorsali sottomarine lungo le quali avvengono le comunicazioni e lo scambio dei dati).

Le cosiddette tecnologie dirompenti (*Emerging Disruptive Technology* - EDT), in primis quella dei veicoli autonomi e dei sensori subacquei, stanno contribuendo a rendere la dimensione subacquea più trasparente ed accessibile, stravolgendo il paradigma di sicurezza che da sempre caratterizza le profondità abissali.

L'art. 110 del decreto legislativo 10 marzo 2010, n. 66 (COM) individua la Marina Militare come componente operativa marittima della difesa dello Stato e l'art. 111 attribuisce alla F.A. la vigilanza a tutela degli interessi nazionali e delle vie di comunicazione marittime al di là del limite esterno delle acque territoriali, nonché la salvaguardia dalle minacce agli spazi marittimi internazionali, includendo la difesa di cavi e condutture subacquee e la tutela degli interessi nazionali oltre le acque territoriali.

Al momento la Difesa costituisce l'unico soggetto giuridico in grado di gestire le informazioni operative relative all'attività di navigazione subacquea militare, potendo verificare l'esistenza di conflitti con un'attività di navigazione subacquea civile condotta con mezzi pilotati e non, evitando o comunque minimizzando il rischio di abbordi subacquei.

La Difesa è altresì l'unico soggetto in grado di attivare tempestivamente un allarme per le attività di navigazione subacquea non autorizzate. Questo ruolo è svolto dalla Centrale Operativa Sommersibili (COS) del Comando Sommersibili in seno alla Centrale Operativa Multidominio Marina (COMM) ubicata presso il Comando in Capo della Squadra Navale.

Dal 2022, all'indomani dell'incidente occorso in Mar Baltico sul gasdotto *Nord Stream*, è stata avviata l'Operazione "Fondali Sicuri" per intensificare la sorveglianza subacquea e di superficie delle zone di mare interessate dalla presenza di infrastrutture e connessioni strategiche per il Paese.

Il pattugliamento, condotto da vari assetti dotati di intrinseche capacità di monitoraggio di superficie, subacqueo e aereo, restituisce una sorveglianza tridimensionale delle infrastrutture critiche subacquee che, perseguendo il duplice scopo di individuare tempestivamente attività sospette e di verificare regolarmente lo stato delle strutture e degli impianti in profondità, permette di escludere ogni anomalia e prevenire eventuali rischi.

Nel dettaglio, i compiti particolari dell'operazione sono rivolti ad assicurare:

- la mappatura delle strutture critiche subacquee;
- lo sviluppo di uno schema operativo volto a raccogliere e condividere le informazioni necessarie all'aggiornamento della situazione in corso e della valutazione della minaccia;
- una attività sistematica di sorveglianza e di prevenzione (*bottom survey* e vigilanza marittima), pre-posizionando gli assetti modo garantire prontezza di intervento nelle aree di rilevanza strategica, maggiormente esposte a rischi;
- l'implementazione di un sistema di allarme integrato;
- l'intervento, integrando nel dispositivo della Difesa, anche le capacità di ciascuna singola società interessata, per scongiurare ogni attività volta a interferire

deliberatamente o accidentalmente con il normale esercizio delle infrastrutture subacquee.

La possibilità di fornire aggiornamenti, dati e valutazioni alle realtà industriali avviene attraverso la Centrale di Sorveglianza delle Infrastrutture Critiche Subacquee (CUISC – *Critical Underwater Infrastructure Surveillance Centre*), organo tecnico responsabile dell'accentramento, valutazione e disseminazione delle informazioni inerenti alle infrastrutture critiche subacquee.

La CUISC opera in stretto coordinamento e sinergia con le analoghe iniziative lanciate da numerosi paesi in ambito NATO.

In tale ambito preme altresì evidenziare che la Difesa ha da tempo istituito quadri di collaborazione con le principali aziende nazionali che operano per garantire la costruzione ed il mantenimento delle infrastrutture critiche subacquee nazionali. In particolare:

- la collaborazione con ENI S.p.A., istituita nel 2015, è stata sostenuta in maniera continuativa ed ha previsto l'addestramento presso specifici siti di attività produttive *off-shore* dell'ENI con l'impiego di assetti navali al fine dello sviluppo di capacità di intervento.
- 12 luglio 2022 è stato siglato un protocollo d'intesa con la società italiana di telecomunicazioni Sparkle per migliorare la protezione delle infrastrutture di telecomunicazione sottomarine. L'accordo formalizza la volontà di cooperare in un settore ritenuto strategico per lo sviluppo socioeconomico del Paese e prevede, tra l'altro, la creazione di procedure operative condivise e la possibilità di effettuare attività congiunte di ricognizione e di monitoraggio dei cavi sottomarini di proprietà Sparkle e delle aree limitrofe. È inoltre previsto il supporto cartografico da parte dell'Istituto Idrografico della Marina per i fondali marini d'interesse nonché l'assistenza in situazioni operative emergenziali. Nella prima decade di novembre 2022 Nave Alghero, unità cacciamine della Squadra Navale, e l'unità posacavi Antonio Meucci hanno effettuato attività congiunta nell'ambito del protocollo d'intesa siglato.
- Il 19 ottobre 2023 si è tenuto un incontro con le maggiori aziende nazionali², afferenti alle *Critical Undersea Infrastructure* con lo scopo di strutturare un sistema di protezione comprensivo. In tale contesto è stata fornita la disponibilità delle capacità operative di sorveglianza multi dominio di CINCPAC, con particolare focus sulla COMM e sulla dipendente articolazione dedicata alle attività di monitoraggio e protezione delle infrastrutture critiche subacquee (CUISC). Sono in corso interlocuzioni per la definizione di un Accordo Tecnico Attuativo e una discendente procedura Operativa comune (*Standard Operating Procedure*).

b) Polo Nazionale della dimensione Subacquea

Con decreto del Ministro della Difesa del 25 ottobre 2023, di concerto con i Ministri delle Imprese e del *Made in Italy* e dell'Università e Ricerca, è stato istituito il Polo Nazionale della dimensione Subacquea (PNS), con sede alla Spezia, presso il Centro di Supporto e Sperimentazione Navale della Marina Militare. Il PNS, previsto tra gli obiettivi del Piano del Mare, ha l'obiettivo di valorizzare opportunamente l'ecosistema nazionale della subacquea, aggregando le capacità e competenze di tutti gli operatori del settore, dalle *start-up*, alle piccole e medie imprese alle Università e centri di ricerca, sino alla grande industria. Caratterizzato da una struttura di *governance*

² Sparkle, ENI, Terna, SAIPEM, ENEL, SNAM, TAP-AG, Prysmian

multi-livello, inter-dicasteriale e inter-agenzia, il Polo perseguirà il potenziamento della ricerca tecnico scientifica e dell'innovazione tecnologica, l'incremento della competitività dell'industria nazionale e la tutela della relativa proprietà intellettuale. A dimostrazione della concretezza dell'iniziativa, in seguito alla prima riunione del Comitato di Direzione Strategica del PNS³, il 27 marzo u.s. sono stati pubblicati i primi quattro bandi per attività di innovazione nel campo delle tecnologie subacquee.

c) Rafforzare la competitività dei cantieri navali italiani aumentando la diversificazione dei mezzi prodotti.

In un contesto internazionale pervaso da una rinnovata forma di conflittualità, il dominio marittimo si conferma area strategica ove investire per mantenere il vantaggio tecnologico.

L'innovazione tecnologica nel campo della difesa sta registrando un radicale cambio di passo. Le principali marine militari di tutto il mondo sono chiamate a confrontarsi con tecnologie emergenti e dirompenti, tra cui sistemi senza pilota, tecnologia quantistica, missili ipersonici e convenzionali, armi a energia diretta.

La competizione in ambito navale richiede la necessità di interagire in un variegato e complesso contesto multi dimensionale, estendendosi dallo spazio ai fondali (*seabed warfare*) e comprendendo le aree litoranee che sono teatro di operazioni anfibie.

L'industria della Difesa gioca un ruolo fondamentale per il paese in termini di avanzamento tecnologico, innovazione e occupazione. La cantieristica militare rappresenta un asset strategico, quale fondamentale moltiplicatore di valore e occupazionale. Una base industriale solida e tecnologicamente avanzata ed in grado di sostenere la propria proiezione internazionale, non costituisce soltanto una leva economica, ma assume una valenza strategica per il Paese.

La Difesa si pone quale naturale contesto per individuare virtuose sinergie che siano mirate a favorire l'individuazione di progettualità ambiziosamente innovative e dall'elevato contenuto tecnologico. Ciò al fine di ricercare, in taluni settori di eccellenza, il mantenimento della competitività del sistema industriale e del vantaggio tecnologico, tasselli preziosi e irrinunciabili della sovranità nazionale, da sostenere ed espandere ulteriormente.

Nel contesto generale della cantieristica, la costruzione di navi militari si caratterizza per una pronunciata valenza strategica, non solo in termini di capacità per la difesa del Paese, ma anche in termini di ritorni industriali, alla luce dell'ancor più ampio ed importante indotto che la costruzione di un'Unità Navale militare si trascina. Negli ultimi decenni la cantieristica militare ha prodotto piattaforme più complesse, dovendo tener conto di nuove minacce e delle rispettive contromisure. Le unità moderne tendono ad essere equipaggiate con sistemi di combattimento più variegati e numerosi rispetto al passato, al fine di garantire prontezza, efficienza e letalità in caso di scontri con avversari di pari livello. Nello specifico, le attività che vanno dalla concezione/progettazione di una nave militare, fino alla sua effettiva costruzione ed allestimento, richiedono sia attività produttive a bassa tecnologia (produzione di strutture in acciaio, tubolature, condotte dell'aria, arredi, utensili ecc.), sia a marcato contenuto di *high-tech*. Ciò avviene già dalla fase di concezione concettuale e

³ Presieduto dal Sottocapo di Stato Maggiore della Marina Militare cui partecipano rappresentanti dei Ministeri coinvolti e membri della Federazione delle Aziende italiane per l'aerospazio, la difesa e la sicurezza (AIAD), della Conferenza dei rettori della università italiane (CRUI) e della Consulta dei presidenti degli Enti di ricerca (CoPER).

progettazione delle piattaforme navali, nel cui ambito si registra un sempre più massiccio ricorso a tecnologie informatiche di pregio (*Modelling & Simulation*, realtà virtuale/aumentata), con lo scopo di *risk reduction* e *performance probing* preventivo.

Per quanto attiene alla progettazione e realizzazione dei sottosistemi funzionali da installare a bordo (sistema di Combattimento, di Piattaforma, di Navigazione, sistemazioni per le operazioni di volo, ecc.), il ricorso a *cutting-edge technology*, impone l'adozione di indispensabili predisposizioni volte a limitarne l'esposizione alle pericolose e latenti minacce che operano nel dominio cibernetico, attraverso la protezione *cyber* delle info-strutture critiche di bordo.

3. SISTEMA DELLE ISOLE MINORI

Obiettivo: predisporre una mappatura degli approdi utilizzati ed utilizzabili per i servizi di collegamento marittimo.

Le isole minori italiane vivono una condizione di disagio continuo e soffrono la difficoltà di accesso ai servizi fondamentali, la vulnerabilità agli effetti dei cambiamenti climatici che colpiscono l'intero Mediterraneo.

La Difesa fornisce un rilevante contributo nel monitoraggio dei parametri ambientali marini e nella mappatura delle vie di accesso ai porti.

In tale ambito la Difesa ha sviluppato una precipua collaborazione con l'ISPRA per l'effettuazione di rilievi idrografici lungo tutte le coste nazionali. Nel 2022 e 2023 unità della Marina Militare hanno condotto rilievi batimetrici in Italia lungo l'intera penisola⁴ ed all'estero⁵.

Negli anni 2024 e 2025 le attività di rilievo batimetrico e oceanografiche interesseranno le aree del litorale nord siciliano, l'isola d'Elba, l'isola di Capri e le isole Pontine le coste prospicienti la città di Napoli, il litorale livornese, le isole Pontine e la Sardegna occidentale

Tale attività si integra alle collaborazioni in campo ambientale e scientifico con Università, Enti Tecnici/Istituti di ricerca, agli accordi quadro ed ai progetti di cooperazione in atto.

4. GLI ECOSISTEMI

Obiettivo: proteggere e salvare gli ecosistemi marini, nell'ambito di un dinamico sistema economico, con attiva partecipazione delle imprese, significa generare ricchezza e benessere.

Un'adeguata mappatura degli habitat dei fondali marini e il monitoraggio ambientale sono un prerequisito per definire gli interventi di ripristino e tutela dei fondali in modo efficace e, a tal fine, è necessario rafforzare il sistema nazionale di ricerca e osservazione degli ecosistemi marini e costieri.

La Difesa fornisce un rilevante contributo nel monitoraggio dei parametri ambientali marini utili ad accertare lo stato di salute dei mari nazionali e internazionali. La sua opera si esplica soprattutto in "alto mare", laddove le capacità della Squadra Navale

⁴ Litorale calabro-jonico, Litorale di Ancona, Isola d'Elba, Isola di Pianosa e di Montecristo, Golfo di Olbia e degli Aranci, Scoglio d'Africa, Porto di Genova.

⁵ Coste libanesi (Tripoli), Mar di Ross (Antartide) e Oceano Artico (Mar di Barents, presso Arcipelago delle Svalbard).

rappresenta un *unicum* tra tutti gli attori coinvolti nella salvaguardia dell'ambiente marino.

Tutte le Unità Navali della Squadra Navale hanno tra i propri compiti secondari quello della salvaguardia dell'ambiente marino che si esplica sia in controlli e accertamenti degli sversamenti di idrocarburi in mare sia nel monitoraggio relativo alla presenza di cetacei, nonché la segnalazione di addensamenti di plastiche e microclastiche.

I Reparti Subacquei del COMSUBIN partecipano a varie iniziative tese a proteggere e monitorare gli ecosistemi marini mediante accordi sottoscritti (ENEA, MASE, etc.) ed inoltre svolgono, quale compito d'istituto, la bonifica di ordigni esplosivi convenzionali o improvvisati rinvenuti in contesto marittimo e subacqueo (acque interne) per la salvaguardia della pubblica incolumità.

A ciò negli ultimi tempi si è aggiunto un ulteriore e più tangibile contributo in termini di monitoraggio ambientale marino, attraverso un'attiva partecipazione al programma di *Marine Strategy*, testimone della specifica attenzione che viene dedicata agli aspetti ambientali e che la Difesa è in grado di mettere a disposizione del Paese, dell'Europa e della comunità scientifica per la salvaguardia dell'ambiente e del mare.

Particolare rilevanza assume in tal senso l'accordo di prossima sottoscrizione tra la Marina Militare e ISPRA. Quest'ultima ha chiesto di potersi avvalere delle competenze tecniche e specialistiche dell'Istituto Idrografico della Marina, per il controllo, verifica e validazione dei rilievi batimetrici delle coste nazionali a partire dal 2024. Questi rilievi copriranno la fascia costiera fino ad una profondità di circa 50 metri, la più rilevante per la sicurezza della navigazione. In tale ambito preme sottolineare che i sottomarini nazionali, nel corso delle attività in mare, raccolgono dati sul livello di rumore in mare, successivamente comunicati all'ISPRA; tali dati risultano tra i pochi attualmente disponibili per il monitoraggio dello stato di salute acustica dei mari.

Accordi di collaborazione

Ad oggi la Difesa ha sottoscritto numerosi accordi con Enti e Istituzioni che operano per tale tutela dell'ambiente, tra cui:

- a. Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia (INGV) per lo sviluppo di soluzioni finalizzate alla conoscenza e gestione di effetti potenzialmente pericolosi connessi all'uso delle risorse marine, alla salute dell'ecosistema e dell'uomo e alla gestione dell'ambiente marino;
- b. Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) per la cooperazione su temi e partenariati coerenti con aspetti marittimi afferenti alla difesa cibernetica, la cultura del mare, la ricerca, l'innovazione, la progettazione, l'industria, la salvaguardia ambientale, la sicurezza marittima, la tutela del territorio e del mare;
- c. Istituto Superiore di Sanità (ISS) per la cooperazione su temi afferenti rischi per la salute umana correlabili a fattori ambientali e climatici, prevenzione e controllo dei rischi infettivi, attraverso l'implementazione del progetto "Salute dei mari e salute umana. La MM e l'ISS cooperano altresì per incentivare il coinvolgimento degli Enti competenti per le attività di analisi e di ricerca connesse con le tematiche di ricerca di comune interesse, ai fini della tutela della salute pubblica tramite le rispettive strutture;
- d. Marevivo ONLUS per supportare e promuovere i programmi e le iniziative delle singole parti volte a favorire la ricerca scientifica e lo studio dell'ambiente marino e a supportare i programmi e le iniziative per tutelare la biodiversità marina e promuovere le Aree Marine Protette oltre alla collaborazione nelle attività di educazione

all'ambiente e alla sostenibilità rivolte agli studenti; in tale contesto è attivo il concorso di COMSUBIN per le attività di recupero subacqueo di materiali inquinanti e dannosi per l'ecosistema marino.

- e. Consorzio EMSO-ERIC (CNR/INGV/OGS/SZN/ENEA/IIM), rete di osservatori profondi in tutto il Mediterraneo per la raccolta dati finalizzata agli studi sulla modellistica numerica.
- f. e-GEOS (partecipata TELESPIAZIO/ASI) nell'ambito del programma di ricerca in Artico "HIGH NORTH" per il monitoraggio di eventuali sversamenti nelle zone di mare attraversate da Nave Alliance;
- g. ENEA per la cooperazione nell'ambito del programma di ricerca in Artico "HIGH NORTH" per il monitoraggio e lo studio della diffusione delle micro/nano plastiche;
- h. Direzione Generale Infrastrutture e Sicurezza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica per una serie di attività mirate anche a:
 - monitorare le acque circostanti le piattaforme di estrazione di olio minerale, ai fini della tutela ambientale. effettuata con prelievi in quota a cura dei Reparti Subacquei di COMSUBIN;
 - effettuare rilievi idro-oceanografici e attività correlate per la realizzazione di cartografia tematica per l'accurata definizione delle aree di esplorazione/ricerca/coltivazione degli idrocarburi.

Attività in corso

- a. La Difesa contribuisce regolarmente alle attività di raccolta dati e monitoraggio ambientale in un quadro variegato di molteplici attori riferiti alla comunità scientifica italiana. I principali assetti della Marina Navale dedicati sono le tre Unità idro-oceanografiche (Nave Magnaghi, Nave Aretusa e Nave Galatea) che effettuano campagne idro-oceanografiche di circa 6 mesi durante le quali oltre ai rilievi idrografici dei fondali marini a scopo cartografico, vengono raccolti dati di temperatura, salinità, pressione, PH, gas disciolti in acqua e altro ancora. La raccolta dati, volta alla conoscenza dell'ambiente marino, è estesa anche alle acque artiche e antartiche con i progetti:
 - PNRA (Progetto Nazionale Ricerca in Antartide) dell'ENEA, che da circa 40 anni vede impegnati idro-oceanografi dell'IIM nella mappatura del fondale del Mar di Ross in Antartide;
 - Spedizioni italiane in Antartide con personale dell'Istituto Idrografico della Marina a bordo della Nave Laura Bassi dell'Osservatorio di Geofisica Sperimentale di Trieste)
 - High North che da ormai 7 anni vede impegnata Nave Alliance nella raccolta di dati ambientali nell'Oceano Artico.
- b. In merito all'aumento di suscettività al franamento gravitativo della porzione sommersa della *Sciara del Fuoco* (SdF) dell'Isola di Stromboli, l'INGV ha chiesto il concorso della Difesa per effettuare un rilievo di tipo batimetrico con sistemi subacquei *Unmanned*. Il Cacciamine Vieste della MM ha completato con successo, dal 9 al 20 settembre 2023, il rilievo di acquisizione dei dati batimetrici nell'area antistante, in accordo con le indicazioni ricevute dai vulcanologi dell'INGV, ospitati a bordo dell'unità militare.
- c. Tra i progetti approvati ambito PNRR figura il progetto MER (*Marine Ecosystem Restoration*) che prevede interventi per il ripristino e la protezione dei fondali e

degli *habitat* marini, il rafforzamento del sistema nazionale di osservazione degli ecosistemi marini e costieri e la mappatura degli *habitat* costieri e marini di interesse conservazionistico nelle acque italiane.

- d. Nell'ambito del Giro del Mondo 2023-2024 Nave Vespucci ha issato a riva la bandiera dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), recentemente premiata per il suo costante impegno nella sostenibilità ambientale e nelle iniziative di protezione del mare, sottolineate anche dalle Nazioni Unite in occasione della "Giornata Mondiale degli Oceani" con l'annuncio della Campagna da parte del Sottosegretario Generale delle Nazioni Unite per gli Affari Legali Miguel de Serpa Soares. La campagna offre l'opportunità di collaborazioni inter-accademiche e inter-universitarie, inclusi centri di ricerca, come l'Istituto Superiore di Sanità (ISS) nel progetto *SeaCare*.
- e. Nell'ambito delle Campagne addestrative di Nave Palinuro e delle navi scuola a vela della Marina, l'associazione Marevivo, presente a bordo nei vari porti visitati, ha promosso temi legati alla tutela dell'ambiente marino, in particolare con l'iniziativa *Only One: one ocean, one planet, one health*, riguardante i temi afferenti all'economia circolare, la transizione alimentare e la transizione energetica.

ID: 15400

Allegato 7



- All' Ufficio di Gabinetto del Ministro per la protezione civile e le politiche del mare
gabinetto.protezionecivileemare@pec.gov.it
- Alla Struttura di Missione per le politiche del mare
struttura.politichedelmare@pec.gov.it
e, p.c.:
- All' Ufficio del coordinamento legislativo
- All' Ufficio legislativo economia
- All' Ufficio legislativo finanze
- Al Dipartimento del tesoro
- Al Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato
- Al Dipartimento delle finanze
- Al Dipartimento dell'economia
- Al Comando generale della Guardia di finanza
- Ai Vice Capo di Gabinetto
Cons. Italo Volpe
Gen. D. Roberto Manna
Avv. Raphael D'Onofrio

Oggetto: Piano del Mare – “relazione informativa” ex paragrafo 5.2 della Direttiva adottata in data 26 febbraio 2024 dal Presidente del Consiglio dei ministri in materia di misure di coordinamento delle politiche del mare.

Come noto, la Direttiva in oggetto, pervenuta con nota prot. 514 del 1° marzo 2024 di codesto Ufficio, richiama l'attenzione delle Amministrazioni interessate, ciascuna per l'ambito di rispettiva competenza, in ordine alla necessità di inviare, entro la data del 31 marzo 2024, al Comitato interministeriale per le politiche del mare e, per esso, alla Struttura di missione per le politiche del mare, una relazione informativa sulle “*eventuali iniziative amministrative già in essere, afferenti alle aree tematiche risalenti al Piano del mare, nonché sugli obiettivi prospettati dal Piano che si intendono conseguire durante il 2024*”.

Al riguardo, acquisite le valutazioni dei competenti Dipartimenti, si trasmette il contributo di questo Dicastero.

RELAZIONE INFORMATIVA

(Paragrafo 5.2. “Le informative” della direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri del 26 febbraio 2024)

SISTEMA BALNEARE (Paragrafo 2.13.6 del Piano del mare)

Nel novero delle direttrici del “Piano del Mare”, particolare attenzione è dedicata ai “Turismi del Mare” e, tra questi, al sistema balneare (Paragrafo 2.13.6 del Piano del Mare) il cui aspetto fondamentale, per l’incidenza economica e sociale, è costituito dal mondo dei concessionari balneari.

Nell’ambito delle molteplici iniziative promosse a livello legislativo e amministrativo, di interesse per il settore, particolarmente importante è quella relativa alla creazione di una banca dati unitaria, concernente le concessioni dei beni pubblici, da istituire presso il Ministero dell’economia e delle finanze.

A tale riguardo, l’articolo 2 della L. 118/2022 stabilisce che *“Il Governo è delegato ad adottare, entro undici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, su proposta del Ministro dell’economia e delle finanze e del Ministro per gli affari regionali e le autonomie, sentita la Conferenza unificata di cui all’articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, un decreto legislativo per la costituzione e il coordinamento di un sistema informativo di rilevazione delle concessioni di beni pubblici al fine di promuovere la massima pubblicità e trasparenza, anche in forma sintetica, dei principali dati e delle informazioni relativi a tutti i rapporti concessori, tenendo conto delle esigenze di difesa e sicurezza”*.

In attuazione della citata delega, è stato emanato il decreto legislativo 26 luglio 2023, n. 106, che, all’articolo 1 rubricato “Sistema informativo di rilevazione delle concessioni di beni pubblici” prevede la costituzione, presso il Ministero dell’economia e delle finanze, di un sistema informativo di rilevazione delle concessioni di beni pubblici (SICONBEP) *“al fine di promuovere la massima pubblicità e trasparenza, anche in forma sintetica, dei principali dati e delle informazioni relativi alle concessioni di beni pubblici”*, eccezion fatta per i beni destinati alla difesa nazionale e nei casi in cui siano rappresentate motivate esigenze di tutela della sicurezza pubblica e dell’ordine pubblico da parte dell’Amministrazione competente.

Il popolamento del sistema informativo in questione deve avvenire attraverso l’acquisizione delle informazioni detenute dalle Amministrazioni pubbliche di cui all’articolo 1 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che abbiano la proprietà o la gestione del bene oggetto della concessione.

Ciò premesso, al fine di garantire l’interoperabilità (cfr. articolo 1 del citato decreto legislativo) tra i sistemi informativi già esistenti presso le Pubbliche amministrazioni, si rende tuttavia necessaria l’istituzione di Tavoli tecnici che coinvolgano gli Uffici dei vari Ministeri competenti. Proprio in tale quadro di riferimento, si collocano le recenti iniziative amministrative, volte al raggiungimento degli obiettivi prefissati, di questa Amministrazione.

ID: 15395

*Ministero
dell'Economia e delle Finanze*

UFFICIO DI GABINETTO

- All' Ufficio di Gabinetto del Ministro per la protezione civile e le politiche del mare
gabinetto.protezionecivilemare@pec.gov.it
- Alla Struttura di Missione per le politiche del mare
struttura.politichedelmare@pec.gov.it
e, p.c.:
- All' Ufficio del coordinamento legislativo
- All' Ufficio legislativo economia
- All' Ufficio legislativo finanze
- Al Dipartimento del tesoro
- Al Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato
- Al Dipartimento delle finanze
- Al Dipartimento dell'economia
- Al Comando generale della Guardia di finanza
- Ai Vice Capo di Gabinetto
Cons. Italo Volpe
Gen. D. Roberto Manna
Avv. Raphael D'Onofrio

Oggetto: Piano del Mare – Relazione annuale sullo stato di attuazione ex articolo 12, comma 10, del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito in legge, con modificazioni, dall'articolo 1, comma 1, legge 16 dicembre 2022, n. 204. **Nota prot. n. 59 del 13 febbraio 2024 della Struttura di missione per le politiche del mare.**

Si fa riferimento alla nota emarginata con la quale è stato chiesto di voler produrre, per gli aspetti di competenza, un resoconto sugli obiettivi indicati dal “Piano del Mare” che sono già stati realizzati, nonché sulle eventuali iniziative legislative o amministrative in essere afferenti alle aree tematiche risalenti al citato Piano o quelle che si intendono avviare nel corso della presente annualità.

Al riguardo, acquisite le valutazioni dei competenti Dipartimenti, si trasmette il contributo di questo Dicastero, nonché la nota prot. n. 71712 del 5 marzo 2024 del Comando Generale della Guardia di finanza, atteso lo specifico interesse per il tema afferente alla proclamazione della zona contigua.

RELAZIONE

(Resoconto sugli obiettivi indicati dal “Piano del mare”)

Si riportano, di seguito, talune tematiche, ricomprese in altrettante direttrici del “Piano del mare”, per le quali il Dicastero dell’economia e delle finanze ha fornito il proprio contributo anche attraverso la forma del “concerto”.

LAVORO MARITTIMO (Paragrafo 2.9 del Piano del Mare)

Il paragrafo 2.9. del Piano del Mare, nell’affrontare la disciplina del “lavoro marittimo”, pone tra gli obiettivi cardine delle politiche del mare una maggiore attenzione ai percorsi divulgativi e formativi volti all’accesso alle professioni marittime e della pesca.

Il perseguimento delle predette finalità ha visto, nel corso del 2023, il coinvolgimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell’economia e delle finanze attraverso l’emanazione dei seguenti provvedimenti.

- In tema di “formazione” (Paragrafo 2.9.3), l’articolo 36, comma 1-*bis*, del decreto-legge 4 maggio 2023, n. 48, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 85/2023, ha istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), il Fondo destinato all’erogazione di contributi alle imprese armatoriali per la formazione iniziale del personale impiegato sulle navi, con particolare riferimento alle figure professionali mancanti di sezioni di coperta, macchine, cucina e camera, con una dotazione di 1 milione di euro per l’anno 2023 e di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, al fine di incrementare la sicurezza del trasporto marittimo.

Ai sensi del medesimo comma 1-*bis* del citato articolo, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, sono definiti le modalità di presentazione delle domande per l’accesso al contributo, i criteri per la selezione delle stesse, le spese ammissibili, le modalità di erogazione del contributo, le modalità di verifica, controllo e rendicontazione delle spese, nonché le cause di decadenza e revoca.

In attuazione della citata normativa primaria, al termine del relativo *iter* istruttorio, è stato emanato il decreto n. 297 del 17 novembre 2023.

- In materia di “lavoro portuale” (Paragrafo 2.9.6), l’articolo 1, comma 471, della legge 29 dicembre 2022, n. 197 (legge di bilancio 2023), ha introdotto il Fondo per l’incentivazione alla qualificazione del lavoro portuale, con una dotazione di 3 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026, destinato alla concessione, per il periodo dal 1° gennaio 2023 al 31 dicembre 2026, di un contributo, denominato «buono portuale», pari all’80 per cento della spesa sostenuta, in favore delle imprese titolari di autorizzazione o di concessioni rilasciate rispettivamente ai sensi degli articoli 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994 n. 84, e dell’articolo 36 del codice della navigazione, di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327.

Il successivo comma 472 del predetto articolo prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze e con il Ministro del lavoro e politiche sociali e sentite le parti sociali maggiormente rappresentative, sono stabiliti i termini e le modalità di presentazione delle domande per la concessione del contributo di cui al precedente comma 471, nonché le modalità di erogazione dello stesso, anche ai fini del rispetto del limite di spesa e statuisce che una quota delle risorse del Fondo per l’incentivazione alla qualificazione del lavoro portuale, pari a 500.000 euro per l’anno 2023, sia destinata alla progettazione e alla realizzazione della piattaforma informatica per l’erogazione del beneficio di cui al c.d. «buono portuale». A tal fine, il Ministero delle infrastrutture e trasporti può avvalersi, mediante stipulazione di apposite convenzioni, delle società SOGEI - Società generale d’informatica Spa e CONSAP - Concessionaria servizi assicurativi pubblici Spa.

In attuazione della citata normativa, al termine del relativo *iter* istruttorio, è stato emanato il decreto n. 203 dell’11 agosto 2023.

IL QUADRO NORMATIVO E REGOLATORIO QUALE STRUMENTO DI PROTEZIONE E SVILUPPO DEI SERVIZI MARITTIMI (Paragrafo 2.2.10 del Piano del Mare)

Il paragrafo 2.2.10.a del Piano del Mare stabilisce: *“Il legislatore nazionale ha previsto per il settore marittimo, in coerenza con le direttrici unionali di riferimento, specifiche misure fiscali volte a favorire nei diversi comparti impositivi la competitività internazionale delle imprese. Si tratta, in particolare, delle misure di de-fiscalizzazione delle imprese marittime, nonché di quelle di de-fiscalizzazione e de-contribuzione del costo del lavoro marittimo, stabilite in coerenza agli Orientamenti UE in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi”*.

Ciò premesso, la riforma del decreto-legge n. 457/1997, approvata con il D.L. n. 144/2022 (convertito dalla legge n. 175/2022), concernente anche la disciplina del Registro Internazionale delle navi (articolo 41), ha previsto l'estensione delle agevolazioni fiscali e contributive anche alle “imprese di navigazione residenti e non residenti aventi stabile organizzazione nel territorio dello Stato ai sensi dell'articolo 162 del D.P.R. n. 917/1986, che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero navi battenti bandiera di Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo adibite esclusivamente a traffici commerciali internazionali in relazione alle attività di trasporto marittimo o alle attività assimilate”.

In attuazione della citata normativa, sono stati recentemente emanati tre decreti, di particolare importanza per l'armamento in quanto definiscono il livello di tassazione ed evitano che l'Italia incorra in eventuali procedure di infrazione da parte dell'UE, introducendo le previsioni relative al regime fiscale applicabile, nonché ai requisiti da soddisfare per ottenere l'autorizzazione all'annotazione delle navi nel registro ed alle attività assimilate a quelle di trasporto marittimo che possono beneficiare delle agevolazioni.

In particolare, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, ha emanato il decreto 21 novembre 2023 (pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 303 del 30 dicembre 2023), recante *“EU Pilot n. (2022) 10164 – Agevolazioni fiscali per le navi iscritte nei registri degli Stati dell'unione europea o dello Spazio economico europeo”*.

Contestualmente, sono stati pubblicati, altresì, il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti richiamato dall'articolo 1, comma 2, del decreto 21 novembre 2023, di istituzione dell'elenco per l'annotazione delle navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, ovvero navi battenti bandiera di Stati dell'unione europea o dello Spazio economico europeo adibite esclusivamente a traffici commerciali internazionali in relazione alle attività di trasporto marittimo o alle attività assimilate, nonché il decreto interministeriale (MIT-MEF) 22 novembre 2023 concernente le attività accessorie derivanti da attività di trasporto marittimo e le modalità di acquisizione da parte dell'impresa dei servizi a terra, al cui reddito applicare le agevolazioni previste dalla normativa.

SISTEMA BALNEARE (Paragrafo 2.13.6 del Piano del mare)

Nel novero delle direttrici del “Piano del Mare”, particolare attenzione è dedicata ai “Turismi del Mare” e, tra questi, al sistema balneare (Paragrafo 2.13.6 del Piano del Mare) il cui aspetto fondamentale, per l'incidenza economica e sociale, è costituito dal mondo dei concessionari balneari.

Nell'ambito delle molteplici iniziative promosse a livello legislativo e amministrativo, di interesse per il settore, particolarmente importante è quella relativa alla creazione di una banca dati unitaria, concernente le concessioni dei beni pubblici, da istituire presso il Ministero dell'economia e delle finanze.

A tale riguardo, l'articolo 2 della L. 118/2022 stabilisce che *“Il Governo è delegato ad adottare, entro undici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro per gli affari regionali e le autonomie, sentita la Conferenza unificata di cui all' articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, un decreto legislativo per la costituzione e il coordinamento di un sistema informativo di rilevazione delle concessioni di beni pubblici*

al fine di promuovere la massima pubblicità e trasparenza, anche in forma sintetica, dei principali dati e delle informazioni relativi a tutti i rapporti concessori, tenendo conto delle esigenze di difesa e sicurezza”.

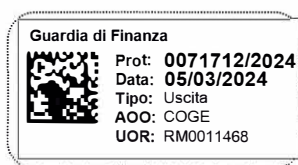
In attuazione della citata delega, è stato emanato il decreto legislativo 26 luglio 2023, n. 106, che, all’articolo 1 rubricato “Sistema informativo di rilevazione delle concessioni di beni pubblici” prevede la costituzione, presso il Ministero dell’economia e delle finanze, di un sistema informativo di rilevazione delle concessioni di beni pubblici (SICONBEP) *“al fine di promuovere la massima pubblicità e trasparenza, anche in forma sintetica, dei principali dati e delle informazioni relativi alle concessioni di beni pubblici”*, eccezion fatta per i beni destinati alla difesa nazionale e nei casi in cui siano rappresentate motivate esigenze di tutela della sicurezza pubblica e dell’ordine pubblico da parte dell’Amministrazione competente.

L’alimentazione del sistema informativo in questione deve avvenire attraverso l’acquisizione delle informazioni detenute dalle Amministrazioni pubbliche di cui all’articolo 1 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che abbiano la proprietà o la gestione del bene oggetto della concessione.

Ciò premesso, al fine di garantire l’interoperabilità (cfr. articolo 1 del citato decreto legislativo) tra i sistemi informativi già esistenti presso le Pubbliche amministrazioni, si rende tuttavia necessaria l’istituzione di Tavoli tecnici che coinvolgano gli Uffici dei vari Ministeri competenti. Proprio in tale quadro di riferimento, si collocano le recenti iniziative amministrative, volte al raggiungimento degli obiettivi prefissati, di questa Amministrazione.

**COMANDO GENERALE DELLA GUARDIA DI FINANZA****III Reparto Operazioni – Centrale Operativa****Servizio Operazioni Aeronavali e Fuori Area – Sez. Prog.ne e Monitoraggio Obiettivi**

Viale XXI Aprile, n.51 - 00162 Roma – Tel.: 06.44223262 - Pec: rm0010990p@pec.gdf.it



Roma,

Oggetto: Tavolo tecnico di coordinamento per le politiche del mare (CIPOM) – Riunione del 25 gennaio 2024.

AL MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE**ROMA****- Ufficio di Gabinetto del Ministro -**(ufficiodigabinetto@pec.mef.gov.it)

Seguito foglio n. 338389 in data 17 novembre 2023

Riferimento foglio n. prot. 7434 in data 15 febbraio 2024

1. In esito alle conclusioni dell'incontro in oggetto, si ritiene di segnalare - tra le iniziative che si intendono proporre per l'attuazione degli obiettivi fissati dal "Piano del mare - il particolare interesse rivestito dalla proclamazione, da parte del nostro Paese, della zona contigua ai sensi dell'art. 33 della Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del mare (UNCLOS), fatta a Montego Bay nel 1982, ai fini di un effettivo potenziamento dell'efficacia operativa del dispositivo aeronavale della Guardia di finanza che, per effetto della recente riorganizzazione attuata con d.Lgs. 19 agosto 2016, n. 177¹, ha assunto il ruolo di unica forza di polizia in mare.

In effetti, il ricorso a tale istituto di diritto internazionale, come già accennato con il foglio a seguito, consentirebbe alla Guardia di Finanza di svolgere i propri compiti di *enforcement* e *jurisdiction* al di fuori del mare territoriale e fino al limite massimo delle 24 miglia nautiche dalle linee di base, in relazione sia alle ipotesi di violazioni della normativa sull'immigrazione sia alle fattispecie in materia doganale e fiscale, garantendo in tal modo un sistema di sorveglianza avanzato, anche con finalità di prevenzione, nei confronti dei mezzi navali non battenti bandiera italiana diretti verso il mare territoriale.

¹ Recante "Disposizioni in materia di razionalizzazione delle funzioni di polizia e assorbimento del Corpo Forestale dello Stato" (cd. "Legge Madia").

2. In merito, si invia un approfondimento sull'istituto di diritto internazionale in trattazione.

In particolare, al fine di agevolare l'*iter* per il riconoscimento da parte della comunità internazionale - che si rivelerà probabilmente complesso per quanto concerne la delimitazione della zona nei bacini ristretti (ad esempio, nell'alto Adriatico) e richiederà una concertazione con gli Stati frontisti - potrebbe valutarsi la possibilità di una proclamazione parziale, in analogia al percorso scelto dalla Francia per la dichiarazione della zona economica esclusiva, da applicare ai bacini meridionali della penisola, nei quali non vi sarebbe sovrapposizione con Paesi terzi in relazione all'estensione del tratto di mare da interessare e che comprendono le aree più sensibili sotto il profilo operativo, dal momento che gli spazi marini prospicienti sono notoriamente quelli maggiormente interessati dalle rotte dei traffici illeciti.

3. Si rimane a disposizione per eventuali ulteriori contributi.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
(Gen. C.A. Leandro Cuzzocrea)



**COMANDO GENERALE DELLA GUARDIA DI FINANZA****III Reparto Operazioni - Centrale Operativa**

Servizio Operazioni Aeronavali e Fuori Area - Sez. Programmazione e Monitoraggio Obiettivi

SCHEDA**Oggetto:** Proclamazione della Zona contigua**1. INQUADRAMENTO GIURIDICO**

L'articolo 33 della Convenzione di Montego Bay del 1982 sul diritto del mare (UNCLOS) prevede che in una zona contigua al suo mare territoriale, denominata «zona contigua», che non può estendersi oltre le 24 miglia marine dalla linea di base da cui si misura la larghezza del mare territoriale, «lo Stato costiero può esercitare il controllo necessario al fine di: a) prevenire le violazioni delle proprie leggi e regolamenti doganali, fiscali, sanitari e di immigrazione entro il suo territorio o mare territoriale».

In relazione allo specifico *status giuridico* a cui è sottoposto questo spazio di mare, si evidenzia come lo Stato costiero possa esercitare solo limitati poteri giurisdizionali, in quanto la zona contigua non forma parte del territorio del Paese a cui è riferita, come nel caso del mare territoriale, ma assume, nel concreto, una funzione sia preventiva che punitiva rispetto alle violazioni afferenti il settore doganale, fiscale, dell'immigrazione e sanitario. In altri termini, lo Stato rivierasco, nell'ambito della propria zona contigua, può esercitare soltanto quei poteri che risultano funzionali alla prevenzione o alla repressione delle violazioni delle leggi o regolamenti in tali materie, commessi nel proprio territorio.

E' importante sottolineare che a differenza del mare territoriale, che è costituito *ipso iure* secondo la UNCLOS, la zona contigua deve essere **formalmente proclamata** dallo Stato costiero: in assenza di tale proclamazione ufficiale, pertanto, a legislazione vigente, la stessa non può ritenersi istituita nel nostro ordinamento, sebbene menzionata da alcune fonti normative¹ senza tuttavia che ne siano stati fissati i limiti spaziali e senza che siano state introdotte norme che definiscano le attività vietate e le misure sanzionatorie, preventive e repressive, adottabili dagli organi competenti in detta "zona" di mare.

L'Italia non ha ufficialmente proclamato l'esistenza di una zona contigua, tuttavia la Legge n. 189 del 30 luglio 2002, recante «*Modifica alla normativa in materia di immigrazione e di asilo*», ha introdotto nel d.lgs. n. 286 del 1998 specifici strumenti di contrasto all'immigrazione clandestina via mare, prevedendo in particolare la possibilità per la nave italiana in servizio di polizia, anche nella zona contigua, di poter fermare e sottoporre a ispezione la nave per la quale ci sono fondati motivi di ritenere che sia adibita o coinvolta nel trasporto illecito di migranti ed eventualmente sequestrarla se vengono rinvenuti elementi che confermino il coinvolgimento della nave in un traffico di migranti, conducendola in un porto dello Stato Italiano. Tale riferimento alla zona contigua è, nello specifico, da ritenersi ai soli fini programmatici, in considerazione del fatto che il decreto

¹ D.lgs. n. 286 del 25 luglio 1998 «Testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione clandestina e norme sulla condizione dello straniero».

del Ministero dell'Interno del 19 giugno 2003, all'art.6, n.2, si limita ad un riferimento *per relationem* ai soli fini operativi nei seguenti termini:

«Al fine di rendere più efficace l'intervento delle Forze di Polizia nelle acque territoriali, è stabilita una fascia di coordinamento che si estende fino al limite dell'area di mare internazionalmente definita come "zona contigua", nelle cui acque il coordinamento delle attività navali connesse al contrasto dell'immigrazione clandestina, in presenza di mezzi appartenenti a diverse Amministrazioni, è affidato al Corpo della Guardia di Finanza».

Inoltre, parte rilevante della dottrina giuridica dubita che la richiamata disposizione normativa abbia istituito una zona contigua funzionalmente legata all'immigrazione clandestina, in quanto il necessario espresso atto legislativo di proclamazione dovrebbe essere comunicato agli altri Stati mediante notifica fissando, nel contempo, il limite esterno dello stesso spazio di mare.

2. SITUAZIONE NEL MAR MEDITERRANEO

Nel Mediterraneo hanno formalmente istituito la zona contigua, tutti con ampiezza di 24 miglia nautiche dalle rispettive linee di base, i seguenti 8 Stati:

- a. **la Francia (all.1)** e il **Marocco (all.2)** hanno assegnato alla fascia di mare oggetto di trattazione una valenza principalmente di tipo doganale.

Nello specifico, il Governo francese nell'atto legislativo di proclamazione ha esplicitamente autorizzato l'applicazione, da parte delle proprie Autorità preposte alla vigilanza marittima, di misure coercitive di carattere esclusivamente preventivo, volte ad evitare la commissione di violazioni alle normative specialmente afferenti il settore doganale. Nel dettaglio la Suprema Corte francese, con sentenza del 26 giugno 2013, ha ritenuto implicito nel potere di visita per controllo preventivo, necessario per il suo effettivo esercizio, e quindi non in contrasto con la libertà di navigazione, il potere delle autorità costiere di dirottare una nave straniera intercettata nella zona contigua verso l'ufficio delle dogane più vicino;

- b. **l'Egitto (all.3)** nel 1958 e **Malta (all.4)**, nel 1971, hanno previsto entrambi ampi poteri repressivi, non solo riconducibili al settore doganale, nei confronti di navi straniere in caso di presunta presenza a bordo di persone indiziate di aver commesso violazioni a danno delle legislazioni maltesi ed egiziane, con possibilità di condurre i mezzi navali ispezionati nei porti nazionali per i necessari approfondimenti investigativi.
- c. **Cipro (all.5), Algeria (all.6), Siria e Tunisia** hanno, nei propri atti legislativi di proclamazione della zona contigua, ripreso totalmente quanto riportato nell'art.33 della UNCLOS.

Quanto descritto evidenzia come, a livello internazionale, non si registri una uniforme applicazione della Convenzione di Montego Bay in quanto alcune Nazioni hanno stabilito espressamente l'applicabilità delle leggi nazionali indirizzate a reprimere e sanzionare le violazioni relative a tutti i settori indicati nell'art.33 UNCLOS, mentre altri Stati, si sono limitati a uno o pochi ambiti specifici.

3. RIFLESSI OPERATIVI

L'istituzione formale nel territorio italiano di una zona contigua consentirebbe di colmare l'attuale *gap* operativo che sottopone l'esercizio dei poteri di *enforcement* e *jurisdiction* alla mera ipotesi di violazione delle leggi sull'immigrazione, estendendo questi poteri alle fattispecie in materia doganale, fiscale e sanitaria, garantendo nello specifico un sistema

di **sorveglianza avanzato** nei confronti dei mezzi navali, non battenti bandiera italiana, diretti verso il mare territoriale.

La finalità perseguita sarebbe di natura preventiva, intrinseca nella definizione giuridica di zona contigua, da cui non discende la necessità che sussista effettivamente una violazione, essendo sufficiente esclusivamente il mero rischio di una condotta illecita desumibile da diversi fattori quali, ad esempio, la rotta dell'unità navale ovvero la natura del carico.

Inoltre l'istituzione della zona contigua consentirebbe, in aggiunta ai poteri già previsti dal d.lgs. n. 286 del 1998 in materia di immigrazione:

- a. nel **settore doganale**, di sottoporre eventuali navi d'interesse ai controlli disciplinati dall'art.30 del Decreto del Presidente della Repubblica, n.43 del 23 gennaio 1973 (T.U.L.D.) già a 24 miglia nautiche dalla costa, senza attendere l'ingresso nella prevista zona di vigilanza doganale²;
- b. nel **settore fiscale**, di effettuare controlli in campo economico finanziario, nello specifico ambito delle accise e della imposizione indiretta sulla produzione e i consumi, nei confronti di unità navali non battenti bandiera italiana già a 24 miglia nautiche dalla linea di base.

L'istituzione della stessa potrebbe riguardare, inizialmente, le aree costiere maggiormente caratterizzate dal fenomeno dell'immigrazione clandestina mutuando, per analogia, l'iniziativa assunta dalla Francia in relazione alla propria Zona Economica Esclusiva(ZEE) proclamata, nel 1977³, limitatamente alle coste che si affacciano sul mare del Nord, sul canale della Manica e sull'Atlantico e, nel 1978⁴, a largo dei territori australi e antartici francesi.

Una tale decisione sarebbe giustificata dalle significative similitudini che sussistono tra l'istituto della "zona contigua" e della "ZEE", intese entrambe quali spazi di mare non sottoposti alla sovranità dello Stato ma aventi **esclusivamente carattere funzionale**, la cui istituzione è subordinata ad una formale proclamazione dello Stato con apposito atto legislativo.

² L'art. 29 del TULD statuisce che "è sottoposta a vigilanza doganale la zona costituita dalla fascia di mare che si estende dalla linea doganale sino al limite esterno del mare territoriale (12 miglia nautiche).

³ Decree No. 77-130 of 11 February 1977 (**all.7**).

⁴ Decree No. 78-144 of 3 February 1978 (**all.8**).

ID: 16511



*Ministero
dell'Economia e delle Finanze*

UFFICIO DI GABINETTO

- All' Ufficio di Gabinetto del Ministro per la protezione civile e le politiche del mare
gabinetto.protezionecivileemare@pec.gov.it
- Alla Struttura di Missione per le politiche del mare
struttura.politichedelmare@pec.gov.it
e, p.c.:
- All' Ufficio del coordinamento legislativo
- All' Ufficio legislativo economia
- All' Ufficio legislativo finanze
- Al Dipartimento del tesoro
- Al Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato
- Al Dipartimento delle finanze
- Al Dipartimento dell'economia
- Al Comando generale della Guardia di finanza
- Ai Vice Capo di Gabinetto
Cons. Italo Volpe
Gen. D. Roberto Manna
Avv. Raphael D'Onofrio

Oggetto: Piano del Mare – Relazione annuale sullo stato di attuazione ex articolo 12, comma 10, del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito in legge, con modificazioni, dall'articolo 1, comma 1, legge 16 dicembre 2022, n. 204. **Nota prot. n. 59 del 13 febbraio 2024 della Struttura di missione per le politiche del mare.**

Ad integrazione di quanto comunicato con la nota prot. n. 13728 del 25 marzo 2024, considerato l'esito del Consiglio dei ministri del 26 marzo u.s., si trasmette ulteriore contributo afferente allo schema di decreto legislativo recante “*Disposizioni nazionali complementari al codice doganale dell'unione e revisione del sistema sanzionatorio in materia di accise e di altre imposte indirette sulla produzione e sui consumi*”, qui allegato unitamente alla pertinente documentazione.

A tale riguardo, si ritiene inoltre opportuno evidenziare l'inserimento in seno all'articolo 22 dell'allegato 1 al decreto, recante “Zona di vigilanza doganale marittima”, della disposizione in forza della quale si prevede, tra l'altro, che “*con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, la zona di vigilanza doganale può essere estesa alla zona contigua, fino ai limiti massimi consentiti dal diritto internazionale*”.

Firmatario1

RELAZIONE INFORMATIVA

(integrazione resoconto sugli obiettivi indicati dal “Piano del mare”)

I PORTI – DIGITALIZZAZIONE E SEMPLIFICAZIONE (Paragrafo 2.3.6 del Piano del mare).

Il perseguimento della competitività degli scali marittimi italiani rende necessarie la riduzione dei tempi di transito delle merci nei porti, in termini di documentazione, dogana, movimentazione ed organizzazione di convogli in partenza e in arrivo, nonché una semplificazione amministrativa che tenda all'omogeneità con gli *standard* europei.

A tale fine, il Piano del Mare, in esito alle audizioni dei molteplici portatori di interesse, ha inteso richiamare “il necessario potenziamento dello sportello unico doganale – quindi la semplificazione delle transazioni di importazione/esportazione – e la gestione informatica a distanza delle pratiche prima dell'arrivo delle navi in porto”. In questo senso la semplificazione delle procedure doganali, anche nell'ottica di accrescere la potenzialità delle scarse superfici esistenti nei porti italiani, deve portare ad una progressiva riduzione della permanenza in porto della merce.

In merito a tale tematica, si evidenzia come la legge 9 agosto 2023, n. 111, recante **la delega al Governo per la riforma fiscale**, abbia dettato i principi e i criteri direttivi per la revisione delle disposizioni vigenti in materia doganale e per il riordino della disciplina sanzionatoria in tema di contrabbando.

Ciò premesso, nella recente seduta del 26 marzo 2024, il Consiglio dei ministri ha approvato, in via preliminare, in attuazione della predetta delega, l'allegato schema di decreto legislativo recante «disposizioni nazionali complementari al codice doganale dell'unione e revisione del sistema sanzionatorio in materia di accise e di altre imposte indirette sulla produzione e sui consumi».

Per quanto di interesse, l'allegato 1 del provvedimento - cui rinvia l'articolo 1 del decreto legislativo - mira all'aggiornamento della normativa doganale, che, attualmente, è contenuta principalmente nel testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale (TULD), approvato con il decreto del Presidente della Repubblica n. 43 del 1973 e nel decreto legislativo 8 novembre 1990, n. 374; in relazione a talune misure di applicazione, peraltro, vengono tuttora richiamate norme contenute nel regio decreto 13 febbraio 1896, n. 65.

L'obsolescenza dei predetti provvedimenti di rango primario - che già si profilava nel 1993, data di entrata in applicazione del Regolamento (CEE) n. 2913/92, recante il codice doganale comunitario – si è resa ancora più evidente con l'entrata in vigore, dal 1° maggio 2016, del codice doganale dell'Unione di cui al predetto Regolamento (UE) n. 952/2013, il quale, di per sé direttamente applicabile, compiutamente disciplina istituti e procedure doganali.

In tale contesto, nell'ambito della generale revisione della disciplina doganale, la legge delega ha altresì richiesto l'aggiornamento di quel corpus di disposizioni di carattere autonomo - attinenti ad aspetti procedurali o organizzativi che la stessa normativa unionale demanda agli Stati membri - pure contenute nel TULD.

Si illustrano, di seguito, le principali disposizioni innovative rispetto a quelle contenute nel TULD e nelle altre disposizioni doganali vigenti, rilevanti anche ai fini dell'attuazione del c.d. “Piano del mare”:

- il coordinamento tra l'Agenzia delle dogane e dei monopoli e la Guardia di finanza finalizzato a evitare, anche mediante la sottoscrizione di apposite intese e avuto riguardo alle rispettive competenze, sovrapposizioni o reiterazione dei controlli (art. 4);
- la possibilità di estendere, con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, la zona di vigilanza doganale marittima (ossia la fascia di mare che si estende dalla linea di vigilanza doganale fino al limite esterno del mare territoriale) alla zona contigua, fino ai limiti massimi consentiti dal diritto internazionale (art. 22);
- l'introduzione della rappresentanza doganale, diretta e indiretta (artt. 31 -33):
- il potenziamento dello Sportello unico doganale e dei controlli (art. 39), finalizzato al proficuo coordinamento, in via telematica, di tutti i procedimenti e dei controlli operati all'entrata e all'uscita delle merci nel o dal territorio nazionale, assicurando, al contempo, il conseguimento dell'obiettivo di cui alla Missione 3, riforma 2.1. rubricato «*Semplificazione delle transazioni di importazione/esportazione attraverso l'effettiva implementazione dello Sportello Unico dei Controlli*» del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). L'istituto si propone, nello specifico, di concentrare, in un unico tempo e in un unico luogo (*single window*), i controlli da eseguire sulle merci in entrata, in uscita o in transito, a opera di amministrazioni diverse, anche secondo quanto raccomandato dal “*Trade and facilitation agreement*”, entrato in vigore il 22 febbraio 2017. Lo Sportello unico doganale e dei controlli si propone, pertanto, due obiettivi:
 - ✓ la digitalizzazione della documentazione necessaria (autorizzazioni, nulla osta, certificazioni, etc.) per l'importazione e l'esportazione delle merci;
 - ✓ lo snellimento dell'attività di controllo sulle importazioni e sulle esportazioni, con particolare riferimento a quelle operazioni in cui diverse amministrazioni potrebbero dover svolgere i controlli di propria competenza;

Il provvedimento in esame, inoltre, tenuto conto delle disposizioni già vigenti in materia, prevede:

- l'esecuzione da parte dei militari della Guardia di finanza la facoltà - all'arrivo delle imbarcazioni in porto - della verifica sommaria dello stato del carico rispetto alla dichiarazione, al manifesto e agli altri documenti del carico, e di riscontrare le provviste di bordo esistenti, in analogia con quanto già previsto dall'art. 121 del regio decreto n. 65/1896 (art. 16);
- la possibilità di stabilire restrizioni per la navigazione con regolamento del Ministro dell'economia e delle finanze, adottato di concerto con le amministrazioni eventualmente interessate (art. 20);
- particolari facoltà di controllo da parte dei militari della Guardia di finanza, nella predetta zona di vigilanza doganale marittima, nei confronti delle navi (art. 23);
- obblighi e responsabilità da parte dei comandanti (artt. da 59 a 63) e connesse specifiche sanzioni di natura penale o amministrativa (artt. 80 e 100).

SM_POLMARE-0000258-A-07/05/2024 - Allegato Utente 1 (A01)

Allegato 8

*Ministero delle Imprese e del Made in Italy*

IL CAPO DI GABINETTO

Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri
Struttura di missione per le politiche del mare
struttura.politichedelmare@pec.governo.it

e, per conoscenza

Al Capo di Gabinetto del Ministro per la
protezione civile e le politiche del mare
Dott. Riccardo Rigillo
r.rigillo@governo.it

Oggetto: Piano del Mare - Relazione annuale sullo stato di attuazione ex art. 12 comma 10 del decreto legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1 comma 1, legge 16 dicembre 2022, n. 204.

(Rif. Nota SM_POLMARE-0000059-P-13/02/2024)

Si fa riferimento alla nota di cui all'oggetto, con la quale è stato richiesto un resoconto recante gli obiettivi indicati nel Piano del Mare già realizzati e le eventuali iniziative legislative o amministrative già in essere allo stesso afferenti, nonché alla riunione del CIPOM del 9 aprile u.s.

A tal fine, si trasmette la nota del Focal Point di questo Dicastero, recante il resoconto sull'attività del Ministero delle Imprese e del Made in Italy relative all'attuazione del Piano del Mare.

Federico Eichberg

SM_POLMARE-0000258-A-07/05/2024 - Allegato Utente 3 (A03)

*Ministero delle Imprese e del Made in Italy*

DIPARTIMENTO POLITICHE PER LE IMPRESE – UFFICIO III

IL DIRIGENTE

Roma, 3 maggio 2024

Oggetto: Resoconto sull'attività del Ministero delle Imprese e del Made in Italy relative all'attuazione del piano del mare.

In risposta alla vostra nota del 13.02.24 con cui le Amministrazioni partecipanti al CIPOM vengono invitate a fornire un resoconto per quanto di propria competenza relativo all'attuazione del Piano del Mare al fine di presentare alle Camere la relazione annuale prevista per legge entro il 31 maggio, si sottopone la presente relazione che include le iniziative in corso o programmate previste per il 2024 sul tema in oggetto.

Nel corso del 2023 e 2024 il Ministero delle Imprese e del Made in Italy ha partecipato ai lavori organizzati in sede CIPOM dalla Struttura di Missione per le Politiche del Mare seguendo il percorso di elaborazione ed approvazione del Piano del Mare. Un doveroso ringraziamento va esteso alla Struttura di Missione per il costante lavoro di coordinamento delle amministrazioni e coinvolgimento dei diversi portatori di interessi che hanno consentito nell'ottobre 2023 la pubblicazione del Piano del Mare.

Si riportano qui brevemente sintetizzate le attività svolte o in corso di preparazione relative all'attuazione o comunque connesse al Piano del Mare.

1. *Attività di coordinamento interna.* Al fine di poter inquadrare tra le diverse attività di questo Ministero gli aspetti di interesse riconducibili al Piano del Mare è stata organizzata una funzione di coordinamento composta, oltre che dallo scrivente referente CIPOM del MIMIT da rappresentanti del Gabinetto e delle principali Direzioni Generali coinvolte, ovvero la Direzione Generale Politica Industriale, la Direzione Generale Incentivi alla Imprese e la Direzione Generale per le Nuove Tecnologie Abilitanti;
2. *Esperto di Blue Economy.* Tra gli esperti di Politiche industriali di questo Ministero, anche al fine di supportare le attività in ambito Piano del Mare, è stato deciso di inserire un esperto di economia del mare, per la cui posizione è stato selezionato il dr. Alberico Simioli, al fine di supportare la attività sul tema della Blue Economy della Divisione III della DG Politica Industriale;
3. *Attività legislative.* Sono state impostate con l'Ufficio legislativo le attività preparatorie per l'elaborazione delle parti di nostra competenza del prossimo collegato alla legge finanziaria sulla Blue Economy e, sempre in merito a questa attività, sono state fatte delle prime ricognizioni con alcuni stakeholder;
4. *Cultura del Mare e promozione Blue Economy.* È stato fornito supporto agli uffici del Sig. Ministro per le attività di convegnistica e di promozione dei temi legati alla Blue Economy. Tra di essi in particolare la partecipazione al "3° Summit Nazionale sull'Economia del Mare Blue Forum" intitolato "Investiamo nell'Economia del Mare" e alla celebrazione della "Giornata Nazionale del Mare" che si sono tenuti a Gaeta nell'Aprile 2024;

Ministero delle Imprese e del Made in Italy

Dipartimento Politiche per le Imprese Ufficio III (Centro Studi)

Mail: paolo.quercia@mise.gov.it Tel. +39 06 4705 2147

5. *Organizzazione delle materie di competenza MIMIT.* Sulla base del Quadro sinottico del piano del mare del 29.3.2024 elaborato dalla Struttura di Missione sono state identificate le aree tematiche del piano del Mare per le quali il MIMIT ritiene di avere in essere attività amministrative, legislative o politico / strategiche per le quali può svolgere azione di coordinamento degli altri dicasteri per quanto concerne le attività di attuazione del piano del Mare. Sono state pertanto identificate le seguenti 8 aree tematiche:
- n. 19 Prospettive regolatorie unionali relative al Net Zero Industry Act (limitatamente alla parte negoziale che ci vede a Bruxelles amministrazione capofila, mentre l'attuazione della stessa è in capo al MASE);*
 - n. 50 Cantieristica mercantile;*
 - n. 52 Competitività, ricerca e innovazione;*
 - n. 53 Cantieristica nautica;*
 - n. 54 Tecnologie innovazione nel design e concept;*
 - n. 56 Shipyard e Yacht 4.0;*
 - n. 58 Innovazione tecnologica;*
 - n. 72 Sfruttamento risorse minerarie sottomarine;*

Queste attività possono essere raggruppate nelle seguenti tre macroaree:

- Cantieristica mercantile, nautica e competitività del settore (n. 50, n. 52, n. 53)*
 - Ricerca e innovazione tecnologica applicata a design, processi produttivi (n.54, n.56, n.58)*
 - Energia e sfruttamento risorse minerarie sottomarine (n.19, n.72, eventualmente estendibile al n. 45, produzione dei carburanti)*
6. *Gruppo di Stakeholder.* È stato creato un gruppo trasversale mare all'interno del dialogo strutturato permanente con gli Stakeholder istituito all'interno del Dipartimento Politiche per le Imprese, per un dialogo costante con le imprese dei diversi settori marittimi, in particolare di quelle interessate dalle materie del piano del mare di competenza MIMIT. Il gruppo si riunirà, idealmente su base bimestrale, con la prima riunione di insediamento che dovrebbe essere realizzata prima dell'estate;
7. *Attività specifica in ambito sfruttamento di risorse minerarie sottomarine.* Al fine di favorire il trasferimento e la valorizzazione delle informazioni derivate dalla partecipazione del governo italiano alle attività della International Sea Bed Authority della Nazioni Unite (la prima riunione si è tenuta in Giamaica nel mese di aprile 2024) si è concordato con il responsabile delle attività mare del MAECI, consigliere Daniele Bosio di organizzare un'attività di debriefing con un gruppo di stakeholder potenzialmente interessati dai temi trattati.
Sempre sullo stesso tema, il MIMIT ha intenzione di organizzare, prima dell'estate, un convegno tecnico con la partecipazione di rappresentanti della International Sea Bed Authority e tecnici ed esperti italiani e stranieri. Per entrambe queste attività si reputa opportuno il coinvolgimento della Struttura di Missione per le Politiche del Mare, anche al fine di garantire un coordinamento dell'azione con le altre amministrazioni rappresentate nel CIPOM.
8. *Tavolo tecnico sulla Crisi nel Mar Rosso e ricadute per le filiere.* Sollecitato da alcune associazioni di categoria preoccupate per le ricadute su alcune filiere produttive italiane della crisi del Mar Rosso il MIMIT ha svolto alcune riunioni di coordinamento con altre amministrazioni (esteri, difesa, trasporti) e con la partecipazione della Struttura delle politiche del mare per l'istituzione di un tavolo tecnico di monitoraggio ed analisi della crisi del Mar Rosso. In seguito ad interlocuzioni successive avute con il Ministero degli Esteri, Direzione Generale Sistema Paese e tra i gabinetti dei due Ministeri, si è concordato che il tavolo tecnico sul Mar Rosso sarà istituito congiuntamente tra MAECI e MIMIT, con riunioni alternate tra i due dicasteri. La prima riunione si terrà presso la Farnesina e la seconda presso Palazzo Piacentini e saranno invitati *MIMIT e MAECI come co-presidenza, quindi MIT, DIFESA, PCM, Struttura Politiche del Mare, CDP, SIMEST e SACE.* La prima riunione del tavolo ha

Ministero delle Imprese e del Made in Italy

Dipartimento Politiche per le Imprese Ufficio III (Centro Studi)

Mail: paolo.quercia@mise.gov.it Tel. +39 06 4705 2147

il compito di tracciare il quadro politico ed allineare attorno ad esso le amministrazioni interessate, definendo il perimetro e le possibilità dell'esercizio e dovrebbe tenersi entro la prima metà di maggio. La seconda riunione che si terrà presso il MIMIT nella seconda metà di maggio si svilupperà a livello più tecnico e con l'identificazione di potenziali stakeholder. Il Centro Studi del MIMIT assieme ai Centri Studi di CDP, SIMEST e SACE, *saranno responsabili della raccolta, analisi e valutazione delle informazioni d'interesse.*

Paolo Quercia

m inf.UFFGAB.REGISTRO UFFICIALE.U.0014057.05-04-2024

Allegato 9



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
Ufficio di Gabinetto

Alla Presidenza del Consiglio dei ministri
Ministero per la protezione civile e le
politiche del mare
Struttura di missione per le politiche del
mare
struttura.politichedelmare@pec.governo.it

Oggetto: Piano del Mare – Relazione annuale sullo stato di attuazione ex art.12, comma 10, del decreto-legge 11 novembre 2022, n.173, convertito in legge, con modificazioni, dall'art.1, comma 1, legge 16 di cembre 2022, n.204.

In relazione alle note n.59 del 13 febbraio 2024 e n.123 del 15 marzo 2024, si trasmettono, per i profili di competenza, gli elementi informativi richiesti sottoforma di scheda sinottica, suddivisa per aree d'intervento, concernente le azioni poste in essere, sulla base delle direttive e degli indirizzi di questo Dicastero, dalla Direzione generale per il mare, il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne (all.to 1) e dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto (all.to 2).

Il Vice Capo di Gabinetto
dott.ssa Maria Teresa Di Matteo



MIT

Via Nomentana, 2 Roma – tel. 06.44124504 - 4510
e-mail: segreteria.dimatteo@mit.gov.it – Pec: ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it



MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI

ALLEGATO 1

| Aree di intervento | Obiettivi | Iniziativa adottata/in corso di adozione | Principali norme di riferimento | Amministrazioni interessate | Note |
|---|--|---|--|--|---|
| Spazi Marittimi | Definire l'attività volta all'adozione dei piani di gestione dello spazio marittimo in armonia alle strategie di governance del mare secondo le direttrici della Politica marittima integrata dell'UE ed in particolare della direttiva UE/89/2014 | In data 7 novembre 2023, sono pervenuti i pareri sui rapporti ambientali relativi ai Piani di gestione dello spazio marittimo. In ragione delle osservazioni contenute nei suddetti pareri si è reso necessario operare significativi aggiornamenti dei Piani in termini di verifica di coerenza interna ed esterna. | <ul style="list-style-type: none"> - Direttiva UE/89/2014 - Decreto legislativo 201/2016 - Decreto legislativo 152/2016 - DPCM 1.12.2017 | Le Amministrazioni statali e regionali partecipanti al Comitato tecnico di cui all'articolo 7 del Decreto legislativo 201/2016 | Sono in corso i lavori di recepimento delle osservazioni pervenute in sede di verifica VAS integrata con la VinCA. Una volta concluso l'aggiornamento delle proposte di Piano, alla luce dei pareri pervenuti, nonché delle osservazioni formulate in occasione delle Consultazioni pubbliche nazionali e transfrontaliere, relative sia ai piani di gestione dello spazio marittimo che ai relativi Rapporti ambientali sarà necessario proseguire l'iter, secondo il cronoprogramma prestabilito. |
| Semplificazione normativa di settore | Attività ispettive di bordo | Autorizzati quattro organismi riconosciuti (RINA Services S.p.A, Bureau Veritas Marine & Offshore SAS, American Bureau of Shipping, Lloyd's Register), in qualità di Ente tecnico, per l'esercizio delle attività di ispezione e controllo e di certificazione del naviglio nazionale non soggetto alle convenzioni internazionali, ai quali sono devolute le attribuzioni previste dall'articolo 3 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340. | <ul style="list-style-type: none"> - Legge 5 giugno 1962, n. 616 | Mit | E' in esame un provvedimento che consenta di poter autorizzare gli organismi riconosciuti all'esercizio delle attività di ispezione e controllo del naviglio nazionale destinato alla navigazione marittima non soggetto alle convenzioni internazionali, ai fini dell'acquisizione della qualifica di "Ente Tecnico" secondo la definizione di cui all'articolo 3, lettera f) della Legge 5 giugno 1962, n. 616. |
| Semplificazione normativa | Certificazione marittima | | | | In esame proposta dal Comando Generale del Corpo delle capitanerie |



MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI

ALLEGATO 1

| Aree di intervento | | Obiettivi | Iniziative adottate/in corso di adozione | Principali norme di riferimento | Amministrazioni interessate | Note |
|--------------------------|-----------|---|--|--|---|---|
| nazionale settore | di | | In data 20 dicembre 2023 si è tenuta una riunione per discutere la bozza del nuovo accordo SOLAS. Tutti gli accordi individuano i servizi di certificazione delegati in autorizzazione e quelli in affidamento, per questi ultimi la certificazione è riservata allo stato di bandiera tramite la Capitaneria di porto. | - Convenzione internazionale SOLAS (safety of life at sea) | Mit e Comando generale delle Capitanerie di porto | di porto di attribuire tutte le certificazioni in autorizzazione ed eventuale modifica dell'Appendice 1 degli Accordi stessi. |
| Lavoro marittimo | | Crisi occupazionale e opportunità di crescita | Continua gestione dei fondi derivanti dalla cd. "formazione indiretta", disciplinata dal DM 17/12/2008. Dal 2023, a seguito del "Bonus marittimi" è stato emanato Decreto interministeriale (MIT/MEF) n. 297 del 17 novembre 2023, ai sensi dell'articolo 36, comma 1 bis, del citato Decreto-legge 4 maggio 2023, n. 48, convertito con modificazioni dalla legge 3 luglio 2023, n. 85 che disciplina le modalità di presentazione delle domande per l'accesso al contributo in favore delle imprese armatoriali per la formazione iniziale del personale impiegato sulle navi, con particolare riferimento alle figure professionali mancanti di sezioni di coperta, macchina. | - DM 17/12/2008; - Decreto-legge 4 maggio 2023, n. 48, convertito con modificazioni dalla legge 3 luglio 2023, n. 85; - Decreto interministeriale (MIT/MEF) n. 297 del 17 novembre 2023. | Mit | |



MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI

ALLEGATO 1

| Aree di intervento | Obiettivi | Iniziative adottate/in corso di adozione | Principali norme di riferimento | Amministrazioni interessate | Note |
|-------------------------|---|---|--|---|--|
| Lavoro marittimo | Crisi occupazionale e opportunità di crescita | avviato il riordino delle normative di settore al fine di emanare nuove procedure semplificate per gli uffici di Collocamento della Gente di Mare. Allo stesso tempo è stato pienamente sviluppato il c.d. "Portale del Lavoro marittimo". | - D.P.R. 231/2006 | Mit e Comando generale delle Capitanerie di porto | L'applicativo è pubblicato all'indirizzo https://lavoromarittimo.mit.gov.it . |
| Lavoro marittimo | Formazione personale navigante del | è in fase di estensione l'applicazione dei degli Standard di Qualità, previsti dall'articolo 11 della Direttiva 2022/993 e recepiti nell'ordinamento nazionale dall'articolo 10 del d.lgs. 71/2015, anche alle attività di certificazione, di rinnovo ed esami per il conseguimento delle certificazioni. | - Direttiva 2022/993 - d.lgs. 71/2015 | Mit e Comando generale delle Capitanerie di porto | per il 2024, è in programma la revisione del percorso formativo e di certificazione del personale che svolge l'attività nel settore dei viaggi costieri, ai sensi della Reg. I/3 della Convenzione STCW'78, come emendata. |
| Lavoro marittimo | Formazione personale navigante del | Con riferimento al ruolo degli ITS e l'educazione del mare è stato avviato un progetto di riconoscimento delle classi di Laurea L28 e M72, che possano consentire l'accesso alla carriera marittima, con quattro Atenei (Università di Genova, Bari, Napoli e Messina). | | Mit | nell'ambito del "Bonus marittimi", è stata avviata una campagna divulgativa, destinata principalmente agli Istituti Tecnici Superiori. |



MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI

ALLEGATO I

| Aree di intervento | Obiettivi | Iniziative adottate/in corso di adozione | Principali norme di riferimento | Amministrazioni interessate | Note |
|-------------------------|------------------------------------|---|--|---|------|
| Lavoro marittimo | Formazione personale navigante del | Modifica del Decreto 21 aprile 2010 recante "Istruzione, addestramento e certificazione del personale imbarcato su navi veloci HSC (High Speed Craft)" | - Convenzione Internazionale STCW's (Standard of Training Certification and Watchkeeping for seafarers) - Decreto legislativo 71/2015 | Mit e Comando generale delle Capitanerie di porto | |
| Lavoro marittimo | Formazione personale navigante del | Modifica del Decreto "Corso di sicurezza personale e responsabilità sociali (Personal Safety and Social Responsibilities PSSR)" | - Convenzione Internazionale STCW's (Standard of Training Certification and Watchkeeping for seafarers) - Decreto legislativo 71/2015 | Mit e Comando generale delle Capitanerie di porto | |
| Lavoro marittimo | Formazione personale navigante del | Modalità di svolgimento dei corsi di formazione professionali per il personale marittimo previsti dalla Convenzione STCW'78 nella sua versione aggiornata | - Convenzione Internazionale STCW's (Standard of Training Certification and Watchkeeping for seafarers) - Decreto legislativo 71/2015 | Mit e Comando generale delle Capitanerie di porto | |
| Lavoro marittimo | Formazione personale navigante del | Modifica del Decreto direttivo sulla "Disciplina del corso di formazione per il conseguimento delle competenze di livello direttivo per gli Ufficiali di coperta e di macchina" | - Convenzione Internazionale STCW's (Standard of Training Certification and Watchkeeping for seafarers) - Decreto legislativo 71/2015 | Mit (Comando generale delle Capitanerie di porto e Direzione generale per vigilanza sulle AdSP, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne) | |



MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI

ALLEGATO I

| Aree di intervento | Obiettivi | Iniziative adottate/in corso di adozione | Principali norme di riferimento | Amministrazioni interessate | Note |
|--------------------------|---|---|--|---|------|
| Lavoro marittimo | Formazione personale navigante del | Modifiche al libretto di addestramento a bordo per allievi ufficiali di coperta, macchina ed elettrotecnico | - Convenzione Internazionale STCW's (Standard of Training Certification and Watchkeeping for seafarers) - Decreto legislativo 71/2015 | Mit (Comando generale delle Capitanerie di porto e Direzione generale per vigilanza sulle AdSP, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne) | |
| Lavoro marittimo | Formazione personale navigante del | Modifiche del decreto 25 luglio 2016 recante i "Requisiti per il rilascio delle certificazioni per il settore di coperta e di macchina per gli iscritti alla gente di mare ai sensi della Convenzione STCW in particolare la proposta di modifica degli articoli 13, 17, 19 e 24. | - Convenzione Internazionale STCW's (Standard of Training Certification and Watchkeeping for seafarers) - Decreto legislativo 71/2015 | Mit (Comando generale delle Capitanerie di porto e Direzione generale per vigilanza sulle AdSP, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne) | |
| Lavoro marittimo | Formazione personale navigante del | È in corso la predisposizione di un provvedimento relativo al "Conseguimento di Cuoco Equipaggio" | - Convenzione Internazionale STCW's (Standard of Training Certification and Watchkeeping for seafarers) - Decreto legislativo 71/2015 | Mit (Comando generale delle Capitanerie di porto e Direzione generale per vigilanza sulle AdSP, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne) | |
| Rotte commerciali | Attività di monitoraggio sui servizi di collegamento RO-PAX e/o RO-RO | con riferimento ai servizi di collegamento RO-PAX e/o RO-RO tra l'Italia continentale, le Isole Maggiori e le Isole Tremiti, | - Regolamento CEE n. 3577/1992 | Mit (Comando generale delle Capitanerie di porto e Direzione | |



MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI

ALLEGATO I

| Aree di intervento | Obiettivi | Iniziative adottate/in corso di adozione | Principali norme di riferimento | Amministrazioni interessate | Note |
|--------------------------|------------------------------------|--|--|--|------|
| Rotte commerciali | Misure fiscali di aiuto al settore | <p>è stato avviato un sistema di monitoraggio che permette di verificare costantemente la rispondenza del mercato alle esigenze di continuità territoriale manifestate dagli enti regionali e locali. Gli elementi, raccolti con cadenza settimanale, consentono di valutare tempestivamente l'offerta dei servizi in atto, anche al fine di comprendere eventuali criticità o la necessità di implementare i servizi onerati.</p> <p>recepimento delle modifiche introdotte al decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, con decreto-legge 23 settembre 2022, n. 144. Per effetto della citata norma, i benefici fiscali e contributivi riservati alle imprese che utilizzano le navi iscritte nel Registro internazionale, di cui agli articoli 4, 6 e 9-quater del d.l. n. 457/1997, sono estesi anche ai soggetti residenti e non residenti, aventi stabile organizzazione nel territorio, che utilizzano navi iscritte nei registri degli altri Paesi dell'Unione europea o dello</p> | <p>- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei trasporti n. 22/2019</p> <p>- decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, con decreto-legge 23 settembre 2022, n. 144</p> | <p>generale per vigilanza sulle AdSP, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne)</p> <p>Mit</p> | |



MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI

ALLEGATO I

| Aree di intervento | Obiettivi | Iniziativa adottate/in corso di adozione | Principali norme di riferimento | Amministrazioni interessate | Note |
|---------------------------|---|---|--|-----------------------------|---|
| Nautica da diporto | Riforma del codice della nautica da diporto | Spazio economico europeo, o battenti bandiera di tali Stati. In esecuzione di quanto precede, sono stati adottati i Decreti Ministeriali n. 300 del 21/11/2023 e n. 302 del 21/11/2023. È stato inoltre emanato il decreto ministeriale n. 299 del 21/11/2023 al fine del recepimento dell'articolo 10 della legge n. 167/2017. | - decreto legislativo 18 luglio 2008, n. 171 | Mit | sono in corso di definizione le modalità di digitalizzazione delle comunicazioni per lo svolgimento dell'attività di noleggio occasionale di unità da diporto. In materia di sostenibilità, è stato predisposto lo schema di decreto interministeriale recante modalità e procedure per l'erogazione dei contributi per favorire, nella nautica da diporto, la sostituzione dei motori endotermici con motori ad alimentazione elettrica |

ALLEGATO 2



| Aree di intervento | Obiettivi | Iniziative adottate/in corso di adozione | Principali norme di riferimento | Amministrazioni interessate | Note |
|--|---|--|--|---|--|
| Porti, Rotte commerciali, Sicurezza | Incrementare l'efficienza e la sicurezza del trasporto marittimo | Decreto Mit di concerto con Mase adottato in data 22.11.2023, recante "Disposizioni attuative della Risoluzione IMO A.1158(32) ai fini dell'erogazione dei servizi al traffico marittimo denominati Vessel Traffic Service (VTS)" | <ul style="list-style-type: none"> - Legge 14 marzo 2001, n. 51, recante "Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e per il controllo del traffico marittimo" - Risoluzione IMO A.1158 (32) del 15.12.2021, recante "Guidelines for Vessel Traffic Services" | Mit (Comando generale delle Capitanerie di porto, Uffici territoriali del Corpo delle Capitanerie di porto, 13 sedi periferiche dei Centri VTS) e Mase | Il nuovo Decreto 22.11.2023 abroga il precedente Decreto 28.1.2004, recante disposizioni attuative del sistema di controllo del traffico marittimo denominato VTS, impartendo disposizioni attuative delle nuove linee guida internazionali in materia di Vessel Traffic Services col fine precipuo di incrementare la sicurezza e l'efficienza dei traffici marittimi |
| Porti, Rotte commerciali, Sicurezza | Promuovere tra le Amministrazioni interessate lo scambio dei dati di cui al sistema di monitoraggio Vessel Traffic Monitoring Information System - VTMISS nazionale | <ul style="list-style-type: none"> - Inviata all'Ufficio legislativo del Mit uno schema di Decreto interministeriale che dà attuazione alla delega contenuta nell'articolo 9, comma 2 del Decreto legislativo 19.8.2005, n. 196 - (Attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale) - Avviato tavolo tecnico di confronto con le Amministrazioni interessate | <ul style="list-style-type: none"> - Decreto legislativo 19.8.2005, n. 196 - Direttiva 2002/59/CE | Mit (Comando generale delle Capitanerie di porto) ed Amministrazioni preposte alla difesa nazionale, alla sorveglianza marittima, alla sicurezza pubblica, alla difesa civile ed al soccorso pubblico | In attesa del concerto formale sul provvedimento a cura dei Dicasteri interessati. |



ALLEGATO 2

| Aree di intervento | Obiettivi | Iniziative adottate/in corso di adozione | Principali norme di riferimento | Amministrazioni interessate | Note |
|--------------------------------|--|---|--|--|--|
| Spazi Marittimi | Adottare un provvedimento che definisca, anche cartograficamente, i limiti marittimi delle circoscrizioni marittime delle Capitanerie di Porto (art. 16 Cod. Nav. e art. 1 del Regolamento d'esecuzione) in relazione all'esercizio delle innumerevoli competenze attribuite alle Autorità marittime dalle vigenti norme | <ul style="list-style-type: none"> - Avviati contatti con l'Istituto Idrografico della Marina Militare (Organo Cartografico dello Stato (ex legge 68/1960 e DPR 90/2010) per la definizione delle aree marittime di giurisdizione dei Compartimenti marittimi nazionali. - Definire e rettificare i limiti esistenti mediante l'individuazione di punti geografici con datum ETRF 2000. | <ul style="list-style-type: none"> - DPR 18 aprile 2000, n. 135 e ss. mm. ed ii. - legge 979/1982 - legge 21 luglio 1967 n. 613 | MIT - (Comando generale delle Capitanerie di porto) | |
| Spazi Marittimi | Definire l'attività volta all'adozione dei piani di gestione dello spazio marittimo in armonia alla strategia di governance del mare secondo le direttrici della Politica marittima integrata dell'UE ed in particolare della direttiva UE/89/2014 | In armonia alle disposizioni dell'Autorità competente (Mit), è stato assicurato il coordinamento del Comitato tecnico previsto dall'articolo 7 del Decreto legislativo 201/2016 nonché delle attività correlate di confronto ed approfondimento con le Amministrazioni statali e territoriali coinvolte nei lavori. | <ul style="list-style-type: none"> - Direttiva UE/89/2014 - Decreto legislativo 201/2016 - Decreto legislativo 152/2016 - DPCM 1.12.2017 | Le Amministrazioni statali e regionali partecipanti al Comitato tecnico di cui all'articolo 7 del Decreto legislativo 201/2016 | Sono in corso i lavori di recepimento delle osservazioni pervenute in sede di verifica VAS |
| Porti, Digitalizzazione | <ul style="list-style-type: none"> - Interoperabilità tra amministrazioni - Port Community system | Avviso pubblico Mit n.34 reg. decreti, in data 31.10.2023, per la presentazione, da parte delle Autorità di sistema portuali, di | A valere sulle risorse previste dalla Misura M3C2 I 2.1 "Digitalizzazione della catena logistica" – Sub investimento 2.1.2 | Mit, Comando generale delle Capitanerie di porto, | Il primo step per l'interoperabilità tra PCS, Autorità marittime e |



ALLEGATO 2

| Area di intervento | Obiettivi | Iniziativa adottata/in corso di adozione | Principali norme di riferimento | Amministrazioni interessate | Note |
|--|---|--|--|--|-----------------------------------|
| e semplificazione | - Digitalizzazione della piattaforma logistica nazionale | proposte di investimento per l'ammissione al finanziamento per lo sviluppo e l'implementazione dei servizi Port Community System (PCS) per l'interoperabilità con le pubbliche Amministrazioni coinvolte e la Piattaforma logistica digitale nazionale (PLN) | "Rete di porti e interporti" del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza finanziato dall'Unione europea - #Next Generation EU | Agenzia delle dogane e dei monopoli, Autorità di sistema portuali | Dogane è fissato per il 30.6.2024 |
| Semplificazione normativa nazionale settore | Certificazione marittima | Sono in fase di perfezionamento i Decreti direttoriali di delega agli RSO (Recognized Security Organization) per lo svolgimento delle ispezioni e del rilascio della certificazione "International Ship Security" | - Convenzione internazionale SOLAS (safety of life at sea) Cap. XI-2 - Codice ISPS (international ship and port facility security Code) | Mit e Comando generale delle Capitanerie di porto | |
| Semplificazione normativa nazionale settore | - Digitalizzazione degli adempimenti amministrativi connessi alla partenza e all'arrivo della nave nei porti nazionali - Scambio di informazioni fra la nave e le competenti Autorità marittime, doganali e portuali | 112 porti nazionali dotati del sistema PMIS e NMSW-PMIS (Port management Information System - National Maritime Singol window) | - Decreto legislativo del 19.8.2005, n. 196 recante "Attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale" - Direttiva UE 2010/65; - Legge 17.12.2012, n.221 Conversione in legge, con modificazioni, del DL 18.10.2012, n.179 recante | Mit (Comando generale delle Capitanerie di porto e Uffici territoriali del Corpo delle Capitanerie di porto) | |



ALLEGATO 2

| Aree di intervento | Obiettivi | Iniziative adottate/in corso di adozione | Principali norme di riferimento | Amministrazioni interessate | Note |
|--|--|--|---|--|--|
| Legislazione UE sulla sicurezza marittima | Revisione Direttiva CE n.16/2009 sul controllo da parte dello Stato di Approdo | Negozioato in ambito unionale concluso il 15.3.2023 con l'approvazione della revisione alla Direttiva 2009/16/CE (PSC) | ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese Decreto legislativo 53/2011 | Mit (Comando generale delle Capitanerie di porto e Uffici territoriali del Corpo delle Capitanerie di porto) | È stato introdotto un nuovo sistema di calcolo dei fattori di rischio della nave che include i "parametri ambientali". Ciò è stato definito a condizione dell'esclusione del parametro "CII (Carbon Intensity Indicator)". Tra i fattori anzidetti è stato incluso quello del mancato recepimento di alcune Convenzioni internazionali. Infine, è stato previsto l'obbligo di dotarsi di un sistema di gestione della qualità certificato per le Organizzazioni nazionali "PSC" degli Stati Membri |



ALLEGATO 2

| Aree di intervento | Obiettivi | Iniziative adottate/in corso di adozione | Principali norme di riferimento | Amministrazioni interessate | Note |
|--|--|--|---------------------------------|--|---|
| Legislazione UE sulla sicurezza marittima | Revisione Direttiva CE n.21/2009 sulla conformità ai requisiti dello Stato di bandiera | Negozio in ambito unionale concluso il 15.3.2023 con l'approvazione della revisione alla Direttiva 2009/21/CE (flag State) | Decreto Legislativo 164/2011 | Mit (Comando generale delle Capitanerie di porto e Direzione generale per la vigilanza sulle AdSP, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne), Mase e MiMIT | Nella revisione è stato previsto: l'allineamento ad alcune parti del Codice III (IMO); l'obbligo della certificazione elettronica; l'obbligo di ispezionare un numero di navi in base ai criteri di <i>risk-based</i> ovvero quantitativi, a scelta dello Stato Membro; l'obbligo di condividere alcune informazioni con la Commissione Europea; l'obbligo di dotarsi di personale con competenze tecniche sia per l'esecuzione delle ispezioni di bandiera che per il design review; la collaborazione tra Stati Membri, Commissione ed EMSA (European Maritime Safety Agency) per la definizione di linee guida di implementazione e la visita periodica da parte della Commissione/EMSA per la verifica dell'implementazione delle disposizioni della direttiva. |



ALLEGATO 2

| Aree di intervento | Obiettivi | Iniziative adottate/in corso di adozione | Principali norme di riferimento | Amministrazioni interessate | Note |
|--|--|--|--|---|--|
| Porti, Digitalizzazione e semplificazione | Riduzione dei tempi di transito delle merci nei porti incrementando l'efficienza dei trasporti marittimi | Attività di collaborazione, su base sperimentale, con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per attività di monitoraggio delle navi ai fini dello sdoganamento in mare delle merci (c.d. "pre-clearing") avviata nel 2014 | Sottoscrizione dei relativi disciplinari di servizio, a livello locale, tra Autorità Marittima e Agenzia delle Dogane | Uffici territoriali del Corpo delle Capitanerie di porto | Monitoraggio della rotta delle navi, dirette verso porti nazionali, preventivamente autorizzate alla procedura di pre-clearing da parte dell'ADM |
| Porti, Digitalizzazione e semplificazione | Digitalizzazione del settore logistico in ambito trasporto marittimo per l'efficientamento dei traffici | EMSWe (European Maritime Single Window environment): Il decreto legge n°121/2021, convertito dalla legge n°156/2021, designa il Comando generale delle Capitanerie di porto quale Autorità Nazionale Competente (ANC) ai fini dell'attuazione del Regolamento (UE) 2019/1239, che agisce come coordinatore nazionale per l'interfaccia unica marittima europea. Il Decreto Mit n.135 del 30.8.2023 definisce le modalità tecniche di esercizio delle funzioni di coordinamento spettanti all'ANC per l'applicazione del regolamento (UE) 2019/1239 da parte delle Autorità competenti: Ministero dell'Interno, Ministero | Regolamento (UE) 2019/1239 Introduce un sistema di interfaccia unica marittima europea (European Maritime Single Window environment), interoperabile con le interfacce nazionali armonizzate (National Maritime Single Window) e con il sistema comunitario di scambio dati denominato SafeSeaNet; Semplifica l'ottemperanza agli obblighi di dichiarazione per le navi che attraccano, stazionano e partono nei/dai porti dell'Unione europea. Migliora la competitività e l'efficienza del settore del trasporto marittimo europeo riducendo gli oneri amministrativi e introducendo componenti e servizi digitali per armonizzare i sistemi nazionali esistenti e | Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; Ministero dell'Interno, Ministero della Salute, Agenzia delle dogane e dei monopoli, Guardia di Finanza, Agenzia per la cybersicurezza, Autorità di sistema portuale. | |



ALLEGATO 2

| Aree di intervento | Obiettivi | Iniziative adottate/in corso di adozione | Principali norme di riferimento | Amministrazioni interessate | Note |
|--|---|--|--|---|--|
| | | <p>dell'Economia e delle Finanze, Ministero della Salute.</p> <p>Lo stesso Decreto istituisce, presso il Comando generale delle Capitanerie di porto, un Comitato di coordinamento per garantire la interoperabilità dei sistemi in uso alle altre autorità interne competenti e per attuare le azioni necessarie ad implementare l'interfaccia unica marittima europea.</p> <p>Il Comitato di coordinamento è presieduto dalla ANC ed è composto da Ministero dell'Interno, Ministero della Salute, Agenzia delle dogane e dei monopoli, Guardia di Finanza, integrato dall'Agenzia per la cybersicurezza nazionale per la specialità della materia.</p> <p>Il Comitato di coordinamento si è insediato il 12.12.2023 e sono stati avviati i sottogruppi di lavoro tra il Comando generale delle Capitanerie di porto e le Amministrazioni interessate.</p> | <p>ridurre la necessità di supporti cartacei.</p> <p>Riduce i tempi di sosta delle navi nei porti a beneficio della sostenibilità ambientale in termini di riduzione delle emissioni in atmosfera</p> <p>Avvio dal 15 agosto 2025.</p> | | |
| Porti, Digitalizzazione e semplificazione | Scambio dei dati AIS (Automatic identification system) acquisiti dalla Rete AIS nazionale gestita dal Comando | In data 26.7.2022, stipulato Accordo di collaborazione tra Assoporti e Comando generale per lo scambio dei dati AIS | - Decreto legislativo 19.8.2005, n.196 recante "Attuazione della Direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema | Comando generale delle Capitanerie di porto, Assoporti, Autorità di sistema portuale richiedenti il | Attivazione flusso in streaming dei dati AIS verso sistemi informativi (PCS) delle AAqSP |

ALLEGATO 2



| Aree di intervento | | Obiettivi | Iniziativa adottata/in corso di adozione | Principali norme di riferimento | Amministrazioni interessate | Note |
|-------------------------|--|--|---|---|--|--|
| | | generale delle Capitanerie di porto a favore del Port Community System | | comunitario di monitoraggio e di informazione del traffico navale" - Codice dell'Amministrazione digitale (Decreto legislativo 7.3.2005, n.82) | servizio (ad oggi hanno aderito le seguenti AAdSP: Genova, La Spezia, Livorno, Gioia Tauro, Palermo, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste) | |
| Lavoro marittimo | | Formazione del personale navigante | Decreto del CG n.1939/2023 in data 15.12.2023 che apporta modifiche al Decreto del CG in data 25.10.2016 relativo alla "Disciplina dell'addestramento teorico-pratico per la certificazione di marittimo abilitato per mezzi di salvataggio diversi dai battelli di emergenza veloci" | - Convenzione Internazionale STCW's (Standard of Training Certification and Watchkeeping for seafarers) - Decreto legislativo 71/2015 | Mit e Comando generale delle Capitanerie di porto | In particolare, è stata apportata una modifica all'articolo 2 del Decreto nel quale tra i requisiti per il conseguimento del Certificato MAMS al punto d) navigazione da effettuare è stata tolta la possibilità di maturare il requisito con lo svolgimento delle "funzioni equivalenti" contenute nel DM 1° marzo 2016 |
| Lavoro marittimo | | Formazione del personale navigante | Decreto del CG n.01/2024 in data 8.1.2023 che apporta modifiche al Decreto del CG in data 5.12.2011 relativo alla "Istituzione del corso di formazione sull'uso operativo dei sistemi di informazione e visualizzazione della cartografia elettronica (Electronic Chart | - Convenzione Internazionale STCW's (Standard of Training Certification and Watchkeeping for seafarers) - Decreto legislativo 71/2015 | Mit e Comando generale delle Capitanerie di porto | In particolare, è stato modificato l'articolo 4 del Decreto nel quale il corso per lo specific type dell'ECDIS in dotazione alla nave non ha più la durata specifica di 16h ma: -se effettuato a bordo secondo le modalità indicate nel ISM e con |



ALLEGATO 2

| Area di intervento | Obiettivi | Iniziativa adottata/in corso di adozione | Principali norme di riferimento | Amministrazioni interessate | Note |
|-------------------------|------------------------------------|---|--|---|--|
| | | Display and Information System - ECDIS) - livello operativo" | | | procedura indicata nel manuale di gestione della sicurezza (SMS) della nave; -se effettuato presso un centro di addestramento deve avere durata ritenuta adeguata dal Centro stesso |
| Lavoro marittimo | Formazione del personale navigante | Modifica dei Decreti del 1° aprile 2016 recanti "l'istituzione del corso di addestramento avanzato per le operazioni del carico delle navi cisterna adibite al trasporto di prodotti petroliferi, chimici e gas liquefatti" | - Convenzione Internazionale STCW's (Standard of Training Certification and Watchkeeping for seafarers) - Decreto legislativo 71/2015 | Mit e Comando generale delle Capitanerie di porto | |
| Lavoro marittimo | Formazione del personale navigante | Modifica del Decreto 21 aprile 2010 recante "Istruzione, addestramento e certificazione del personale imbarcato su navi veloci HSC (High Speed Craft)" | - Convenzione Internazionale STCW's (Standard of Training Certification and Watchkeeping for seafarers) - Decreto legislativo 71/2015 | Mit e Comando generale delle Capitanerie di porto | |
| Lavoro marittimo | Formazione del personale navigante | Modifica del Decreto "Corso di sicurezza personale e responsabilità sociali (Personal | - Convenzione Internazionale STCW's (Standard of Training | Mit e Comando generale delle Capitanerie di porto | |



ALLEGATO 2

| Aree di intervento | Obiettivi | Iniziativa adottata/in corso di adozione | Principali norme di riferimento | Amministrazioni interessate | Note |
|-------------------------|------------------------------------|---|--|---|------|
| | | | | | |
| Lavoro marittimo | Formazione del personale navigante | Safety and Social Responsibilities PSSR". Modalità di svolgimento dei corsi di formazione professionali per il personale marittimo previsti dalla Convenzione STCW78 nella sua versione aggiornata | Certification and Watchkeeping for seafarers) - Decreto legislativo 71/2015 - Convenzione Internazionale STCW's (Standard of Training Certification and Watchkeeping for seafarers) - Decreto legislativo 71/2015 | Mit e Comando generale delle Capitanerie di porto | |
| Lavoro marittimo | Formazione del personale navigante | Modifica del Decreto direttivo sulla "Disciplina del corso di formazione per il conseguimento delle competenze di livello direttivo per gli Ufficiali di coperta e di macchina". | - Convenzione Internazionale STCW's (Standard of Training Certification and Watchkeeping for seafarers) - Decreto legislativo 71/2015 | Mit (Comando generale delle Capitanerie di porto e Direzione generale per vigilanza sulle AdSP, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne) | |
| Lavoro marittimo | Formazione del personale navigante | Modifiche al libretto di addestramento a bordo per allievi ufficiali di coperta, macchina ed elettrotecnico | - Convenzione Internazionale STCW's (Standard of Training Certification and Watchkeeping for seafarers) - Decreto legislativo 71/2015 | Mit (Comando generale delle Capitanerie di porto e Direzione generale per vigilanza sulle AdSP, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne) | |
| Lavoro marittimo | Formazione del personale navigante | Modifiche del decreto 25 luglio 2016 recante i "Requisiti per il rilascio delle certificazioni per il settore di coperta e di macchina | -Convenzione Internazionale STCW's (Standard of Training Certification and Watchkeeping for seafarers) | Mit (Comando generale delle Capitanerie di porto e Direzione generale | |



ALLEGATO 2

| Aree di intervento | Obiettivi | Iniziative adottate/in corso di adozione | Principali norme di riferimento | Amministrazioni interessate | Note |
|-------------------------|------------------------------------|--|--|---|------|
| | | per gli iscritti alla gente di mare ai sensi della Convenzione STCW in particolare la proposta di modifica degli articoli 13, 17, 19 e 24. | - Decreto legislativo 71/2015 | per vigilanza sulle AdSP, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne) | |
| Lavoro marittimo | Formazione del personale navigante | Proposta di Legge sul "Conseguimento della Certificazione di Equipaggio" | - Convenzione Internazionale STCW's (Standard of Training Certification and Watchkeeping for seafarers) - Decreto legislativo 71/2015 | Mit (Comando generale delle Capitanerie di porto e Direzione generale per vigilanza sulle AdSP, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne) | |

**Proposte di integrazione del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera
alla bozza di relazione annuale sullo stato di attuazione del piano del mare**

(art. 12, c.10, DL 11.11.2022, n.173 convertito con modificazioni dalla L 16.12.2022, n. 204)

DIRETTRICE ROTTE COMMERCIALI

Si suggerisce di **inserire a pagina 11, dopo il primo capoverso**, un preciso riferimento all'attività svolta dal Mit e dal Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera, per la tutela della sicurezza marittima, del seguente tenore:

“A cura del Mit-Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera sono state poste in essere specifiche iniziative, ai sensi e per gli effetti delle previsioni contenute nel Programma Nazionale di Sicurezza Marittima – parte IV Sezione A punto 1 – approvato con D.M. 287 del 20.09.2022. In considerazione degli attacchi da parte dei ribelli yemeniti denominati “Houthi” avvenuti in Mar Rosso e nella zona dello Stretto di Bab El Mandeb nei confronti di unità mercantili si è riunito, in data 4 dicembre 2023, presso il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, il Comitato interministeriale per la sicurezza dei trasporti marittimi e dei porti – C.I.S.M., in composizione ristretta, presieduto dal Capo del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, con funzioni di Vice presidente svolte dal Capo del Reparto Sicurezza della navigazione e marittima del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera. Il Comitato Ristretto ha collegialmente ritenuto di proporre al Comitato di Coordinamento interministeriale per la sicurezza dei trasporti e delle infrastrutture (COCIST), in qualità di organo sovraordinato presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, l'adozione del terzo livello di security (massima misura preventiva) per tutte le navi mercantili italiane in navigazione nell'Area del mar rosso, Stretto di Bab el Mandeb, Yemen e golfo di Aden. La proposta è stata accolta ed il relativo dispositivo, tutt'ora in vigore, è stato comunicato alle Società di navigazione dalla Centrale Operativa del Comando Generale in qualità di Punto di contatto nazionale per la sicurezza marittima”.

Sempre **a pagina 11, penultimo capoverso**, si suggerisce di aggiornare la dicitura presente nella relazione, sostituendo le parole “Sono in fase di perfezionamento i decreti direttoriali...” con le seguenti:

“Il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera ha emanato il Decreto del 27 marzo 2024, pubblicato nella GU n.80 del 5 aprile 2024.....”.

A pagina 12, primo capoverso, si chiede di inserire dopo la parola “Ministero” la specificazione “*delle infrastrutture e dei trasporti*”.

DIRETTRICE I PORTI

A pagina 16, quinto capoverso, si chiede di inserire dopo la parola “Ministero” la specificazione “*delle infrastrutture e dei trasporti*”.

DIRETTRICE ENERGIA PROVENIENTE DAL MARE

A pagina 18, terzo capoverso, si chiede, per completezza di esposizione della norma, di aggiungere dopo la frase “energia eolica in mare” quanto segue: “*Ai sensi dell'articolo 8 comma 2-bis del DL 181/2023, il Mase si avvale del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera per la sorveglianza in ordine ai profili di sicurezza della navigazione*”.

DIRETTRICE PESCA E ACQUACOLTURA

A pagina 22, terzo capoverso, dopo la frase “delle loro risorse” si suggerisce di aggiungere la seguente dicitura:

“Il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera, nell’ambito dell’attività di vigilanza a favore della sostenibilità ambientale e dello sforzo di pesca, nell’anno 2023 ha svolto mirate campagne volte ad individuare e rimuovere dai fondali le cd “reti fantasma”. Complessivamente sono state rimosse 54 tonnellate di tale materiale. L’operazione vede i nuclei subacquei della Guardia Costiera impegnati lungo l’intera fascia costiera nazionale in collaborazione con le categorie professionali operanti sul mare e le associazioni ambientaliste. Le reti abbandonate e rimosse dai fondali marini vengono avviate al corretto iter per la distruzione. Ciò ha permesso anche di ottenere una prima mappatura generale, riportante la collocazione delle reti fantasma lungo le coste, in continuo aggiornamento con le informazioni operative reperite sul territorio”.

DIRETTRICE LAVORO MARITTIMO

A pagina 27, primo capoverso, sostituire 2023 con 2024.

DIRETTRICE GLI ECOSISTEMI E LE AREE MARINE PROTETTE

A pagina 29, capoverso secondo, terzo punto, si suggerisce di aggiornare la dicitura riportata, atteso che il Mit ha poi reso il concerto richiesto ed il Mase, conseguentemente, ha emanato il decreto 5.3.2024 pubblicato in GU n.67 del 20.3.2024.

DIRETTRICE SISTEMA DELLE ISOLE MINORI

A pagina 38, si suggerisce di dare evidenza alle iniziative del Mit finalizzate ad elevare di rango due uffici marittimi (delegazioni di spiaggia) preesistenti nelle Isole Tremiti e Ustica, ad Ufficio locale marittimo, potenziando, così, i servizi resi all’utenza. In questo caso si chiede di inserire **al termine del paragrafo** la seguente dicitura: *“Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha predisposto una revisione del vigente dpr 135/2000 recante la tabella delle circoscrizioni marittime, al fine di elevare al rango di Ufficio locale marittimo due Delegazioni di Spiaggia ubicate sulle Isole di Tremiti e di Ustica efficientando i servizi resi all’utenza. Il provvedimento, la cui istruttoria si è favorevolmente conclusa, è in fase di imminente emanazione”.*

DIRETTRICE TURISMI DEL MARE

Nella consapevolezza che l’elemento “sicurezza” è determinante per l’elevazione della qualità dell’offerta turistica dei territori costieri, si suggerisce di dare evidenza, a **pagina 44**, dell’avvenuta adozione, da parte del Mit, dello schema di una nuova norma, al momento all’esame del DAGL, in materia di salvamento acquatico, che disciplina in maniera puntuale, sostituendo il DM 206/2016, la materia degli assistenti bagnanti e dei centri di formazione degli stessi. Inoltre, appare coerente con la direttrice in questione, integrare il testo con un richiamo alla campagna “bollino blu” in favore della nautica da diporto. Al riguardo, il Mit con direttiva n.87 del 28.3.2024 emanata ai sensi dell’articolo 26-bis del Decreto legislativo 18.7.2005, n. 171, anche per il corrente anno 2024, analogamente a quanto fatto negli anni precedenti, ha disposto un’azione coordinata di controllo in mare per la tutela della sicurezza della navigazione da diporto e per la razionalizzazione ed efficientamento dei controlli posti in essere dalle forze operanti in mare. Infine, il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, oltre ai presidi di sicurezza presenti sui laghi di Garda e Maggiore, nel mese di giugno 2024 attiverà il presidio del lago di Como.

Inoltre, **sempre a pagina 44**, si suggerisce di aggiungere un riferimento al DM Mit del 2.5.2024 con cui è stato adottato il modello per attestare la proprietà dei natanti da diporto italiani in acque estere, così favorendo la mobilità extrafrontaliera per turismo anche di questo segmento di diportisti.

DIRETTRICE COOPERAZIONE EUROPEA ED INTERNAZIONALE

Nell’ambito di tale direttrice, pare opportuno dare risalto ad alcuni importanti items che costituiscono comunque obiettivi coerenti con il piano del mare. Al riguardo, a **pagina 50**, si suggerisce di inserire, con

richiamo ai contenuti delle audizioni già espletate sulla direttrice, alcuni cenni sulle iniziative già definite relativamente alla revisione delle direttive CE 16 e 21 del 2009, nonché un riferimento alle iniziative in corso in sede IMO relativamente ai carburanti alternativi. In particolare, si suggerisce di inserire quanto segue:

“Il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto è stato impegnato nel negoziato per la revisione della direttiva CE 16/2009 sul controllo dello stato di approdo. Il negoziato si è concluso il 15.3.2023. In particolare, è stato introdotto un nuovo sistema di calcolo dei fattori di rischio della nave che include i “parametri ambientali”. Ciò è stato definito a condizione dell’esclusione del parametro “CII (Carbon Intensity Indicator)”. Tra i fattori anzidetti è stato incluso quello del mancato recepimento di alcune Convenzioni internazionali. Inoltre, è stato previsto l’obbligo di dotarsi di un sistema di gestione della qualità certificato per le Organizzazioni nazionali “PSC” degli Stati Membri. Pari impegno è stato posto in essere con riguardo al negoziato per la revisione della direttiva CE 21/2009 sulla conformità ai requisiti dello stato di bandiera. Il negoziato si è concluso il 15.3.2023. In particolare è stato previsto l’allineamento ad alcune parti del Codice III (IMO), l’obbligo della certificazione elettronica, l’obbligo di ispezionare un numero di navi in base ai criteri di risk-based ovvero quantitativi, a scelta dello Stato Membro, l’obbligo di condividere alcune informazioni con la Commissione Europea, l’obbligo di dotarsi di personale con competenze tecniche sia per l’esecuzione delle ispezioni di bandiera che per il design review, la collaborazione tra Stati Membri, Commissione ed EMSA (European Maritime Safety Agency) per la definizione di linee guida di implementazione e la visita periodica da parte della Commissione/EMSA per la verifica dell’implementazione delle disposizioni della direttiva. Infine, il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto ha partecipato, in sede IMO, dal 15 al 24 maggio 2024, ai lavori del comitato MSC108 nell’ambito del quale sono state trattate tematiche inerenti, sotto il profilo della safety, all’impiego sicuro dei combustibili alternativi e di nuove tecnologie ciò al fine di raggiungere gli obiettivi della strategia IMO di riduzione delle emissioni CHG”.

Allegato 10



Alla Presidenza del Consiglio dei ministri
Struttura di Missione per le politiche del
mare

strutturapolitichedelmare@governo.it

strutturapolitichedelmare@pec.governo.it

**Oggetto: Tavolo tecnico di coordinamento per le politiche del mare. Trasmissione
informativa.**

Facendo seguito alle determinazioni assunte nel corso del Tavolo tecnico di coordinamento indicato in oggetto, si trasmette l'allegata informativa, concernente le iniziative del Ministero del turismo intraprese in materia di promozione e valorizzazione del settore turistico marittimo, in coerenza con i contenuti e gli obiettivi strategici definiti nel Piano del mare.

L'occasione è gradita per porgere cordiali saluti.

Il Capo di Gabinetto

Gons. Erika Guerri



Relazione illustrativa sulle iniziative del Ministero del turismo afferenti alle aree tematiche e agli obiettivi del Piano del Mare

INDICE

| | | |
|----------|--|----------|
| 1 | PREMESSA E OBIETTIVI | 2 |
| 2 | LE INIZIATIVE DEL MINISTERO DEL TURISMO | 2 |
| 2.1 | IL TOURISM DIGITAL HUB – I CONTENUTI SUL PORTALE E SULL’APP..... | 2 |
| 2.2 | IL PROGRAMMA STARTUP INNOVATIVE – INNOVATION NETWORK | 5 |
| 2.3 | L’ACCORDO PER LO SVILUPPO DELLE ISOLE MINORI | 7 |
| 2.4 | LE INIZIATIVE DI PROMOZIONE DEL TURISMO NAUTICO | 9 |
| 2.5 | PSC 2014-2020: SCHEDA 55 - WI-FI BY ITALIA.IT | 13 |
| 2.6 | ANALISI STATISTICHE SUL TURISMO NAUTICO..... | 15 |

1 PREMESSA E OBIETTIVI

La filiera marittima – anche in considerazione della posizione strategica dell'Italia nel Mar Mediterraneo - rappresenta per l'intero Paese un'importante risorsa da valorizzare con interventi strategici e coordinati sia a livello territoriale che nazionale.

L'Italia è caratterizzata da oltre 7.500 km di coste (di cui 3.850 km insulari) e da 155.000 km² di acque marittime territoriali. In considerazione dell'evidente strategicità e dell'estensione dei territori interessati, è necessario attuare interventi volti, tra gli altri, alla tutela e alla valorizzazione della risorsa mare dal punto di vista ambientale ed economico, al potenziamento del sistema portuale e delle vie del mare, alla promozione turistica delle località a livello nazionale e internazionale e alla transizione ecologica.

In tale contesto, il Piano del Mare rappresenta un importante strumento di programmazione finalizzato alla definizione delle linee guida di sviluppo di tutte le filiere dell'economia marittima.

A far data dall'istituzione del Ministero del Turismo – avvenuta con decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, convertito con modificazioni dalla legge 22 aprile 2021, n. 55 – il Dicastero ha attuato una serie di iniziative finalizzate alla promozione e alla valorizzazione del patrimonio storico, culturale e naturalistico della filiera marittima.

Il presente documento ha l'obiettivo di fornire un quadro esaustivo di tali iniziative, descrivendone contesto di riferimento, attività svolte e prossimi passi. Per ciascuna iniziativa, infine, è riportata una tabella di sintesi delle principali caratteristiche dell'intervento, con particolare riferimento ai beneficiari, agli obiettivi e alla/e direttrice/i del Piano del Mare di riferimento.

2 LE INIZIATIVE DEL MINISTERO DEL TURISMO

2.1 IL TOURISM DIGITAL HUB – I CONTENUTI SUL PORTALE E SULL'APP

2.1.1 CONTESTO DI RIFERIMENTO

Il rilancio e lo sviluppo dell'industria turistica italiana, nonché la promozione unitaria e coordinata del patrimonio turistico del nostro Paese, non possono prescindere da due linee principali d'azione e di conseguente investimento: il Digitale e la Sostenibilità. Seguendo queste direttrici, nell'ambito del

Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) - Missione 1 “Digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo”, Componente 3 “Turismo e cultura 4.0”, Investimento 4.1, il Ministero del Turismo ha avviato il programma per la realizzazione del Tourism Digital Hub (TDH), una piattaforma web multicanale caratterizzabile come un ecosistema aperto avente lo scopo di connettere digitalmente turisti ed operatori turistici.

Tra i suoi obiettivi, il TDH ha anche quello di favorire l’incontro tra i fabbisogni dei turisti e il vasto ecosistema turistico italiano, anche attraverso la valorizzazione dell’esistente complesso di contenuti digitali descrittivi presente sul territorio e i servizi offerti, che promuovono allo stesso tempo il patrimonio turistico nazionale. Tali obiettivi sono raggiungibili tramite due punti di accesso alla piattaforma: il portale web *italia.it* e l’omonima Mobile app, disponibile su tutti i dispositivi iOS e Android.

2.1.2 ATTIVITÀ SVOLTE

In merito alla tematica di interesse, il TDH, oltre a permettere agli operatori del settore di usufruire di servizi disponibili all’interno dell’area riservata, permette la raccolta di informazioni, dati e servizi derivanti dall’ecosistema turistico italiano, consentendo di offrire un punto di accesso unitario all’offerta del patrimonio nazionale. Dalle attività intraprese dal Ministero del Turismo per mezzo di *italia.it*, emerge chiaramente l’importanza e la centralità della filiera marittima, nonché del suo patrimonio culturale e naturale circostante.

Al fine di collazionare in maniera sistemica i contenuti rientranti in tale filone e di permettere al turista una rapida panoramica dell’offerta, il Ministero ha creato delle sezioni dedicate, che raccolgono contenuti aggiornati, rilevanti e di interesse suddivisi per tematiche. A titolo esemplificativo si riportano di seguito le sezioni relative a turismo nautico, spiagge e località balneari e sport acquatici:

- **Hub Turismo Nautico – L’Italia da navigare** (<https://www.italia.it/it/italia/turismo-nautico>), che raccoglie articoli e itinerari dedicati a tour, esperienze, sport e natura di cui è possibile usufruire navigando nei mari che circondano il nostro Paese.
- **Mare: spiagge e località balneari** ([Località balneari e spiagge in Italia: dove andare - Italia.it](#)), in cui sono collazionati contenuti afferenti a litorali e località balneari da non perdere, suddivisi anche per isole, mare, spiagge, borghi a mare e sport acquatici.

- **Sport acquatici** ([Sport acquatici da provare in Italia - Italia.it](#)), in cui si possono trovare tutti gli articoli relativi alla categoria sport acquatici (dal nuoto alla vela, dal rafting allo sci nautico e molto altro).

Nel complesso, sul portale sono presenti più di 160 contenuti che rispondono a logiche di tagging correlate alla tematica in oggetto (“mare”, “fiumi”, “spiagge”, “sport acquatici” etc.). Di particolare rilievo è la vasta gamma di informazioni, articoli e itinerari dedicati agli sport acquatici che vedono quale target principale gli appassionati e fruitori del turismo sportivo. Ulteriormente, per mezzo dei contenuti pubblicati all’interno del Tourism Digital Hub, il Ministero dimostra l’impegno e l’attenzione anche ad ulteriori tematiche oggetto del Piano del Mare, quali ad esempio:

- la sostenibilità marittima (come dimostra l’articolo [“I porti turistici green della Sicilia: sostenibilità a marchio Bandiera Blu”](#));
- le aree marine protette (di cui tratta anche il contenuto [“6 aree marine protette in Italia, mete speciali tutte da esplorare”](#)).

Il Ministero del Turismo, al fine di garantire il costante aggiornamento e ampliamento dei contenuti presenti su *italia.it*, sia all’interno del sito che della mobile app, ha stipulato nell’ambito del TDH numerosi accordi di collaborazione con soggetti pubblici e privati, finalizzati alla fornitura di contenuti, dati o servizi per mezzo del protocollo TDH022, regolamentato dalle Linee Guida Ecosistema TDH022 ([Linee guida di interoperabilità \(ministeroturismo.gov.it\)](#)).

Tra i partner del Ministero vi sono anche Associazioni che fanno parte della filiera marittima, tra cui si cita a titolo esemplificativo Assomarinas – Associazione Italiana Porti Turistici. Grazie a tali accordi e al lavoro di coordinamento redazionale del Ministero, è stato possibile instaurare un flusso costante di contenuti, il cui rilascio segue uno specifico piano editoriale mensile. Tali contenuti vengono, pertanto, giornalmente pubblicati all’interno del TDH, rendendoli fruibili agli utenti tramite il portale web *italia.it* e la relativa mobile app.

2.1.3 PROSSIMI PASSI

Il flusso di contenuti continuativo e la loro pubblicazione prevista da piano editoriale definito per i prossimi mesi, nonché il periodico rinnovo dell’avviso pubblico utile a raccogliere l’adesione di

ulteriori partner editoriali, dimostrano la volontà del Ministero del Turismo di perseguire la promozione delle tematiche ad oggetto, in linea con il Piano del Mare.

| | |
|---|---|
| Direttrice di riferimento del Piano del Mare | 2.13 - Turismi del mare |
| Importo stanziato/ finanziato | Intervento svolto nell'ambito del finanziamento previsto dalla Tabella A: 'PNRR – ITALIA QUADRO FINANZIARIO PER AMMINISTRAZIONI TITOLARI' allegata al Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 6 agosto 2021 per la Missione 1, Componente C3, Intervento "4.1 Hub del Turismo Digitale" – EEFF 2021-2025 |
| Beneficiari | Ecosistema turistico nazionale ed internazionale |
| Obiettivi | Valorizzare e promuovere il turismo marittimo |

2.2 IL PROGRAMMA STARTUP INNOVATIVE – INNOVATION NETWORK

2.2.1 CONTESTO DI RIFERIMENTO

Il Ministero del Turismo, a partire dall'annualità 2022, ha progettato e implementato uno strumento innovativo denominato *Innovation Network*, inteso come una rete di collaborazioni con qualificati operatori dell'ecosistema dell'innovazione (acceleratori ed incubatori di startup), finalizzato alla definizione di programmi congiunti di supporto allo sviluppo di nuova imprenditorialità innovativa nel settore del turismo.

L'obiettivo strategico di tale strumento è quello di accelerare il supporto alla creazione di nuova imprenditorialità innovativa, mediante la valorizzazione di proposte progettuali avanzate da imprenditori innovatori che possano avere un alto impatto nel settore del turismo marittimo, montano, sportivo, ecc.

Nell'ambito di tali programmi, il Ministero mette a disposizione contributi a fondo perduto destinati alle attività di validazione delle soluzioni proposte dalle startup, oltre che servizi e opportunità a supporto della crescita e della competitività delle nuove aziende.

2.2.2 ATTIVITÀ SVOLTE

In questo contesto, il Ministero ha già individuato – con Avviso Pubblico del luglio 2022 – i primi operatori qualificati (acceleratori di startup), con cui sono attualmente in corso programmi congiunti di supporto alle startup.

In particolare, con l'operatore CDP Venture Capital, il Ministero ha stipulato un Accordo di Collaborazione triennale, che ha portato al lancio congiunto di un Programma di Accelerazione rivolto a startup nel turismo denominato «ARGO» (www.argoaccelerator.com). Nell'ambito delle startup ammesse al Programma nell'edizione 2023, il Ministero ha selezionato ed ammesso ad un contributo aggiuntivo a fondo perduto un primo gruppo di startup innovative, avviandole ad un percorso di validazione. Tra queste startup, di particolare interesse per il turismo marittimo è risultata Ulisses (<https://www.ulisses.it/>) su cui, per ulteriori approfondimenti, è possibile consultare la Scheda Tecnica in allegato.

Ulisses è una software gestionale dedicato ai porti turistici che permette di tracciare ingressi e uscite dai porti – in stile “telepass” - semplificando la burocrazia e risolvendo i problemi legati al censimento dei diportisti. La tecnologia di Ulisses riesce a fornire il censimento in mappa in tempo reale e permette di monitorare il flusso dei diportisti, comunicarne i dati al portale alloggiati (come da normativa vigente), abilitare un sistema di prenotazione diretto, digitalizzando e snellendo tutte le procedure di check-in dei natanti.

La tecnologia di Ulisses, che prevede sia una parte hardware che software, automatizza la comunicazione di tutti i dati obbligatori da fornire al porto (come le informazioni sull'imbarcazione, i dettagli del capitano, dell'equipaggio e dei passeggeri). Inoltre, il sistema garantisce anche un avviso diretto in caso di movimentazione.

Nel corso del 2023, la startup ha avviato anche la sua prima sperimentazione nel porto di Pescara, riscontrando successo sia nelle tempistiche di installazione dell'hardware, sia nella resa del servizio offerto al porto.

Il Ministero, nei mesi di accelerazione del programma ARGO, ha supportato Ulisses nella validazione del potenziale della soluzione proposta, ritenendo detta soluzione di alto impatto nel settore del turismo marittimo.

2.2.3 PROSSIMI PASSI

Il Ministero del Turismo intende continuare a supportare startup innovative con alto impatto nel settore del turismo, nonché del turismo nautico e marino. Per questo motivo, nel dicembre 2023, ha co-promosso la seconda edizione del programma di accelerazione ARGO. La call per la candidatura di nuove startup a questo programma di accelerazione è attualmente aperta.

Si riporta di seguito una tabella di sintesi delle principali caratteristiche dell'intervento.

| | |
|---|--|
| Direttrice di riferimento del Piano del Mare | Direttrici: “2.3 I Porti”; “2.13 Turismi del Mare – 2.13.5 Portualità turistica” |
| Importo stanziato/ finanziato | Contributo a fondo perduto pari a € 25.000 |
| Beneficiari | Startup Ulisses |
| Obiettivi | Validazione del potenziale della soluzione della startup Ulisses rispetto alle tematiche del Tourism Digital Hub |

2.3 L'ACCORDO PER LO SVILUPPO DELLE ISOLE MINORI

2.3.1 CONTESTO DI RIFERIMENTO

In Italia sono presenti 30 isole minori, distribuite in 36 comuni dove risiedono circa 200 mila abitanti. Tali isole sono caratterizzate da popolazione ridotta, diversità economica limitata, lontananza dalla terraferma e difficoltà di accesso ai servizi fondamentali.

In considerazione della loro eterogeneità, le isole minori necessitano di mirati e adeguati interventi volti ad attenuare gli svantaggi connessi alla condizione di insularità. A tal fine, negli ultimi anni sono state adottate una serie di misure finalizzate al miglioramento delle condizioni di vita e dei servizi a disposizione degli abitanti di tale categoria di isole.

Nonostante le debolezze sopra descritte, le isole minori rappresentano infatti un patrimonio artistico, culturale e naturalistico che è necessario valorizzare ai fini dell'integrazione e dello sviluppo dell'intero ecosistema turistico italiano.

2.3.2 ATTIVITÀ SVOLTE

Fin dalla sua creazione, il Ministero ha adottato una serie di interventi finalizzati al miglioramento delle condizioni per una crescita strutturale dei territori in difficoltà, con l'obiettivo di potenziare le condizioni dei servizi in ambito culturale, sanitario, industriale e ambientale.

A tal fine, in data 27 gennaio 2022, il Ministro del turismo e il presidente dell'Associazione comuni isole minori (ANCIM) hanno firmato l'accordo integrato per lo sviluppo delle isole minori (che si trasmette in allegato).

In particolare, il programma è caratterizzato dai seguenti obiettivi:

1. Riqualificare i centri abitati;
2. mettere in sicurezza le coste e provvedere al rifacimento delle spiagge, ove necessario;
3. produrre energia elettrica applicando nuove tecnologie e utilizzando combustibili non inquinanti per portare le isole verso il pieno conseguimento degli obiettivi comunitari;
4. recuperare il patrimonio storico ricettivo esistente a funzioni turistiche;
5. adeguare le infrastrutture e i servizi alle effettive esigenze della popolazione residente e turistica, con particolare riguardo alla mobilità anche interna a ciascuna isola e tra le isole facenti parte di un medesimo arcipelago, all'approvvigionamento idrico, alla gestione dei rifiuti, alla depurazione e recupero delle acque reflue;
6. potenziare gli approdi e i servizi marittimi;
7. realizzare centri di interesse e di promozione del turismo anche attraverso l'adeguamento e la riqualificazione della ricettività;
8. rilanciare le attività produttive tradizionali definendo uno specifico marchio di qualità;
9. realizzare un sistema di rete materiale e immateriale;
10. ripensare il rapporto con le Università per correlare meglio la loro finalità ai bisogni del territorio, coinvolgendole in attività come la progettazione di interventi pubblici per realizzare effetti di risparmio in presenza di fondi pubblici limitati;
11. ricercare e realizzare azioni comuni di sviluppo in area mediterranea creando un nuovo modello di cooperazione e di integrazione non episodico, ma strutturato.

2.3.3 PROSSIMI PASSI

A seguito dell'adozione del citato accordo, saranno avviati tavoli di coordinamento con gli stakeholder del settore.

Si riporta di seguito una tabella di sintesi delle principali caratteristiche dell'intervento.

| | |
|--|--|
| Direttrice di riferimento del Piano del Mare | 2.12 - Sistema delle isole minori |
| Importo stanziato/ finanziato | - |
| Beneficiari | Isole Minori |
| Obiettivi | Riqualificazione e valorizzazione delle isole minori |

2.4 LE INIZIATIVE DI PROMOZIONE DEL TURISMO NAUTICO

2.4.1 CONTESTO DI RIFERIMENTO

La domanda turistica nella fase post-Covid ha subito significative trasformazioni, riflettendo i cambiamenti nelle abitudini delle persone acquisiti durante la pandemia. L'avversione verso gli affollamenti di persone e l'importanza della sanificazione degli ambienti continuano ad influenzare le preferenze dei turisti. Ciò ha determinato la richiesta crescente di turismo **sportivo**, soprattutto di natura **esperienziale**, poiché offre la possibilità di svolgere attività all'aria aperta e spesso a contatto con la natura. Tale modalità, quindi, permette la conciliazione con due ulteriori tendenze crescenti, ovvero la ricerca di un turismo più **sostenibile** e **naturalistico**.

Nonostante la diffusione del turismo all'aria aperta, le potenzialità degli itinerari con tale focus sono ancora poco espresse e necessitano di una valorizzazione e promozione tra i turisti italiani e stranieri.

Pertanto, nell'ambito del Piano di promozione 2022, definito ai sensi del D.M. 11 agosto 2020, n. 402, in raccordo con le Regioni e Province Autonome, si è rilevata l'opportunità di addivenire ad un Accordo di Programma tra il Ministero del turismo e la Regione Abruzzo (in qualità di Coordinatrice

della Commissione Politiche per il Turismo della Conferenza delle Regioni e Province Autonome) al fine di rispondere a tale esigenza. L'approccio nasce nel proseguimento di quanto già svolto nell'ambito del Piano di Promozione 2020 e la proficua collaborazione che ne è generata.

Il nuovo Accordo prevede l'attuazione di interventi volti a sostenere le identità turistiche nazionali, mettendo a valore le esperienze progettuali regionali a maggiore potenziale, con particolare riferimento al turismo lento e attivo, sia nelle destinazioni affermate che nelle mete meno conosciute per il rafforzamento della promozione e commercializzazione turistica. I principali obiettivi individuati sono:

- ampliare la strategia di comunicazione delle eccellenze nazionali;
- rendere più efficaci gli investimenti promozionali destinati al “turismo tutto l'anno”, anche attraverso nuovi segmenti di prodotto trasversali;
- ampliare l'integrazione digitale tra le esperienze turistiche, in coerenza con le evoluzioni tecnologiche della piattaforma del Tourism Digital Hub;
- innovare i contenuti editoriali tramite una logica di brand unitario e come parte integrante della comunicazione nazionale;
- innovare il modello di organizzazione dell'offerta turistica italiana.

Il **turismo nautico** rientra a pieno titolo all'interno della visione del Piano sopra citato, sia nella macro-tematica del turismo attivo che di quello lento, assimilabili all'interno del tema sport.

Infatti, le due principali modalità che caratterizzano il turismo sportivo post-Covid sono:

1. Sport **Espressivo**: il turista ricerca **emozioni e benessere** psico-fisico attraverso attività all'aria aperta quali, a titolo esemplificativo, sport fluviali, rafting ed escursioni in barca.
2. Sport **Spettacolo**: l'esecuzione di **eventi** di medie e grandi dimensioni, quali, a titolo esemplificativo, la Barcolana di Trieste e il Salone Nautico Internazionale di Genova.

Queste attività generano un impatto economico positivo sui servizi di accoglienza locali, contribuendo a migliorare l'immagine del territorio a livello nazionale e internazionale.

La valorizzazione del turismo nautico, infine, è in sintonia con gli obiettivi e le indicazioni dei documenti di programmazione strategica europei: la Strategia Europea per il Turismo Costiero e Marittimo, il 4° Pilastro tematico della Strategia EUSAIR (Macro Regione Adriatico Ionica) e la recente Risoluzione del Parlamento Europeo sulla Strategia per lo sviluppo del Turismo sostenibile.

2.4.2 ATTIVITÀ SVOLTE

Nell'ambito dell'Accordo di programma 2020, si è data attuazione all'azione "Le vie dell'acqua". Questa ha visto il compimento di una mappatura e descrizione, in lingua italiana e inglese, corredata di foto e video, degli itinerari navigabili su tutto il territorio nazionale, includendo sia percorsi marini, sia laghi e corsi d'acqua, per coinvolgere anche le regioni non bagnate dal mare ma con importanti bacini navigabili adatti al turismo nautico.

Nello specifico, per la mappatura dei percorsi via mare si è attivata una collaborazione con Assonautica Italiana, individuando 17 itinerari nautici navigabili via mare, mentre, in riferimento ai percorsi fluviali e lacustri, sono state mappate 12 rotte sui percorsi fluviali comprendendo i fiumi Po, Tevere e Tanagro, con un totale complessivo di 54 approfondimenti su luoghi di interesse naturalistico, storico, culturale ed eventi.

Nell'ambito dell'Accordo di Programma 2022, in ragione di quanto espresso nel paragrafo di contesto e nell'ottica di continuità del lavoro svolto, nel corso del 2023 il Ministero del turismo e le Regioni capofila hanno definito un dettagliato progetto esecutivo in corso di perseguimento.

In particolare, per sviluppare le "vie del mare", sono stati definiti tre filoni progettuali all'interno dell'**Azione 3: Turismo Attivo (mare, bike, attività outdoor estive ed invernali in genere, etc.)**, specificatamente:

- **A1 – Potenziamento turismo Nautico – “Italia vista dal mare – Scopri dove ti porto”.**
L'obiettivo è valorizzare gli eventi velici come momenti di sport, ma anche come opportunità di promozione turistica e scoperta dei territori interessati. La partecipazione a manifestazioni nazionali, quali momenti di promozione su target di riferimento, potrà essere portata avanti grazie alla presenza del brand “Scopri dove ti porto” ideato per incentivare il turismo nautico e la vacanza in barca, con l'obiettivo di promuovere un prodotto rivolto a turisti italiani e stranieri, oltre che per sollecitare la scoperta turistica dell'Italia con la barca e la conoscenza delle eccellenze turistiche ed enogastronomiche dei territori. A tale proposito potranno essere organizzati convegni, stand e corner, brandizzazione delle imbarcazioni, proiezione video, ufficio stampa, elaborazione e messa in onda di materiale audiovisivo su emittenti specifiche, produzione di stampati e presenza su riviste di settore, gadget di vario tipo.

Tale progettualità prevede la contestuale costruzione da parte delle singole Regioni di itinerari porto turistico-territorio, con l'individuazione di esperienze da effettuare nelle aree interne collegate agli approdi turistici che potranno quindi essere considerati come porte di accesso ai territori.

- **A2 – Promozione del Concept ‘Il mare d’inverno’.** Azione volta a favorire la destagionalizzazione delle destinazioni costiere, mediante la valorizzazione delle attività e delle suggestioni che le località marinare offrono nei periodi diversi da quello estivo, più popolare al pubblico, anche attivando innovative ed inedite modalità di fruizione di luoghi e servizi, quali incubatori di esperienze trasversali.
- **A3 – Progetto “Percorsi e Itinerari di Turismo Archeologico Subacqueo”.** Lo scopo è di individuare, nell'ambito delle aree marine protette e dei parchi sommersi, percorsi e itinerari legati al turismo archeologico subacqueo con ambiti di promozione comune volti alla creazione di un prodotto turistico unico da promuovere anche mediante applicazione web dedicata, con meccanismi di georeferenziazione e di collegamento alle piattaforme di promozione turistico-culturale e agli ecosistemi digitali gestiti dalle Regioni.

2.4.3 PROSSIMI PASSI

Nel corso del 2024 il Ministero del turismo si assicurerà il corretto proseguimento e completamento delle attività programmate all'interno del progetto esecutivo, monitorando i risultati raggiunti.

Si riporta di seguito una tabella di sintesi delle principali caratteristiche dell'intervento.

| | |
|---|--|
| Direttrice di riferimento del Piano del Mare | 2.13 Turismi del mare |
| Importo stanziato/ finanziato | 625.000,00 € stanziati specificamente per il turismo nautico all'interno dell'Azione 3 “Turismo Attivo” dell'Accordo di Programma 2022 |
| Beneficiari | Ecosistema turistico in senso lato tramite l'attuazione delle progettualità da parte delle Regioni capofila |
| Obiettivi | Valorizzare e promuovere il turismo nautico |

2.5 PSC 2014-2020: SCHEDA 55 - WI-FI BY ITALIA.IT

2.5.1 CONTESTO DI RIFERIMENTO

L'intervento denominato "Wi-Fi by Italia.it", previsto nel Piano Sviluppo e Coesione del Ministero del Turismo ex delibera CIPESS n. 58/2021, prevede il supporto all'ampliamento della rete di punti d'accesso wireless da installare presso i Point of Interest (POI) a maggiore rilevanza turistica, individuati nella categoria dei porti turistici.

I POI sono stati identificati sulla base dei seguenti criteri:

- Rilevanza strategica: vicinanza a luoghi di attrattività turistica come, ad esempio, parchi nazionali, città d'arte, laghi, presenza di attracco per grandi navi (traghetti/crociere);
- Volumi generati: affluenza media annua e numero di posti/attracchi disponibili;
- Disponibilità per la copertura della fibra ottica e del 5G.

L'attivazione di tale processo consentirà di:

- Far crescere la rete di hotspot Wi-Fi, in particolare nei POI a rilevanza turistica;
- Garantire un accesso wireless di tipo aperto e fruibile dai turisti, anche in luoghi dove altrimenti tale servizio non sarebbe disponibile in maniera adeguata;
- Offrire una migliore esperienza d'uso agli utenti che installano e utilizzano l'app Italia.it

Inoltre, l'intervento mira ad arricchire l'ecosistema del Tourism Digital Hub (TDH), in quanto, una volta effettuato l'accesso alla rete pubblica gratuita, il turista otterrà la connessione e sarà reindirizzato alla pagina di benvenuto del portale Italia.it dove potrà fruire di contenuti contestuali e geolocalizzati, scoprendo articoli dedicati alla località in cui si trova.

2.5.2 ATTIVITÀ SVOLTE

A seguito della stipula del contratto con il soggetto esecutore Fastweb S.p.A., è stato preliminarmente individuato un numero di Point of Interest (POI) turisticamente rilevanti (porti turistici pubblici e camping) ed è stata svolta un'attività di comunicazione nei confronti delle associazioni di categoria coinvolte.

Inizialmente, si è ritenuto opportuno dare priorità ed ampliare il numero dei porti turistici beneficiari dell'intervento, posticipando la selezione di camping beneficiari ad una fase successiva.

Al fine di avviare l'intervento e di valutarne il potenziale, è stata programmata una fase preliminare da svolgersi presso un gruppo ristretto di quattro porti-pilota (Limone sul Garda, Santa Margherita Ligure, Terracina e Vibo Valentia).

Successivamente, è stata avviata la cosiddetta “prima fase”, in cui sono stati individuati venti porti turistici beneficiari (diciassette del Mezzogiorno, tre del Centro-Nord).

Inoltre, a seguito delle adesioni è stata inviata una nota operativa di dettaglio ai referenti tecnici individuati dalle Amministrazioni locali dei venti porti per approfondire le modalità di attuazione dell'intervento.

Con l'obiettivo di regolamentare i rapporti reciproci tra il Ministero del Turismo, i comuni e le Autorità di Sistema Portuale aderenti all'iniziativa, l'Autorità Responsabile ha predisposto un protocollo d'intesa che definisce gli elementi di dettaglio relativi alla messa in campo, attivazione e gestione dei dispositivi di accesso wireless da installare presso i porti individuati.

Infine, per estendere l'intervento a una cosiddetta “seconda fase”, il Ministero del Turismo ha predisposto un secondo elenco di sedici porti (tredici del Mezzogiorno e tre del Centro-Nord) per i quali sono state svolte le analisi tecniche on desk relative alla fattibilità di installazione degli apparati 5G e Fibra.

2.5.3 PROSSIMI PASSI

L'intervento proseguirà nel coinvolgimento del maggior numero di porti nel processo di digitalizzazione del flusso turistico, al fine di realizzare una vasta rete di attrattività turistiche dotate di copertura Wi-Fi e 5G. Ciò consentirà, pertanto, il miglioramento dell'efficienza dei servizi portuali offrendo ai turisti la possibilità di accedere a servizi digitali ottimizzando i tempi per la ricerca di informazioni.

Si riporta di seguito una tabella di sintesi delle principali caratteristiche dell'intervento.

| | |
|--|--|
| Direttrice di riferimento del Piano del Mare | 2.3 - I Porti |
| Importo stanziato/ finanziato | € 5.000.000 |
| Beneficiari | Comuni dei porti turistici |
| Obiettivi | Incrementare l'utilizzo delle nuove tecnologie portando ad un ampliamento dell'infrastruttura digitale delle destinazioni turistiche, in particolare dei porti turistici |

2.6 ANALISI STATISTICHE SUL TURISMO NAUTICO

2.6.1 CONTESTO DI RIFERIMENTO

L'ufficio di statistica del Ministero del turismo persegue l'obiettivo di valorizzare il patrimonio informativo dell'ecosistema digitale del turismo, degli studi, delle ricerche e delle iniziative di settore, anche allo scopo di monitorare, valutare e misurare gli effetti delle politiche e degli interventi avviati e da avviare sull'ecosistema.

Per raggiungere questi obiettivi, il Ministero ha impostato un processo che prevede un continuo lavoro di indagine teso ad identificare gli indicatori rilevanti per monitorare lo stato del turismo italiano, ad acquisire fonti dati, ad elaborare i dataset secondo i principi e i criteri di qualità per la produzione di statistiche ufficiali e a realizzare strumenti efficaci di misurazione, visualizzazione e reporting.

2.6.2 ATTIVITÀ SVOLTE

Nel corso del 2023, il Ministero del turismo, attraverso l'ufficio di statistica, ha definito diversi prodotti nell'ottica di fornire agli operatori e alle Amministrazioni strumenti utili ad orientare la propria offerta e definire azioni di policy in ottica data driven. I risultati delle analisi sono presentati attraverso i diversi prodotti, in particolare:

1. **infografiche settimanali** che descrivono, in una veste grafica semplice e immediata, l'andamento del comparto turistico e il posizionamento dell'Italia rispetto ai principali

competitor EU attraverso indicatori di monitoraggio della domanda e dell'offerta turistica basati su fonti con elevata frequenza di aggiornamento del dato;

2. **pubblicazioni monografiche**, approfondimenti dedicati a tematiche di interesse per il settore turistico e per l'Amministrazione.

Inoltre, nell'ambito del progetto del Tourism Digital Hub, il Ministero ha sviluppato e messo a disposizione degli operatori una **Dashboard** nell'ottica di fornire uno strumento di self-service interattivo per abilitarli a costruire analisi personalizzate sfruttando il patrimonio informativo disponibile.

Perseguendo gli obiettivi di valorizzazione del turismo marittimo, di sviluppo del sistema portuale e di promozione e coordinamento delle politiche volte al potenziamento complessivo della *blue economy*, il Ministero del turismo ha promosso la produzione di diverse statistiche, in particolare:

- **Analisi sul turismo nautico**

Uno studio settoriale con dati sul sentiment online degli utenti, approfondimenti sulla domanda e l'offerta di piccole e grandi imbarcazioni, focus territoriali sui principali hub italiani e statistiche di confronto con i principali competitor europei rispetto ai flussi di passeggeri in ingresso nel paese via mare.

- **Dashboard TDH**

Nella sezione relativa all'offerta turistica della Dashboard dati del Ministero, sono raccolte e presentate le statistiche relative agli arrivi via mare dei turisti e i dati di dettaglio sugli stabilimenti balneari.

- **Forum internazionale del Turismo italiano**

Nell'ambito del forum internazionale di Baveno, sono stati presentati i dati degli arrivi via mare dei turisti nei principali porti italiani nel 2022. L'analisi ha evidenziato una netta ripresa rispetto agli anni della pandemia con un numero complessivo di arrivi pari a 61,4 mln.

- **Porti turistici**

Mappatura dei porti turistici italiani categorizzati per area geografica e regione di appartenenza.

2.6.3 PROSSIMI PASSI

Nell'ambito delle attività istituzionali dell'ufficio di statistica, saranno ulteriormente approfondite le tematiche afferenti al turismo marittimo e saranno condotte analisi di dettaglio sul settore. In questo senso:

- Saranno portate avanti le evoluzioni del prodotto dashboard anche sulla base delle evidenze raccolte nel corso delle interlocuzioni con le associazioni di categoria del settore del turismo marittimo, sia in termini di aggiornamento delle fonti dati che di visualizzazione grafica della soluzione.
- Saranno prodotte le infografiche settimanali e le relative card a supporto della condivisione dei principali insight su canale social, secondo un piano editoriale che comprenderà le tematiche legate al turismo marittimo.

Si riporta di seguito una tabella di sintesi delle principali caratteristiche dell'intervento.

| | |
|---|---|
| Direttrice di riferimento del Piano del Mare | 2.13 – Turismi del Mare |
| Importo stanziato/ finanziato | - |
| Beneficiari | Operatori del settore / P.A. / Turisti |
| Obiettivi | Valorizzazione del patrimonio informativo sul turismo marittimo |



DAR-0006657-P-12/04/2024

Allegato 11

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie

Ufficio I per le politiche urbane e della montagna,
la modernizzazione istituzionale e l'attività internazionale delle
autonomie regionali e locali
Servizio per le politiche urbane e della montagna, di sviluppo locale e
di sostegno alla marginalità territoriale

Struttura di Missione per le Politiche del Mare
struttura.politichedelmare@pec.governo.it

Oggetto: Piano del Mare - relazione annuale sullo stato di attuazione ex art. 12 comma 10
Decreto legge 11 novembre 2022 n. 173. Audizione “Sistema delle Isole Minori”.

Con riferimento a quanto già espresso nell'ultima riunione del tavolo di Coordinamento per le politiche del mare del 9 aprile 2024, e in vista dell'audizione programmata per il prossimo 16 aprile, si forniscono con la presente una serie di elementi, in attuazione di quanto previsto per la relazione annuale sullo stato di attuazione del Piano del mare ex art. 12 comma 10 D.L. n. 173/2022.

Il Dipartimento degli Affari Regionali e le Autonomie, conferma che, quanto indicato nella scheda 2.12 del Piano del Mare relativamente al “Sistema delle Isole Minori”, resta attuale e non ha subito sostanziali cambiamenti.

Si ricorda che tra le deleghe conferite al Ministro per gli affari regionali le autonomie, previste dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 12 novembre 2022 (art. 1, comma 1, lettere t) e u) del predetto d.p.c.m.), rientrano: cura dei problemi inerenti alle “piccole isole” e loro valorizzazione attraverso interventi di natura territoriale, economica, sociale e culturale, comprese le azioni governative, anche normative, dirette anche agli interventi di cui all'art. 2, comma 41, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e successive modificazioni; miglioramento delle prestazioni delle amministrazioni pubbliche e potenziamento delle capacità di governance degli Enti locali, con particolare riferimento alle aree interne e alle “isole minori”.

In virtù di tali deleghe qualsiasi iniziativa legislativa relativa alle “Isole Minori” o concessione di finanziamenti da parte di altri Ministeri, comporta il coinvolgimento del Dipartimento degli Affari regionali e le Autonomie per un ruolo di coordinamento o di compartecipazione in tali attività, come anche evidenziato nella nota del Capo Gabinetto del Ministro del 20 febbraio 2024 (MIN_CALDEROLI-0000567-P-20/02/2024) inviata per conoscenza al Capo di Gabinetto del Ministro per la protezione civile e le politiche del mare.

A tal proposito il ruolo svolto da Cipom come struttura aggregatrice di tali iniziative risulta determinante per il raggiungimento degli obiettivi da realizzare.

Si evidenzia che il Dipartimento gestisce a favore dei Comuni delle Isole Minori i seguenti fondi:

- “Fondo sviluppo isole minori” - Articolo 2, comma 41, della legge 24.12.2007, n. 244, con il quale sono stati erogati circa 35 milioni di euro per 70 progetti finanziati.
- “Fondo per gli investimenti nelle isole minori” legge n. 160/2019, art. 1, comma 553, destinato a finanziare progetti di sviluppo infrastrutturale o di riqualificazione del



Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie

Ufficio I per le politiche urbane e della montagna,
la modernizzazione istituzionale e l'attività internazionale delle
autonomie regionali e locali
Servizio per le politiche urbane e della montagna, di sviluppo locale e
di sostegno alla marginalità territoriale

territorio di Comuni ricompresi nell'ambito delle isole minori. Tale fondo ha impegnato a favore di 40 Comuni euro 68.442.796,00, per 131 progetti finanziati.

- “Fondo per le iniziative di promozione e attrazione degli investimenti nelle isole minori” Art. 1, comma 754 della legge di bilancio 2021. A favore di 32 comuni (finanziamento destinato ai privati) è stato erogato complessivamente l'importo di euro 4.060.509,00 (1.353.503,00 per annualità 2021, annualità 2022 e annualità 2023).
- “Fondo per gli investimenti strategici e per la compensazione degli svantaggi della insularità” Articolo 1, comma 806, della legge 29 dicembre 2022, n. 197 (dotazione di 2.000.000,00 euro per ciascuno degli anni 2023, 2024 e 2025)

Per una revisione generale del tema dell'Insularità dovrà poi esprimersi la commissione parlamentare prevista a seguito della revisione costituzionale, che fornirà indicazioni al Dipartimento per l'utilizzo del “Fondo per gli investimenti strategici e per la compensazione degli svantaggi dell'insularità” e sull'eventuale implementazione dello stesso.

Con riferimento al punto 76 “Sistema delle isole minori” del “Quadro sinottico” del Piano del Mare, si suggerisce di valutare se aggiungere alle soluzioni indicate su alcune tematiche fondamentali (Sicurezza, Trasporti, Produzione da energia rinnovabile, ecc.), le seguenti ulteriori proposte:

- 1) Istruzione:
 - a) Implementazione presidi per la continuità dell'offerta scolastica obbligatoria;
 - b) Ampliamento dell'offerta scolastica superiore;
- 2) Sanità:
 - a) Potenziamento presidi nascite;
 - b) Potenziamento presidi pronto soccorso;
 - c) Potenziamento elisuperfici;
- 3) Trasporti:
 - a) Incremento servizi trasportistici nel corso dell'anno;
- 4) Infrastrutture di comunicazione:
 - a) Estensione disponibilità della banda larga;

Oltre ai fondi sopra citati, il Dipartimento ha attualmente in corso di stipula degli accordi di collaborazione, in particolare con ENEA, per la realizzazione di uno studio pilota su alcune isole, per promuovere la digitalizzazione dei processi gestionali dei contesti urbani e lo sviluppo di nuovi modelli energetici e sociali

L'obiettivo che si propone il DAR, anche attraverso questi accordi collaborazione, è pertanto quello di allineare il sistema Paese ai nuovi e possibili standard d'innovazione, per puntare ad una maggiore sostenibilità ed efficienza nella gestione di infrastrutture e servizi e ad una possibile e necessaria maggiore indipendenza e autonomia energetica. che mira ad evidenziare le potenzialità delle piccole isole nell'attuazione della via verso l'autonomia energetica.



Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie

Ufficio I per le politiche urbane e della montagna,
la modernizzazione istituzionale e l'attività internazionale delle
autonomie regionali e locali
Servizio per le politiche urbane e della montagna, di sviluppo locale e
di sostegno alla marginalità territoriale

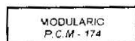
Il raggiungimento dell'autonomia energetica, infatti, consentirebbe, per le isole che manifestano anche problemi di carattere idrogeologico e/o sismico, di adempiere alla necessità di assicurare un maggiore livello di sicurezza in caso di calamità naturali.

Inoltre, riguardo all'istituzione di un registro dei finanziamenti destinati alle isole minori, al fine di poter ottimizzare le risorse destinate agli interventi di manutenzione e valorizzazione delle isole minori, si sta costituendo un prospetto che serva da riferimento unico di tutti i finanziamenti di provenienza regionale e/o statale e/o europea.

Ciò consentirebbe di poter avere una visione organica e strutturata degli interventi mirati al miglioramento della vita nelle isole minori, per compensarne gli svantaggi derivanti dall'insularità, evitando sovrapposizioni e duplicazioni.

Il Coordinatore dell'Ufficio
Cons. Giovanni Vetrutto

DAR-0008719-P-20/05/2024

*Presidenza del Consiglio dei Ministri*

Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie
Ufficio per le politiche urbane e della montagna, la modernizzazione istituzionale
e l'attività internazionale delle autonomie regionali e locali
Servizio per le attività internazionali del sistema delle autonomie territoriali

Presidenza del Consiglio dei Ministri

Mod. 221

DAR 0008719 P-4.37.1.5.5
del 20/05/2024

52605515

Alla Struttura di Missione per le Politiche del
Mare

struttura.politichedelmare@pec.governo.it

OGGETTO: Relazione annuale sullo stato di attuazione del Piano del Mare - Integrazioni

Con riferimento al punto 4. della nota SM_POLMARE-0000305-P-16/05/2024 e ad integrazione della nota DAR n. 6657 del 12/4/2024, si rappresenta, relativamente alla direttrice "Cooperazione europea e internazionale", quanto segue.

Il Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie, tra le sue competenze, cura anche l'istruttoria degli atti di autorizzazione alla costituzione dei gruppi europei di cooperazione territoriale (GECT) e provvede alla tenuta del Registro nazionale dei GECT di cui all'articolo 46 della legge 7 luglio 2009 n. 88.

Pertanto, anche per favorire il sistema dei finanziamenti europei, si suggerisce la costituzione o l'utilizzo dei predetti gruppi europei di cooperazione territoriale (GECT), ovvero soggetti con personalità giuridica di diritto pubblico, composti da realtà territoriali degli Stati membri e talvolta, a determinate condizioni, anche di Stati terzi, col vantaggio di agire come soggetto unico, anche al fine di beneficiare appunto di fondi europei per raggiungere obiettivi comuni e rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale dell'UE.

Il Coordinatore dell'Ufficio I
(Cons. Giovanni Vetrillo)

Allegato 12

*Presidenza del Consiglio dei Ministri**Ministro per gli affari Europei, il Sud,
le politiche di coesione e il PNRR
Ufficio di Gabinetto*

Oggetto: Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), Tavolo tecnico di coordinamento 9 aprile 2024 – contributo a cura delle strutture del Ministro per gli affari Europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR.

Con riferimento agli ambiti di interesse del Tavolo tecnico in oggetto e a quanto rappresentato nel corso della riunione del 9 aprile u.s., nonché in relazione al “quadro sinottico del Piano del Mare” trasmesso dalla Struttura di Missione per le Politiche del Mare, si riportano di seguito alcune osservazioni elaborate con il contributo del Dipartimento per gli Affari Europei, della Struttura di missione PNRR e della Struttura di Missione ZES. Per quanto concerne le osservazioni a cura del Dipartimento per le politiche di coesione e per il sud, si rimanda a quanto evidenziato nel contributo trasmesso in esito alla riunione del 25 gennaio scorso, nonché, con riferimento alla partecipazione italiana alle Strategie macro-regionali (EUSAIR ed EUSALP) e di bacino marittimo (WestMED), a quanto rappresentato nella Relazione annuale sulla partecipazione italiana ai Programmi della Cooperazione Territoriale Europea relativa ai periodi di programmazione 2021-2027 e 2014-2020 (allegata). Tale relazione contiene i principali dati di attuazione dei programmi riferiti al 31 dicembre 2023.

- **Dipartimento per gli Affari Europei.**

Punto 1. Piano del mare e piani di gestione dello spazio marittimo

In riferimento al punto 1 del “Quadro sinottico”, si condivide pienamente l’urgenza di concludere l’iter approvativo dei Piani di gestione dello spazio marittimo, che sembrerebbe posticiparsi a giugno 2024. Lo stato di avanzamento della procedura, evidenziato nel contributo condiviso con Codesta Struttura in esito alla seduta del Tavolo tecnico di coordinamento del 25 gennaio u.s., rende evidente l’opportunità di mantenere alta la soglia di attenzione al fine di scongiurare il rischio, attualmente esistente, di incorrere in un aggravamento con la decisione di ricorso ex art. 258 TFUE dopo l’adozione del parere motivato del 19 aprile 2023 da parte della Commissione. Si coglie l’occasione per ricordare che a chiusura della procedura di VAS, dovrà essere valutata la conformità dei PGSM alle Linee guida di cui all’articolo 6, comma 2, del d.lgs. 201/2016, così come previsto dal precedente articolo 5 del d.lgs. citato.

Tale valutazione viene svolta dal Tavolo interministeriale di coordinamento sulla pianificazione dello spazio marittimo (TIC), istituito presso il Dipartimento per gli Affari Europei, che lo presiede (articolo 6 d.lgs. 201/2016).

Punto 19. Ulteriori prospettive regolatorie unionali nel settore della “blue economy

Riguardo al punto 19 si evidenzia che la proposta di regolamento Net zero industry act (NZIA) ha raggiunto la fase finale di approvazione. A seguito della riunione del Comitato dei rappresentanti permanenti del 16 febbraio 2024, che ha approvato il testo di compromesso finale in vista di un accordo, la Presidenza belga ha inviato la lettera al Presidente della commissione ITRE (Industria, Ricerca ed Energia) del Parlamento europeo con allegato il testo definitivo indicando che, nel caso in cui il Parlamento provveda all’approvazione del testo, anche il Consiglio procederà con l’approvazione, così come definito dalla procedura di cui all’articolo 294 del Trattato.

Con riferimento alla blue economy, dunque, si potrebbe proporre di indicare tra le tecnologie ipotizzate nel Regolamento il solare fotovoltaico, l’eolico off-shore, l’energia prodotta dalle onde e l’energia prodotta dalle maree.

Punto 35. Le regole europee

Riguardo al punto 35, si condivide l’assunto che nel quadro più generale del Green deal europeo il concetto di “sostenibilità” della transizione ecologica - anche nell’ambito dello shipping - debba essere inteso in termini sociali, economici ed ambientali.

Punto 36. Il “Green Deal” e il pacchetto “Fit for 55”

Riguardo al punto 36, anche se non inclusi tra le Amministrazioni competenti, si segnala che le esenzioni di tassazione a supporto delle fonti fossili sono oggetto di valutazione da parte del legislatore europeo nella prospettiva della loro graduale eliminazione a favore dello sviluppo delle fonti rinnovabili e della efficienza energetica. Le soluzioni proposte dovrebbero essere analizzate anche riguardo alla loro compatibilità con la disciplina degli aiuti di Stato.

• **Struttura di Missione ZES**

Per quanto concerne i riferimenti alle Zone Economiche Speciali (ZES) contenuti nei punti n. 24 (“Le Zes e le ZIs”) e n. 76 (“Sistema delle Isole minori”) del “Quadro sinottico”, si osserva quanto segue.

Punto n. 24. Le Zes e le ZIs

In relazione al punto 24, a partire dal corrente anno, in luogo delle preesistenti otto ZES regionali/interregionali di cui al decreto-legge n. 91/2017 (convertito dalla legge n. 123/2017) è stata istituita una Zona Economica Speciale unica per il Mezzogiorno, ai sensi del decreto-legge 19 settembre 2023, n. 124 (c.d. decreto Sud), convertito con modificazioni dalla legge 13 novembre 2023, n. 162; ciò nella prospettiva di migliorarne la funzionalità rispetto allo scopo di promozione dello sviluppo delle

regioni del Mezzogiorno, in una strategia unitaria di rilancio del sistema produttivo. Si è dovuto constatare, infatti, nei Piani strategici delle ZES regionali, un elevato grado di difformità e disomogeneità, con riferimento ad aspetti rilevanti per l'attuazione delle ZES, e la pressoché totale assenza di strategia, ovvero l'adozione di opzioni strategiche di fondo generiche e sfumate, come confermato dalla differente tipologia di attività che, in dette zone, hanno usufruito dell'autorizzazione unica.

L'introduzione della ZES unica, comprendente i territori delle regioni Abruzzo, Campania, Puglia, Basilicata, Molise, Calabria, Sicilia e Sardegna (per una superficie complessiva di circa 123.000 kmq e 2550 Comuni, contro una copertura delle Zone previgenti di circa 226 kmq e 224 Comuni), si pone l'obiettivo di una programmazione maggiormente integrata e coordinata, senza tuttavia perdere di vista la conservazione delle specificità dei territori coinvolti, per incrementare la capacità di attrazione di nuovi investimenti, anche a livello internazionale, condizione necessaria per accrescere la competitività del Mezzogiorno. È stato, quindi, previsto un nuovo impianto di governance: tra l'altro, in particolare, è stata insediata un'apposita Struttura di missione presso la Presidenza del Consiglio dei ministri con una ridefinizione puntuale degli adempimenti procedurali, con l'approntamento di un nuovo sportello unico digitale (S.U.D. ZES) e con la predisposizione di un nuovo procedimento autorizzatorio, strutturato sulla base del neo-sistema unitario della ZES e della nuova organizzazione. La Struttura di missione, operativa dal 1° marzo 2024, ha fornito indicazioni operative ai Comuni interessati.

Punto n. 76. Sistema delle Isole minori

In relazione al punto 76 del documento trasmesso, la ZES unica, come sopra menzionato, ricomprende anzitutto i territori delle due isole maggiori, e, ai sensi dell'articolo 11, comma 1, del citato decreto-legge n. 124/2023 (come modificato dalla legge di conversione) è previsto che una specifica sezione del relativo Piano strategico “è dedicata agli investimenti e agli interventi prioritari, necessari a rimuovere, in coerenza con quanto previsto dall'articolo 119, sesto comma, della Costituzione, gli svantaggi dell'insularità, nelle regioni Sicilia e Sardegna”. Naturalmente la ZES unica, coprendo l'intera superficie dell'Italia meridionale e insulare, si estende anche ai territori delle isole minori del Mezzogiorno, raggruppate o meno in arcipelaghi, e quindi: Capri, Ischia e Procida in Campania; le isole Tremiti in Puglia; le isole Egadi, Eolie, Lampedusa, Linosa, Pantelleria e Ustica in Sicilia; l'Asinara, Caprera, la Maddalena, San Pietro e Sant'Antioco in Sardegna, per un totale di 22 Comuni.

• **Struttura di Missione PNRR**

La Struttura di Missione PNRR, nell'ambito della ricognizione dello stato di attuazione degli obiettivi del Piano del Mare di competenza, ha elaborato, nei termini di seguito indicati, delle proposte riferite ad alcuni dei punti in elenco nel Piano del Mare, aggiungendo alle stesse un contributo alla discussione sul tema *energie rinnovabili offshore*.

Punto 7. Il traffico passeggeri e merci con le isole maggiori

Negli ultimi anni il traffico passeggeri e merci con la Sicilia e la Sardegna è risultato in crescita. Ciò denota che l'economia dei territori isolani partecipa in modo sempre maggiore alla crescita del Paese e che, pertanto, tale andamento va assecondato promuovendo adeguati interventi infrastrutturali (materiali e immateriali) indirizzati a dare maggiore comfort, sicurezza ed economicità al traffico merci e passeggeri (p.e. stazioni marittime adeguate, maggior numero di banchine per una maggiore capacità di ormeggi). L'intervento dovrebbe includere anche il sostegno alla imprenditoria armatoriale nel rinnovo delle flotte traghetti (RoRo, RoPax) in modo da avere navi più sicure, capienti e veloci.

Punto 8. Il traffico passeggeri e merci con le isole minori

Tipicamente, i collegamenti con le isole minori sono limitati dagli spazi operativi ridotti delle aree portuali e, spesso, da condizioni di moto ondoso che nel corso delle tempeste risultano incompatibili con l'ingresso/uscita delle navi in sicurezza. Tale limitatezza determina frequenti e lunghe condizioni di isolamento delle isole minori che impattano negativamente anche sulle attività correnti delle persone e delle imprese. Risulta pertanto opportuno il potenziamento delle infrastrutture portuali delle isole minori per permettere lo scalo delle navi in sicurezza anche nelle condizioni meteomarine più avverse ed evitare l'isolamento delle isole minori.

Punto 10. Le autostrade del mare

Si ritiene importante proseguire, potenziandola, la politica di sostegno al trasporto degli automezzi via mare. Tale politica è ancor più sentita alla luce dei cospicui investimenti del PNRR per la realizzazione di assi ferroviari ad alta capacità, transfontalieri e diagonali, che dopo il 2026 potranno estendere la capacità dei porti di avviare velocemente gli automezzi pesanti verso le aree interne di destinazione.

Punto 11. La navigazione costiera di prodotti industriali e petrolchimici

I porti sono siti industriali ove, non di rado, transitano navi che trasportano materiali pericolosi e che possono determinare inquinamento e/o deflagrazioni devastanti. La posizione di numerosi porti italiani è spesso incastonata nei centri urbani e si ha dunque rischio che si causino un numero ingentissimo di vittime e danni sensibili alle strutture circostanti. Pertanto, risulta opportuno potenziare la sicurezza nei porti e nelle aree limitrofe mediante l'applicazione rigida delle linee guida e raccomandazioni esistenti in materia, tra le quali, a titolo di esempio, quelle dell'IMO "Recommendations on the Safe Transport of Dangerous Cargoes and Related Activities" (IMO 1995) e quelle del PIANC "MarCom WG 35 - Dangerous cargoes in ports". Il controllo sull'applicazione delle norme, linee guida e raccomandazioni è demandata alla Guardia Costiera.

Punto 12. Le crociere

Il mercato delle crociere sta subendo una impetuosa crescita, soprattutto concentrata nei porti maggiori dotati delle opere marittime adatte allo scalo delle navi di sempre

maggiori dimensioni. Esiste, tuttavia, una richiesta da parte di armatori che si rivolgono alle crociere di lusso e che impiegano navi di minori dimensioni. Al fine di assecondare tale richiesta, potrebbe essere opportuno sviluppare piani regolatori portuali e costruire le relative opere per quei porti cosiddetti minori, anche stimolando l'adozione di percorsi di partenariato pubblico-privato.

Punto 27. I dragaggi portuali

Il porto commerciale è un polo industriale in cui le attività possono determinare inquinamento, anche dei fondali. La necessità di realizzazione di nuove opere marittime viene spesso ritardata dalla presenza di sedimenti dragati lì dove deve sorgere la nuova opera. Infatti, per la norma vigente, occorre preventivamente provvedere al salpamento del materiale inquinato da inviare a discarica autorizzata. In tal caso, al fine di ridurre i tempi ed i costi di realizzazione dell'opera, occorre valutare la introduzione nella normativa nazionale (Decreto 15 luglio 2016, n. 172; DECRETO 15 luglio 2016, n. 173) della opzione “tombamento”, per quelle aree portuali oggetto di nuova infrastrutturazione, ma che risultano caratterizzate dalla presenza di fondali con contaminanti altamente significativi. La nuova opzione permetterebbe, tra gli altri, di mitigare il rischio di provocare danni all'epibiota circostante per la dispersione di inquinanti durante le attività di dragaggio.

Le condizioni normative in cui i porti italiani devono operare nel corso di un progetto di dragaggio sono molto svantaggiose rispetto a quanto in essere in altre nazioni europee. Al fine di stabilire una “parità” sul tema dei dragaggi, occorre proporre alla Commissione Europea la redazione di una Direttiva europea per i dragaggi che renda uniformi per i paesi membri le condizionalità per l'attività di autorizzazione al dragaggio, in particolare relativamente ai valori di riferimento per la valutazione delle concentrazioni degli inquinanti.

Punto 44. I servizi ops (onshore power supply)

Il PNRR, già con l'attuazione (T4/2022) della Misura *M3C2-4 Riforma 1.3: Semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti di cold ironing*, ha definito e approvato procedure semplificate per la realizzazione di infrastrutture finalizzate alla fornitura di energia elettrica da terra alle navi durante la fase di ormeggio. La Riforma introdotta ha razionalizzato l'iter di autorizzazione per ridurne la durata a un massimo di 12 mesi per la costruzione di infrastrutture di trasporto dell'energia volte a fornire elettricità da terra alle navi durante la fase di ormeggio (in caso di interventi non soggetti a valutazione ambientale). L'art. 33 del d.l. n. 36/2022, conv. con modificazioni in L. 79/2022, recante disposizioni per la realizzazione degli impianti di elettrificazione dei porti, definisce l'iter procedurale dell'autorizzazione unica contingentando i tempi per la conclusione del procedimento a 120 giorni o in alternativa a 180 ove si rendesse necessario il procedimento di valutazione di impatto ambientale o la verifica di assoggettabilità sul progetto di fattibilità tecnico economica. Oltre alla sopra citata Riforma, a seguito della revisione del PNRR approvata l'8 dicembre da parte del Consiglio dell'Unione europea, è stato introdotto il nuovo M3C2 - Investimento 2.3: *Cold ironing*, con una dotazione finanziaria pari a 400 milioni di

euro, che vanno ad aggiungersi alle risorse stanziato attraverso il Piano nazionale per gli investimenti complementari (pari a 700 milioni di euro, incrementati dall'articolo 1, comma 6 del decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19, non ancora convertito in legge, che prevede ulteriori 90 milioni di euro per l'anno 2027 e 80 milioni di euro per l'anno 2028).

Il nuovo investimento consiste nella realizzazione di una rete per la fornitura di energia elettrica nell'area portuale (banchine) e della relativa infrastruttura di connessione alla rete di trasmissione nazionale. In linea con il Regolamento (UE) 2023/1804 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, l'alimentazione elettrica a terra consentirà anche la ricarica delle imbarcazioni elettriche.

La misura prevede una milestone, la M3C2-7 relativa all'aggiudicazione degli appalti per la realizzazione di almeno 15 impianti di cold ironing per la fornitura di energia elettrica nelle banchine, in scadenza al T3 2024, e un target, M3C2-12 per l'entrata in servizio dei predetti impianti, in scadenza al T1 2026.

Punto 47. Il regime ETS e il suo utilizzo

La recente attivazione dell'Emissions Trading System (ETS) nel settore dello shipping sta determinando condizioni impari di competitività tra porti europei e non europei del bacino del Mediterraneo. Infatti, per effetto dell'ETS, i porti non europei vengono maggiormente preferiti dagli armatori e dagli spedizionieri per lo scalo delle proprie navi e il traffico delle merci. Al riguardo, il Comitato ETS (Decreto 17 gennaio 2024) potrebbe prevedere l'introduzione di un sistema di compensazione dei maggiori oneri sopravvenuti per gli armatori e delle perdite per i porti. A tal fine si potrebbe contribuire alla transizione energetica delle navi utilizzando una parte dei proventi dell'ETS per la produzione e lo stoccaggio in porto dei carburanti alternativi e per investimenti in ricerca su sicurezza marittima e monitoraggio del cambiamento climatico nel Mediterraneo.

Punto 48. Pesca

Si ritiene auspicabile incrementare il sostegno per il potenziamento delle infrastrutture materiali e immateriali del settore della pesca al fine di ottenere migliori condizioni per la sicurezza della flotta e degli addetti, la gestione in salubrità del prodotto e il suo trasferimento in tempi sempre più ristretti al mercato. A tanto potrebbe contribuire una attività di pianificazione delle aree portuali e delle aree retroportuali dei porti dotati della funzione peschereccia. In altri termini, potrebbe essere opportuno provvedere alla redazione di piani regolatori portuali che comprendano soluzioni infrastrutturali specifiche, anche per quei porti non ricadenti nella giurisdizione di una Autorità di Sistema Portuale.

Punto 52. Competitività, ricerca e innovazione

Punto 56. Shipyard e yacht 4.0

Punto 57 Cantieristica militare

Punto 60. La crisi occupazionale e le opportunità di crescita

L'Italia si distingue tra le nazioni con la maggior flotta di navi commerciali e passeggeri. A queste si aggiungono le navi militari. Le nuove tecnologie hanno comportato un profondo cambiamento nel settore della logistica e delle manutenzioni navali, in ragione delle caratteristiche dei moderni sistemi di piattaforma e di combattimento delle Unità navali, dove la componente digitale sarà sempre più predominante. La gestione, il mantenimento al passo con i tempi e la manutenzione di questi sistemi impongono l'acquisizione di capacità ingegneristiche e manutentive altamente specializzate, oltre che di infrastrutture e info-strutture *data centriche* quale presupposto per realizzare manutenzione predittiva, interventi remotizzati, e quant'altro la tecnologia renderà disponibile nel tempo.

In tale scenario, la realizzazione di uno o due “poli logistico/manutentivo/formativo” potrebbe essere la risposta del sistema Paese a questa esigenza. Un paese come l'Italia a forte connotazione marittima, in cui settore cantieristico e relativo indotto generano ricchezza per l'economia e credibilità e rilevanza sul piano internazionale, potrebbe capitalizzare in modo straordinario un progetto così innovativo, esportandolo in tutto il mondo, al pari di quanto avviene con le costruzioni navali.

I “poli logistico/manutentivo/formativo” potrebbero essere una straordinaria opportunità per il Paese, con la prospettiva di dare vita a centri d'eccellenza della manutenzione navale, attraverso una sinergia tra pubblico e privato, ivi incluso il settore della nautica da diporto. Centri vocati a conferire alle aziende del settore una rinnovata competitività, anche con formazione delle maestranze, fondata sul vantaggio tecnologico che ha sinora consentito alle nostre aziende del settore di emergere nel mercato internazionale, ma che deve essere costantemente perseguito e consolidato.

ENERGIE RINNOVABILI OFFSHORE

Negli ultimi anni, l'attenzione verso i cambiamenti climatici e la necessità di ridurre le emissioni hanno portato a un crescente interesse verso la produzione di energia eolica, anche in relazione alla possibilità di ridurre i costi connessi all'importazione dei combustibili fossili e alle significative ricadute occupazionali. In particolare, grazie ai diversi vantaggi che essa offre, in relazione alla possibilità di incremento della producibilità energetica e di riduzione degli impatti acustici, visivi e paesaggistici, attualmente le più interessanti prospettive per lo sfruttamento dell'energia eolica riguardano prevalentemente l'eolico off-shore e in particolar modo quello in acque profonde.

Anche il PNRR si interessa al tema mediante la misura:

M2C2 – Riforma 1.1: *Semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti rinnovabili onshore e offshore, nuovo quadro giuridico per sostenere la produzione da fonti rinnovabili e proroga dei tempi e dell'ammissibilità degli attuali regimi di sostegno.*

La riforma si pone i seguenti obiettivi:

- creazione di un quadro normativo semplificato e accessibile per gli impianti FER nuovi ed esistenti in continuità con quanto previsto dal Decreto Semplificazioni;
- emanazione di una disciplina condivisa volta a definire i criteri per l'individuazione delle aree e delle superfici idonee e non idonee all'installazione

- di impianti FER di potenza complessiva almeno pari a quella individuata dal PNIEC per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo delle fonti rinnovabili;
- completamento del meccanismo di sostegno alle fonti di energia rinnovabile, anche per altre tecnologie non mature o dai costi operativi elevati, ed estensione del periodo di svolgimento delle procedure competitive del "FER 1";
 - riforma per promuovere gli investimenti nei sistemi di stoccaggio prevista con il recepimento della direttiva (UE) 2019/944.

Il traguardo è parzialmente conseguito con la pubblicazione del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199. Ulteriori decreti sono in corso di definizione. La milestone M2C2-6 (M) - *Entrata in vigore di un quadro giuridico per la semplificazione delle procedure di autorizzazione a costruire strutture per le energie rinnovabili onshore e offshore* va conseguita T1/24.

Nel Piano approvato nel 2021, il MASE era l'Amministrazione titolare della misura M2C2 – Investimento 1.3: Promozione impianti innovativi (incluso off-shore). Considerato che il MASE ha segnalato che l'implementazione dei progetti *off-shore* vedeva tempi di realizzazione più lunghi delle tempistiche del PNRR e che alla luce di ciò si poteva manifestare il rischio di mancato raggiungimento dei *targets* pianificati, durante l'attività di rimodulazione del PNRR, la Commissione europea di concerto con l'Amministrazione titolare e la Struttura di Missione del PNRR ha deciso di stralciare la misura dal Piano.

Nonostante l'eliminazione della misura M2C2 – Investimento 1.3 dal Piano, il MASE intende favorire lo sviluppo degli impianti eolici *off-shore* galleggianti, collocati al largo delle coste Italiane limitandone l'impatto paesaggistico: prevedendo di realizzare tali impianti sulle batimetriche di 70 m e oltre. Lo sviluppo di questi impianti potrà certamente contribuire al processo di decarbonizzazione che l'Unione Europea persegue.

L'energia da fonte eolico "*off-shore*" generata in mare risulta matura e competitiva, prova ne sia l'impetuoso interesse dei privati a sviluppare progetti e depositare manifestazioni di interesse. Di fatto risultano giunte al MASE ben 64 manifestazioni di interesse, fatto assolutamente incoraggiante, sebbene queste manifestazioni siano completamente disorganiche e, in molti casi, non rispettando il presupposto di limitare l'impatto sul paesaggio perché prevedono impianti troppo prossimi alla costa. Inoltre, in taluni casi, il presupposto di avere prossimità alla rete principale elettrica gestita da TERNA sembra essere messo in secondo piano dall'Impresa e quindi la localizzazione sembrerebbe non dettata da un ampio ragionamento che abbraccia aspetti ambientali e meteorologici, ma dalla ricerca dell'ultima "area di mare ancora libera".

L'Italia è posta in una condizione in cui il *know how* è disponibile e le aziende, soprattutto i Fondi internazionali, desiderano investire (ad esempio, Renexia del gruppo Toto di Chieti è azienda leader negli Stati Uniti). Tale situazione merita particolare attenzione da parte della pubblica amministrazione e degli investitori, anche

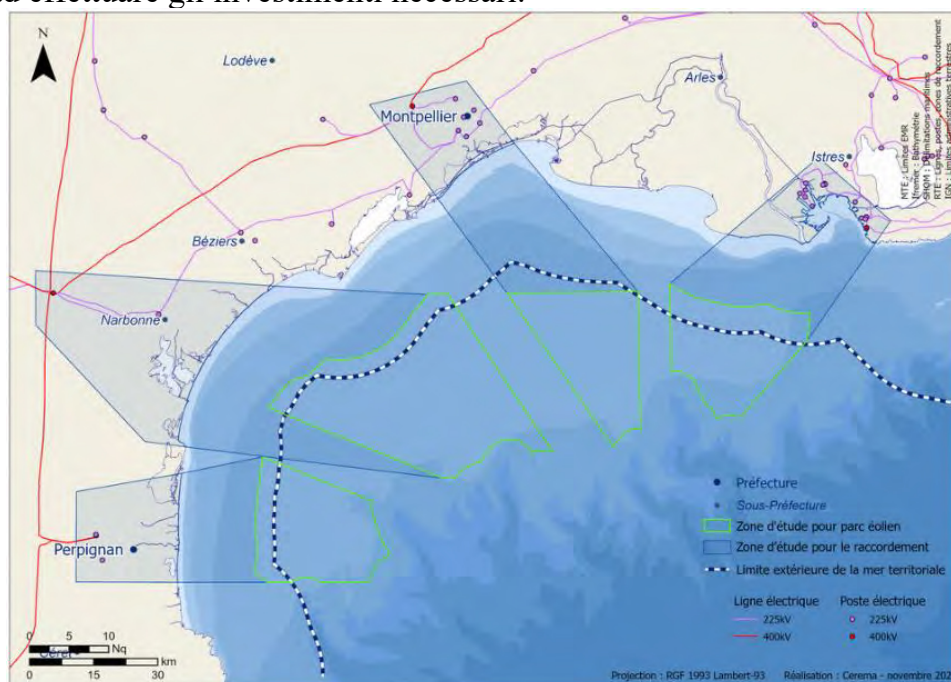
al fine di scongiurare il rischio che gli investimenti per lo sviluppo dell'eolico offshore in Italia possano portare vantaggi economici solo alla Ricerca e alle aziende metalmeccaniche estere.

Si evidenzia che potrebbe essere opportuno implementare il coordinamento della politica energetica italiana in relazione alle manifestazioni di interesse presentate dai privati, auspicabilmente adottando, al pari di altri Paesi europei impegnati nella transizione ecologica, un piano che individua e delimita le aree marine ove è possibile localizzare impianti eolici, stabilendone anche la potenza e il numero.

Tale individuazione e delimitazione andrebbe effettuata sulla base della valutazione degli impatti che riguardano l'aumento del livello di rumore, il rischio di collisione, le modifiche all'habitat bentonico e pelagico, l'introduzione di ulteriori campi elettromagnetici, il clima anemometrico, la batimetria, la *grid connection*, etc..

Un esempio di quanto appena evidenziato è costituito dal lavoro posto in essere dal Ministero della Transizione Ecologica Francese (<https://www.eoliennesenmer.fr/>). La Figura seguente mostra le zone oggetto di esame da parte del Ministero Francese per il mar Mediterraneo, mare per il quale è anche indicata la potenza massima cumulata dei due soli impianti eolici che potranno esservi installati. Dette zone sono ora nella fase di Dibattito Pubblico, al termine del quale saranno elemento guida indispensabile per gli investitori per definire le proprie manifestazioni di interesse.

Sulla scia dell'esempio riportato, le Amministrazioni italiane competenti potrebbero dotarsi di un piano di individuazione delle aree marittime ove è possibile localizzare impianti eolici in mare, utilizzando a tal fine i dati ambientali e meteomarinari noti (e.g. ISPRA). In tal modo potrebbero essere definite dettagliatamente le aspettative del Governo in materia, focalizzando le manifestazioni di interesse e gli stakeholders pronti ad effettuare gli investimenti necessari.



Deux projets en Méditerranée, Zone d'étude soumise au débat public

<https://www.eoliennesenmer.fr/facades-maritimes-en-france/facade-mediterranee/deux-projets-en-mediterranee>

Nel processo di decarbonizzazione legato all'eolico offshore, in ogni caso, si evidenzia l'opportunità di stabilire e realizzare aree portuali adeguate alle attività di fabbricazione, deposito, assemblaggio dei galleggianti, imbarco delle torri, degli ormeggi, delle turbine e delle pale eoliche.



Presidenza del Consiglio dei Ministri

DIPARTIMENTO PER LE POLITICHE DI COESIONE E PER IL SUD

NOTA INFORMATIVA SNAI “ISOLE MINORI”

Oggetto: Strategia Nazionale Aree Interne “Progetto Speciale Isole minori”: risorse ex Delibera Cipess n. 42/2022 ed ex articolo 4, commi 2 e 3, del decreto-Legge 8 settembre 2021, n. 120

Le Isole minori, caratterizzate da criticità che le accomunano alle Aree Interne del Paese con riferimento al processo di spopolamento e alla riduzione dei servizi essenziali, sono state oggetto, nel corso del 2022, di attenzione da parte delle politiche di coesione nell’ambito della Strategia Nazionale Aree Interne (SNAI).

Le Isole Minori del Paese sono realtà territoriali assai differenziate, per dimensioni, popolazione, andamenti demografici e di invecchiamento, nonché per l’appartenenza o meno ad arcipelaghi.

Il mare che le separa dalla terraferma, la natura demografica in alcuni casi estremamente rarefatta, la ricchezza che rappresentano in quanto territori unici dell’identità del Paese, e la fragilità dal punto di vista della tenuta del suolo, la cura delle coste e la pressione del cambiamento climatico e del turismo, le rende e le ha rese negli anni oggetto di un’attenzione particolare da parte dello Stato.

L’aggravarsi delle conseguenze del cambiamento climatico, i processi sempre più seri di desertificazione, l’esperienza importante della Strategia nazionale per le aree interne nel periodo 2014-2020, che ha affrontato proprio la questione dello spopolamento nei territori del Paese lontani dall’offerta dei servizi, ha reso evidente l’urgenza di porre le Isole Minori al centro di un’azione di sviluppo territoriale mirata al rafforzamento dei servizi alla persona in favore delle comunità delle Isole minori, applicando il metodo di lavoro proprio della SNAI. La “Strategia nazionale per le aree interne” interpreta infatti il territorio delle aree interne italiane come un insieme di aree-progetto (ossia di sistemi locali intercomunali ciascuno con una propria identità territoriale definita da caratteri sociali, economici, geografici, demografici e ambientali) alle quali viene richiesto di elaborare una Strategia di sviluppo dell’area-progetto o “Strategia di area”. Gli interventi proposti dovrebbero rappresentare per la comunità locale il passo risolutivo del lavoro intrapreso: sulla base di una visione di medio e lungo periodo rispetto alle tendenze in atto, si spiega come si intende modificare queste tendenze al fine di fermare il degrado e l’abbandono del territorio, e come si intendono rilanciare servizi essenziali di cittadinanza e sviluppo. Pur nella consapevolezza che le Isole Minori rappresentano nel loro insieme un’area interna con caratteristiche non comuni alle altre, le proposte progettuali dovranno tenere conto del metodo SNAI, con un adattamento specifico a tale contesto.



Con **Delibera CIPESS n. 42 del 2 agosto 2022**, in particolare, è stata disposta l'assegnazione di una quota delle risorse dedicate alla Strategia nazionale aree interne (SNAI), pari a **11,4 milioni di euro**, in favore del «**progetto speciale**» **Isole minori**¹, la cui gestione, inizialmente assegnata all'Agenzia per la coesione territoriale, è trasferita al Dipartimento per le politiche di coesione e per il Sud². Il progetto attualmente è ancora nella sua fase iniziale, si prevede di dare avvio alla fase attuativa a seguito della definizione di un Documento quadro di indirizzo come di seguito riportato.

Il Progetto Speciale prende in considerazione 35 Comuni³, inseriti principalmente in arcipelaghi:

- Arcipelago Toscano (Isola d'Elba; Isola del Giglio e Capraia);
- Arcipelago Campano (Isola di Capri);
- Arcipelago Flegreo (Isola di Ischia e Isola di Procida);
- Arcipelago delle Isole Ponziane (Isole Ponza e Ventotene);
- Arcipelago Spezzino (Isola Palmaria/Porto Venere);
- Arcipelago della Maddalena (Isola Maddalena e Caprera e numerose altre piccole isole disabitate);
- Arcipelago del Sulcis (Isole di Sant'Antioco e di San Pietro);
- Arcipelago delle Pelagie (Isole di Lampedusa e Linosa);
- Arcipelago delle Isole Eolie (Isole Lipari, Salina; Vulcano; Stromboli; Panarea; Alicudi e Filicudi);
- Arcipelago delle Egadi (Isole Favignana, Levanzo e Marettimo).

Non appartengono, invece, ad Arcipelaghi: le Isole Tremiti, l'Isola dell'Asinara, l'Isola di Ustica e l'Isola di Pantelleria.

Va evidenziato che non c'è sempre coincidenza tra Isola e Comune, anzi, spesso si registrano confini amministrativi diversi. Ad esempio, l'isola di Palmaria appartiene al Comune di Porto Venere (che si estende in parte anche nella terra ferma); l'isola dell'Asinara (disabitata) appartiene al Comune di Porto Torres (anch'esso esteso in gran parte sulla terra ferma); il Comune di Lipari amministra sei delle sette isole delle Eolie (Lipari, Vulcano, Panarea, Stromboli, Filicudi e Alicudi); su alcune isole insistono più Comuni.

Se si considera la classificazione della Mappa Aree Interne si nota che i 35 Comuni di interesse sono per la maggior parte periferici e ultraperiferici, ad eccezione del Comune di Porto Torres, classificato come cintura.

Dimensioni e popolazione totale delle isole sono notevolmente differenti. Si va da piccole isole come Capraia (1,75 kmq di superficie e 391 abitanti al 2019) e Ventotene (19,3 kmq di superficie e 725 abitanti), ad isole di medie dimensioni come Ponza (10,16 kmq e 3309 abitanti al 2019) e

¹ Insite nelle Regioni: Liguria, Toscana, Lazio, Campania, Puglia, Sicilia, Sardegna

² A seguito del DPCM del 10 novembre 2023 che prevede la soppressione dell'Agenzia per la coesione e il trasferimento delle relative funzioni al Dipartimento per le politiche di coesione e per il Sud;

³ individuati sulla base del Rapporto di Istruttoria per la selezione delle Aree Interne 2021-2027 – Isole minori elaborato dal Dipartimento per le politiche di coesione.



isole più grandi come Carloforte (51,1 kmq di superficie e 5996 abitanti al 2019), Ischia (con poco più di 46,4 kmq) o Maddalena (52,01 kmq).

Anche la situazione demografica delle isole minori è assai diversificata, alcune isole ed arcipelaghi perdono vistosamente popolazione nel periodo 1981-2019, mentre altre vedono un significativo incremento demografico.

Il fattore che accomuna tutte le Isole minori, aldilà degli andamenti fortemente diversificati sul piano demografico, è la difficoltà ad organizzare un sistema di servizi alla persona funzionante, capace di far leva su reti forti e anche su soluzioni innovative e di comunità.

Si tratta infine di realtà che nella maggior parte dei casi sono oggetto di una forte pressione antropica determinata dai flussi turistici stagionali. Un fenomeno con rilevanza diversa da isola a isola, ma che ha un impatto significativo sulle condizioni e problematiche di resilienza e sostenibilità dei servizi delle comunità.

La delibera CIPESS n. 42/2022 prevede che gli interventi finanziabili attraverso le risorse SNAI riguardino principalmente l'implementazione dei servizi di istruzione e salute e dei servizi eco-sistemici, e siano ricompresi nelle seguenti tipologie di progetti:

- «trasversali», comuni alla totalità dei Comuni delle isole minori;
- «per aggregazioni», aventi tra i beneficiari isole tra loro assimilabili per caratteristiche geomorfologiche o associate tramite accordi (es. progetti comuni per isole di uno stesso arcipelago, progetti che mirano a risolvere problematiche comuni a diverse Isole - non necessariamente vicine geograficamente - e simili);
- «per singola isola» (tutti i Comuni della stessa isola).

La suddetta delibera CIPESS prevede inoltre che, **sulla base di un documento-quadro di indirizzo** predisposto dall'Agenzia per la coesione territoriale (ACT)⁴ in raccordo con le singole Regioni interessate, il Dipartimento per gli Affari regionali e le autonomie (DARA), e l'Associazione nazionale Comuni isole minori (ANCIM) - da approvarsi in Comitato tecnico aree interne (CTAI)⁵ - l'ACT (ora Dipartimento per le politiche di coesione e per il Sud) coordini, attraverso l'interlocuzione formale con i Comuni delle isole minori, d'intesa con il DARA, il processo di selezione degli interventi da attuare.

Gli interventi finanziati devono essere monitorati nella Banca dati unitaria (BDU) presso il MEF-IGRUE.

In aggiunta alle risorse relative al "Progetto isole minori", si rappresenta anche che l'articolo 4, commi 2 e 3, del decreto-Legge 8 settembre 2021, n. 120 convertito dalla Legge 8 novembre 2021, n.155, recante «*Disposizioni per il contrasto degli incendi boschivi e altre misure urgenti di protezione civile*», prevede uno stanziamento di 100 milioni di euro (20 per l'anno 2021 e 40 per ciascuno degli anni 2022 e 2023) per il finanziamento di **interventi volti alla prevenzione e al**

⁴ Ora Dipartimento per le politiche di coesione e per il Sud;

⁵ Il Comitato Tecnico Aree Interne è stato, nel periodo di programmazione 2014-2020, l'organismo centrale di governance della SNAI. A seguito del D.L. 124 del 2023, le competenze del CTAI sono state parzialmente assorbite da una Cabina di Regia per lo sviluppo delle Aree Interne.



contrasto degli incendi boschivi nelle aree interne del Paese, in cui il rischio di incendio è elevato, ivi inclusi i Comuni localizzati nelle isole minori.

Al riguardo, nella seduta del CTAI del 29 settembre 2022, è stata avanzata una proposta di riparto delle risorse corrispondenti all'annualità 2023 pari a 40 milioni di euro (le annualità 2021 e 2022 sono già state assegnate con delibera CIPESS n. 8/2022), che prevede una quota di **1,2 milioni di euro, in favore del Progetto Speciale Isole Minori**; tale proposta di riparto non si è mai formalizzata in una Delibera CIPESS, tuttavia per quanto concerne tali risorse, sono pervenute da ANCIM, su autonoma iniziativa, alcune proposte progettuali.