

ATTI PARLAMENTARI

XIX LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. CCXXVII
n. 3

RELAZIONE

SULLO STATO DI ATTUAZIONE DEL PIANO DEL MARE

(Aggiornata al 20 maggio 2025)

*(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 22 maggio 2025

PAGINA BIANCA

* MIN_MUSUMECI-0001411-P-20/05/2025

*Al Ministro**per la Protezione civile e le Politiche del Mare*COMITATO INTERMINISTERIALE PER LE POLITICHE DEL MARE
(CIPOM)**DELIBERA 20 maggio 2025****Approvazione della Relazione annuale sullo stato di attuazione del Piano del mare,
ex articolo 12, comma 10, del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con
modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204****NELLA SEDUTA DEL 20 MAGGIO 2025**

VISTA la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «*Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri*»;

VISTO il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, recante «*Riforma dell'organizzazione del Governo, a norma dell'art. 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59*»;

VISTO il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 303, recante «*Ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri, a norma dell'articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59*»;

VISTO il decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204, recante «*Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri*», e, in particolare, l'articolo 12 concernente le «*Funzioni in materia di coordinamento delle politiche del mare e istituzione del Comitato interministeriale per le politiche del mare*»;

VISTO altresì il comma 10 del predetto articolo 12 del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, il quale prevede che «*Il Presidente del Consiglio dei ministri o un Ministro da lui delegato trasmette alle Camere, entro il 31 maggio di ogni anno, una relazione annuale sullo stato di attuazione del Piano*»;

VISTO il decreto-legge 15 maggio 2024, n. 63, recante «*Disposizioni urgenti per le imprese agricole, della pesca e dell'acquacoltura, nonché per le imprese di interesse strategico nazionale*» convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 2024, n. 101 e, in particolare, l'articolo 12 che prevede l'istituzione del Dipartimento per le politiche del mare della Presidenza del Consiglio dei ministri;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 1° ottobre 2012, recante «*Ordinamento delle strutture generali della Presidenza del Consiglio dei ministri*»;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica in data 21 ottobre 2022, con il quale il Sen. Nello Musumeci è stato nominato Ministro senza portafoglio;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in data 10 novembre 2022, con il quale al Ministro senza portafoglio Sen. Nello Musumeci è stato conferito l'incarico per la protezione civile e le politiche del mare;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in data 12 novembre 2022, con il quale al Ministro senza portafoglio Sen. Nello Musumeci è stato delegato l'esercizio delle funzioni di coordinamento, indirizzo, promozione d'iniziativa anche normative, vigilanza e verifica, nonché di ogni altra funzione attribuita dalle vigenti disposizioni al Presidente del Consiglio dei ministri in materia di protezione civile, superamento delle emergenze e ricostruzione civile, nonché per le politiche del mare;

VISTO, in particolare, l'articolo 4, comma 2, del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in data 12 novembre 2022, con il quale al Ministro senza portafoglio Sen. Nello Musumeci



Il Ministro
per la Protezione civile e le Politiche del Mare

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LE POLITICHE DEL MARE
(CIPOM)

sono state delegate la Presidenza del Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), l'adozione del regolamento interno del medesimo Comitato e la trasmissione alle Camere della relazione annuale sullo stato di attuazione del Piano del mare di cui all'articolo 12, comma 3, del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204;

VISTO il decreto del Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare in data 8 marzo 2023, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per le politiche del mare»;

VISTA la direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri in data 26 febbraio 2024 recante «Misure di coordinamento delle politiche del mare», con particolare riferimento al punto 4, relativo alla competenza del Comitato a «presentare, entro il 31 maggio di ogni anno, un'apposita relazione alle Camere sullo stato di attuazione del Piano» del mare;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in data 24 luglio 2024, recante «Modifiche al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1° ottobre 2012, recante: Ordinamento delle strutture generali della Presidenza del Consiglio dei ministri», relativo all'istituzione del Dipartimento per le politiche del mare;

VISTO il decreto del Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare in data 23 settembre 2024 «di organizzazione interna del Dipartimento per le Politiche del mare»;

VISTO il Piano del mare per il triennio 2023-2025, approvato con delibera del Comitato interministeriale per le politiche del mare in data 31 luglio 2023;

VISTA la nota n. 1296 del 9 maggio 2025, di convocazione della seduta del Comitato interministeriale per le politiche del mare per il giorno 20 maggio 2025;

SU PROPOSTA del Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare,

DELIBERA

ARTICOLO 1

È approvata la «Relazione annuale sullo stato di attuazione del Piano del mare», ai sensi dell'articolo 12, comma 10, del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204, allegata alla presente delibera di cui costituisce parte integrante.

ARTICOLO 2

La Relazione, di cui all'articolo 1, è trasmessa alle Camere entro il 31 maggio 2025.

Roma, 20 maggio 2025

Il Segretario

On. Edoardo Rixi

Il Presidente

Sen. Nello Musumeci



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

ANNO 2024

(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)

Premesse

La presente Relazione illustra le attività svolte dalle Amministrazioni nel corso dell'anno 2024 ai fini dell'attuazione del Piano del mare. Il documento si fonda principalmente sui contributi forniti dalle Amministrazioni competenti in relazione a ciascuna delle direttrici previste dal Piano. Tali contributi, che costituiscono parte integrante della Relazione, sono sinteticamente riportati di seguito:

- Il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale ha fornito il proprio contributo con e-mail in data 16.04.2025 e con e-mail del 13.05.2025;
- Il Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste ha fornito il proprio contributo con nota prot. n. 163897 in data 09.04.2025;
- Il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ha fornito il proprio contributo con e-mail in data 16.04.2025 e con nota prot. 11450 del 06.05.2025;
- Il Ministero della difesa ha fornito il proprio contributo con nota prot. n. 17632 in data 14.04.2025
- Il Ministero dell'economia e delle finanze ha fornito il proprio contributo con nota prot. n. 13969/2025 in data 28.03.2025 e con nota prot. 20959 del 12.05.2025.
- Il Ministero delle imprese e del *made in Italy* ha fornito il proprio contributo con e-mail in data 15.04.2025;
- Il Ministero del turismo ha fornito il proprio contributo con nota prot. n. 0117225/25 in data 27.03.2025;
- Il Ministro per gli affari europei, il PNRR e le politiche di coesione ha fornito il proprio contributo con e-mail del 31.03.2025;
- Il Ministero della cultura ha fornito il proprio contributo con nota prot. 0011865 in data 07.05.2025;
- Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha fornito il proprio contributo con nota prot. 5535 in data 09.05.2025;
- Il Ministro per gli affari europei, il PNRR e le politiche di coesione ha fornito il proprio contributo con e-mail del 12.05.2025;

La relazione comprende anche:

- il rapporto sull'attività del Comitato Interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), che, ai sensi dell'articolo 1, comma 5, del decreto del Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare dell'8 marzo 2023, recante Regolamento interno del Comitato interministeriale per le politiche del mare, che contiene, tra l'altro, la valutazione sulle tendenze in atto in materia di politiche del mare.
- il rapporto sull'attività condotta dalla Struttura di missione per le politiche del mare fino al 4.11.2025 e dal Dipartimento per le politiche del mare fino al 31.12.2024.

Relazione annuale al Parlamento sullo stato di attuazione del Piano del mare

Introduzione

L'Italia è una nazione marittima. Dipendiamo dal libero uso del mare per sostenere la nostra economia di trasformazione, per l'approvvigionamento energetico e delle materie prime, oltre che per l'esportazione dei nostri prodotti finiti.

Per l'Italia, immersa al centro del Mediterraneo con 7.500 Km di costa naturale, il mare rappresenta un catalizzatore d'opportunità trasversali a tutti gli elementi vitali della società, dal turismo all'industria, dalla portualità alla sicurezza, dalla protezione dell'ambiente alla cultura, dalle comunicazioni digitali alla ristorazione, al commercio.

Siamo quarti nell'Unione Europea per valore aggiunto dell'economia del mare (64,6 Mld €) e quinti per numero di occupati nel settore, con un contributo al PIL di 178,3 Mld € e un moltiplicatore di 1,8.

Sono quasi 230.000 le imprese coinvolte, cui si aggiunge un tasso di occupazione equivalente a circa 915.000 posti di lavoro.

Possediamo la prima flotta di navi Ro-Ro del mondo e siamo primi in Europa per valori occupazionali nel settore del trasporto marittimo e secondi nel settore della pesca.

La nostra industria cantieristica è particolarmente avanzata e primeggia nel mondo nelle costruzioni delle navi da crociera, per le quali intercetta oltre il 40% del mercato.

Il nostro Paese dipende dal mare anche per la sua sicurezza, perché esso rappresenta l'ultima frontiera extraeuropea

A livello globale, il trasporto marittimo ha mostrato nel 2024 segnali di crescita, pur rallentato da eventi critici come gli attacchi Houthi nel Mar Rosso, che hanno obbligato molte navi a deviare verso il Capo di Buona Speranza, e dalla siccità che ostacola il traffico nel Canale di Panama.

Il traffico marittimo globale ha raggiunto i 12,3 miliardi di tonnellate nel 2023, con un incremento del 2,2%. La crescita è proseguita al 2,4% nel 2024 e dovrebbe proseguire e al 2,6% nel 2025.

I passaggi attraverso Suez sono stati invece in calo: tra gennaio e giugno 2024 si sono registrate in media 37 navi al giorno, contro le 71 dello stesso periodo dell'anno precedente. Questo ha comportato rotte più lunghe, costi di trasporto maggiori, un incremento del numero di navi in navigazione e un conseguente aumento delle emissioni. Le categorie più penalizzate sono le navi portacontainer (-69%), le Car Carrier (-84%) e le metaniere (-93%). Nello stesso periodo, la rotta via Capo di Buona Speranza ha registrato una media di 99 transiti giornalieri.

E tuttavia il trasporto via mare continua a essere la spina dorsale degli scambi globali, movimentando beni per un valore superiore ai 14 mila miliardi di dollari. La logistica e i trasporti marittimi rappresentano circa il 12% del PIL mondiale.

Nel settore dello shipping, negli ultimi dieci anni, la sostenibilità ha assunto un ruolo sempre più centrale, con i temi ambientali, sociali e di governance (ESG) che incidono in modo significativo su finanziamenti, rinnovo delle flotte, infrastrutture portuali e regolamentazione.

Nel 2024, il trasporto marittimo ha prodotto più di 800 milioni di tonnellate di CO₂, pari al 2,2% delle emissioni globali¹. Tuttavia, le emissioni sono in calo rispetto al 2022, confermando il trasporto via mare come la modalità più efficiente in termini di impatto ambientale. Nel frattempo:

- Prosegue l'adozione di carburanti alternativi: il 6,5% della flotta attiva utilizza già propulsioni o combustibili alternativi, quota che si prevede salirà al 25% entro il 2030.
- A luglio 2024, oltre la metà (50,3%) degli ordini di nuove navi (in termini di stazza lorda - GT) riguarda unità progettate per funzionare con combustibili alternativi, rispetto al solo 10,7% del 2017.
- Il GNL (gas naturale liquefatto) si conferma il combustibile alternativo più diffuso, ma cresce l'interesse per il metanolo. Nello specifico, le navi alimentate a GNL rappresentano il 35,9% del portafoglio ordini, quelle a metanolo il 9,1%, a GPL il 2%, e all'ammoniaca l'1%. Il restante 1,5% utilizza altre soluzioni.
- La scelta del carburante influenza anche le strategie portuali: numerosi porti stanno investendo in infrastrutture per il bunkeraggio, guadagnando così un vantaggio competitivo nell'attrarre nuovi traffici. Attualmente, sono 190 i porti attivi nel rifornimento di GNL, mentre altri 83 sono in fase di sviluppo.

La transizione ecologica del settore richiederà tuttavia ingenti investimenti:

- Per ridurre della metà le emissioni del trasporto marittimo entro il 2050, saranno necessari circa 1,4 trilioni di dollari.
- Per arrivare alla completa decarbonizzazione delle navi entro lo stesso orizzonte temporale, serviranno investimenti annuali aggiuntivi compresi tra 8 e 28 miliardi di dollari;
- Per realizzare infrastrutture di bunkeraggio a zero emissioni entro il 2050 nell'entroterra si stima siano necessari investimenti annuali compresi tra i 28 e i 90 miliardi di dollari.
- L'utilizzo di fonti energetiche più costose, unito agli investimenti terrestri, potrebbe inoltre determinare un aumento dei costi annui del carburante tra i 100 e i 150 miliardi di dollari, nel caso di una decarbonizzazione totale, ovvero un incremento del 70-100% rispetto agli attuali livelli di spesa.

A livello internazionale e dell'Unione Europea, le politiche climatiche per la riduzione dei gas serra nel settore marittimo hanno fissato traguardi estremamente ambiziosi. Nel luglio 2023, l'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) ha aggiornato la propria strategia climatica, fissando l'obiettivo di raggiungere la neutralità carbonica ("Net-zero") per le emissioni delle navi "entro o attorno al 2050". Sono stati inoltre definiti obiettivi intermedi:

- Riduzione del 20% dei gas serra entro il 2030 (con un target aspirazionale al 30%)
- Riduzione del 70% entro il 2040 (con obiettivo aspirazionale dell'80%)

In Europa, la normativa si è fatta ancora più stringente con l'inclusione del settore marittimo nel sistema europeo di scambio di quote di emissione (EU ETS). Dal 2024, le navi con una stazza superiore alle 5000 tonnellate dovranno restituire quote di CO₂ emessa, secondo il principio "chi inquina paga".

Le quote di emissione si applicano a:

¹ Rapporto 2024 *Italian Maritime Economy*, SRM, 2025

- Il 50% delle emissioni di CO₂ per i viaggi tra porti UE e porti extra-UE
- Il 100% delle emissioni per i viaggi interni all'UE
- Il 100% delle emissioni durante la sosta nei porti dell'UE

e il sistema prevede una fase graduale di implementazione dell'obbligo di restituzione:

- 40% nel 2024
- 70% nel 2025
- 100% a partire dal 2027

Un'altra misura fondamentale è rappresentata dal regolamento FuelEU Maritime, parte integrante del pacchetto "Fit for 55". Questo strumento mira a incentivare l'uso di carburanti a basse emissioni di carbonio: si punta a una riduzione delle emissioni del 2% nel 2025 fino ad arrivare all'80% nel 2050.

Questi provvedimenti, sebbene essenziali per la transizione ecologica, rischiano di avere impatti significativi sui porti italiani, soprattutto quelli containerizzati. Alcuni scali di transhipment nordafricani potrebbero risultare più competitivi, poiché le navi che vi fanno scalo non sono soggette al pagamento delle quote ETS, al contrario di quanto avviene nei porti UE.

Inoltre, si prevede che entro il 2025 oltre il 63% della flotta dei traghetti sarà soggetta a un profondo rinnovamento energetico: 23 navi con rating E e circa il 40% con rating D dovranno essere adeguate.

Secondo le stime, l'attuazione della *Energy Taxation Directive* comporterà un costo annuo superiore ai 380 milioni di euro per la flotta italiana:

- Circa 300 milioni a carico delle navi RO-RO e RO-PAX operanti verso le isole maggiori
- Oltre 40 milioni per i collegamenti con le isole minori.

Eppure, secondo l'ESPO (*European Sea Port Organisation*), nel prossimo decennio la sostenibilità diventerà sempre più un fattore competitivo strategico per i porti europei. Si sono rilevati investimenti infrastrutturali pari a 80 miliardi di euro distribuiti tra i principali scali europei, con una crescente attenzione verso la transizione energetica e ambientale. Se nel 2018 gli investimenti orientati alla sostenibilità rappresentavano meno del 10% del totale, nel 2023 questa quota è salita a quasi il 25%, segnando un cambiamento significativo delle priorità strategiche del settore.

In particolare, oltre il 70% dei porti prevede di destinare risorse alla fornitura di energia elettrica alle navi attraccate, una misura cruciale per ridurre le emissioni durante la sosta in porto, circa un terzo degli scali intende investire nella produzione di energia rinnovabile e ha pianificato interventi per implementare sistemi avanzati di gestione dell'energia.

Considerato l'interesse strategico dell'economia marittima per il nostro Paese, come emerge da quanto sopra illustrato, nel 2022 questo Governo ha deciso di nominare, per la prima volta, un Ministro per le politiche del mare e istituire presso la Presidenza del Consiglio dei ministri un Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM)², per valorizzare la nostra vocazione marittima e affrontare le questioni legate al mare con un'unica visione d'insieme.

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

² Decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito con modificazioni dalla legge 16 dicembre 2022 n. 204.

europei, il PNRR e le politiche di coesione; 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.

Ferme restando le competenze delle singole amministrazioni, il Comitato provvede, con cadenza triennale, all'elaborazione e approvazione del "Piano del mare", in tale modo definendo gli indirizzi strategici delle politiche marittime nazionali.

Il 29 marzo 2023 si è tenuta la prima riunione del CIPOM, nella quale il Presidente ha promosso l'adozione di un approccio inclusivo, per dar voce a tutti i protagonisti del mare, pubblici e privati. La vera novità risiede infatti nel metodo: la politica marittima scaturisce in primo luogo dall'ascolto degli operatori del settore, che ispirano le scelte e le azioni degli attori istituzionali. Sono state quindi indette dieci audizioni tematiche, che hanno coinvolto esponenti del mondo dell'imprenditoria, dell'associazionismo e della ricerca, assieme alle pertinenti Amministrazioni. Ciò ha consentito d'acquisire 342 contributi, contenenti gli elementi informativi utili a individuare le criticità ed elaborare le relative soluzioni, col fine di rilanciare l'economia del mare.

In tal modo, grazie all'impegno profuso da tutti i soggetti istituzionali e avvalendosi di un gruppo di dieci esperti di questioni marittime, è stato redatto il primo Piano del mare nazionale 2023-2025, approvato all'unanimità dal CIPOM il 31 luglio 2023, a meno di un anno dall'insediamento del Governo.

Il Piano costituisce il riferimento per gli strumenti di pianificazione di settore, a conferma di come l'azione istituzionale delle singole Amministrazioni debba essere coordinata e orientata alle politiche e agli obiettivi concordemente definiti in sede di pianificazione governativa nell'ambito dell'attività del CIPOM.

Il Piano si sviluppa su 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.

Le politiche che concorrono al Piano per ogni direttrice sono state esplicitate nel quadro sinottico in All. 1, ove sono riportati anche gli obiettivi relativi all'arco temporale del Piano.

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

- 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 a livello internazionale;
- 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;
- 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;
- favorire e sostenere reti e raggruppamenti nazionali degli utenti del mare, partendo da quelli 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.

Approvato il Piano, il Ministro ha immediatamente dato seguito alla sua attuazione, promuovendo:

1. la predisposizione di una bozza di disegno di legge, approvata dal Consiglio dei ministri, per rilanciare l’economia del mare. Tale provvedimento è il frutto di un lavoro sinergico, che ha visto coinvolte:
 - le realtà del mondo dell’imprenditoria, della ricerca e dell’associazionismo, interpellate nel corso di 17 audizioni tematiche organizzate dalla Struttura di missione per le politiche del mare, ora Dipartimento, nell’ambito delle quali sono stati sentiti 281 protagonisti del mare e ricevuti 188 contributi scritti;
 - gli esperti di cui si avvale il Dipartimento per le politiche del mare;
 - le Amministrazioni interessate, raccoltesi in apposite riunioni tematiche, a seguito delle quali sono state presentate osservazioni, proposte e valutazioni recepite nel testo attuale.

In particolare, il disegno di legge introduce:

- misure organizzative con la valorizzazione del ruolo del CIPOM ai fini del coordinamento della politica governativa del mare;
- disposizioni volte a ridurre gli svantaggi connessi alla condizione di insularità attraverso la previsione di misure incentivanti rivolte al personale scolastico e sanitario che presta servizio nelle isole minori;
- misure in materia di rifornimento idrico alle isole minori;
- istituzione della zona contigua;

- nuova delimitazione delle linee di base;
 - una specifica disciplina del turismo subacqueo, volta a regolamentare gli spazi dedicati, i requisiti professionali, le attrezzature ed i centri di immersione e addestramento, allo scopo di assicurare il corretto e sicuro svolgimento delle attività;
 - modifiche al codice della nautica da diporto, al fine di sviluppare la cantieristica del settore, implementare il sistema telematico del diporto, semplificare le procedure amministrative, garantire la sicurezza e tutelare la concorrenza;
 - modifiche al codice della navigazione, al regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima e a leggi di settore in materia di navigazione marittima e cantieristica, al fine di restituire competitività alle imprese italiane;
 - modifiche alle norme in materia di ispezioni e visite di controllo delle navi;
 - misure in materia culturale e di pesca;
 - disposizioni in materia di ricerca;
2. la redazione di un'ulteriore bozza di disegno di legge, anch'essa approvata dal Consiglio dei ministri, concernente la sicurezza delle attività subacquee.

A fronte della crescente attenzione verso la dimensione subacquea e del conseguente incremento delle attività antropiche che vi si svolgono, è emersa la necessità di colmare un vuoto normativo e disciplinare l'accesso agli abissi, per garantire la sicurezza delle operazioni, prevenendo e risolvendo potenziali interferenze.

Tale provvedimento si prefigge l'obiettivo primario di garantire la sicurezza delle attività, attraverso l'istituzione di un'Autorità per la Sicurezza delle Attività Subacquee (ASAS), che provveda al controllo e monitoraggio di ciò che si svolge nelle profondità marine, negli spazi soggetti alla giurisdizione nazionale.

Quanto sopra, mantenendo invariate le competenze dei soggetti istituzionali coinvolti.

Più nel dettaglio, al fine di assicurare un controllo razionale della dimensione subacquea, l'Autorità in parola dovrà assicurare:

- la sicurezza dei mezzi pilotati e non pilotati, a fronte delle attività da svolgere;
 - la verifica dei requisiti di idoneità professionale e fisica degli operatori;
 - il controllo e il monitoraggio delle attività, sì da prevenire sovrapposizioni e interferenze che possano comportare rischi in termini di sicurezza;
3. infine, allo scopo di dare stabilità all'azione di Governo sulle politiche marittime, con decreto-legge 15 maggio 2024, n. 63, convertito in legge 12 luglio 2024 n. 101, è stato istituito, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, il Dipartimento per le politiche del mare.

Come accennato in premessa, 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 e che il Comitato adotti un rapporto sulla propria attività; ai sensi dell'articolo 1, comma 5, del decreto del Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del mare 8 marzo 2023, recante Regolamento interno del Comitato interministeriale per le politiche del mare-.

La presente Relazione annuale al Parlamento racchiude in sé anche i contenuti di quest'ultimo.

Le direttrici del Piano del mare

Come sopra accennato, il Piano del mare è il documento di riferimento strategico che costituisce riferimento per gli strumenti normativi e di pianificazione di settore, è permeato da un indirizzo unitario delle politiche marittime, e contribuisce per il settore di riferimento al perseguimento dello sviluppo sostenibile dell'economia nazionale.

Esso si sviluppa lungo 16 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 tutela 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.

1. GLI SPAZI MARITTIMI

La gestione degli spazi marittimi nazionali è un tema ricorrente nel Piano del mare e si collega a molteplici tematiche e direttrici. Uno degli aspetti prioritari è quello inerente alla definizione dei Piani di gestione dello spazio marittimo (PGSM) in attuazione della direttiva 2014/89/UE. La redazione dei PGSM è un'attività che il d.lgs. 201/2016 assegna al Comitato tecnico di cui all'articolo 7, presieduto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), che svolge anche il ruolo di Autorità competente.

A tale attività ha concorso il Dipartimento per gli affari europei (DAE) che, così come indicato nel d.lgs. 201/2016, articolo 6, presiede il Tavolo interministeriale di coordinamento per la pianificazione dello spazio marittimo (TIC).

Tra le diverse attività a cui questo Tavolo è chiamato, vi è, sulla base delle Linee guida contenenti gli indirizzi e i criteri per la predisposizione dei piani di gestione dello spazio marittimo (articolo 5, comma 5), la valutazione di conformità dei PGSM alle medesime, esercizio propedeutico, insieme al parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano, all'approvazione dei PGSM con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Tale attività, che si è svolta continuativamente in tutto il 2024, ha reso possibile il perfezionamento dei PGSM, approvati con Decreto ministeriale 25 settembre 2024, n. 237, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Conseguentemente la Commissione europea - DG MARE, in data 16 dicembre 2024, ha adottato la decisione di ritirare il ricorso alla Corte di Giustizia relativo alla procedura di infrazione pendente sulla procedura per la definizione dei Piani.

Al di là della definizione dei PGSM, 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 (MAECI), nel corso del 2024, ha contribuito alle attività propedeutiche alla proclamazione di una prima Zona economica esclusiva (ZEE) italiana.

In dettaglio 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 ed 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 tale 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) e 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. Si evidenzia che sono, invece, attualmente in corso di negoziazione accordi di delimitazione con Malta.

Parallelamente alla definizione della ZEE, il 25 novembre 2024, è stato approvato dal Consiglio dei ministri il disegno di legge per la valorizzazione della risorsa mare, che prevede - in materia di spazi marittimi - l'istituzione della zona contigua sino a 24 miglia marine dalla linea di base.

Lo stesso provvedimento prevede inoltre una nuova delimitazione delle linee di base, rilevanti per la misurazione dell'estensione del mare territoriale italiano, che tiene conto della mutata morfologia costiera e dell'adozione di un nuovo standard di riferimento.

La definizione della zona contigua consente allo Stato costiero di esercitare il controllo necessario al fine di prevenire o punire le violazioni delle proprie leggi e regolamenti in materia doganale, fiscale, sanitaria, di immigrazione nonché di tutela del patrimonio culturale subacqueo.

Il Ministero dell'economia e delle finanze (MEF) ha segnalato che il d.lgs. n. 141/2024, recante *“Disposizioni nazionali complementari al codice doganale dell'Unione e revisione del sistema sanzionatorio in materia di accise e altre imposte indirette sulla produzione e sui consumi”*, già ha introdotto disposizioni sulla vigilanza doganale estesa alla Zona contigua.

In diretta connessione con il tema degli spazi marittimi, il Ministero della Difesa segnala di aver avviato, nel corso del 2024, un'approfondita attività di studio e analisi del quadro giuridico nazionale e internazionale finalizzata alla predisposizione di uno schema normativo inerente alla disciplina del passaggio inoffensivo nelle acque sottoposte alla sovranità dello Stato.

L'iniziativa risponde a uno degli obiettivi strategici individuati dal Piano del mare, volto a rafforzare l'ordine e la sicurezza marittima e a tutelare l'integrità territoriale attraverso l'adeguamento del quadro normativo alle fattispecie previste dall'articolo 19 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS).

L'attività, già in fase istruttoria, costituisce un primo risultato concreto sul piano attuativo ed è propedeutica all'elaborazione di una proposta normativa da sviluppare in coordinamento con i Dicasteri competenti per le materie contemplate dall'articolo 21 della medesima Convenzione.

2. LE ROTTE COMMERCIALI

L'articolo 20 del disegno di legge intitolato valorizzazione della risorsa mare apporta numerose e significative modifiche al Codice della navigazione (Regio Decreto n. 327 del 1942), con l'obiettivo di modernizzare l'impianto normativo e semplificare alcune procedure tecnico-amministrative in ambito marittimo. Tra le novità di maggiore rilievo, per la direttrice in questione, si segnala l'introduzione dell'articolo 152-bis, che disciplina l'iscrizione provvisoria delle navi straniere nei registri nazionali, al fine di superare l'attuale procedura, complessa e onerosa, dell'iscrizione definitiva. La nuova disciplina consente di accelerare i tempi amministrativi e prevede una serie di documenti da presentare in copia, con l'obbligo di

depositare successivamente gli originali o le copie autenticate per ottenere l'iscrizione definitiva. Qualora tale adempimento non venga rispettato entro il termine previsto, l'iscrizione provvisoria perde efficacia.

Ulteriori modifiche rilevanti riguardano l'articolo 156, in materia di dismissione della bandiera e cancellazione dai registri. Si introducono procedure più snelle per la vendita all'estero di navi italiane, consentendo il deposito di una fideiussione unica a garanzia di eventuali diritti, anche previdenziali, senza dover attendere il nulla osta degli enti competenti. È inoltre stabilito un termine di 30 giorni, dalla richiesta della Capitaneria di porto, entro cui gli enti previdenziali devono concludere l'accertamento contributivo. Viene anche modificata la disciplina della locazione a scafo nudo a stranieri, distinguendo tra navi iscritte in registri di Paesi UE e non UE. Per queste ultime, rimane necessaria l'autorizzazione ministeriale, mentre per le prime è introdotta una disciplina ad hoc (nuovo comma 8-bis), che consente la sospensione dell'abilitazione alla navigazione e la cancellazione dal registro, previa verifica del rispetto delle condizioni normative previste.

Un importante intervento riguarda la digitalizzazione della documentazione di bordo, mediante l'introduzione degli articoli 169-bis e seguenti. Tali disposizioni consentono la formazione e conservazione, anche in formato digitale, di una serie di documenti fino ad oggi previsti esclusivamente in forma cartacea, come il giornale nautico, il giornale di macchina, il ruolo d'equipaggio, il registro delle ore di lavoro, il registro infortuni e altri. Vengono altresì disciplinati i requisiti tecnici, le norme fiscali e le modalità di pagamento in formato elettronico, con l'utilizzo degli strumenti previsti dal Codice dell'amministrazione digitale, inclusa la piattaforma PagoPA.

Altri interventi riguardano, tra l'altro, l'esenzione dall'obbligo di rendiconto per le carte e i documenti di bordo (art. 169, co. 5), l'eliminazione dell'obbligo di tenuta del giornale di carico per le navi passeggeri (art. 174, co. 5), l'aggiornamento dell'articolo 175 in merito al giornale radiotelegrafico, per includere il più moderno sistema GMDSS e consentirne la compilazione in lingua italiana o inglese. Si interviene anche sulla disciplina relativa alla tenuta e custodia dei libri di bordo (art. 177), elevando a rango primario norme precedentemente contenute nel regolamento al Codice e introducendo la possibilità di compilazione dei documenti in lingua inglese, salvo che per le annotazioni aventi valore di scrittura pubblica. Viene inoltre previsto che l'armatore custodisca presso le proprie strutture i giornali nautici esauriti per un periodo di cinque anni, con successiva possibilità di distruzione previa informativa all'ufficio di iscrizione.

In materia di adempimenti amministrativi relativi alla partenza delle navi, viene modificato l'articolo 179, prevedendo che le comunicazioni all'autorità marittima possano essere effettuate anche da soggetti delegati dal comandante, come il raccomandatario marittimo, in linea con i principi della digitalizzazione e della semplificazione amministrativa.

Infine, si interviene sull'articolo 569, precisando i contenuti della nota per la trascrizione dell'ipoteca, e si introduce il nuovo articolo 577-bis, che disciplina il consolidamento dell'ipoteca in caso di trasferimento della nave tra registri, stabilendo che, ai fini della tutela dei creditori, rileva la data originaria di costituzione della garanzia, anche in caso di cancellazione e successiva reiscrizione nel nuovo registro.

L'art. 21 del ddl in discorso interviene sul regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (navigazione marittima), approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, disponendo l'abrogazione degli articoli 224, 226, 236, 315, 363, 365 e 374. Contestualmente, al fine di garantire la coerenza del quadro normativo, viene stabilito che i riferimenti ai suddetti articoli contenuti in altre disposizioni si intendano operati ai

corrispondenti articoli del Codice della navigazione di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327. In particolare, si chiarisce che il riferimento all'articolo 224 del regolamento abrogato deve intendersi rivolto all'articolo 122-bis del Codice della navigazione; quello all'articolo 315 deve ritenersi riferito all'articolo 146-bis del medesimo Codice; infine, i riferimenti agli articoli 363 e 365 devono essere ricondotti ai commi secondo, terzo e quarto dell'articolo 177 del regio decreto n. 327/1942.

L'articolo 22 introduce invece modifiche significative alla disciplina della sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo, intervenendo sia sul Codice delle comunicazioni elettroniche (decreto legislativo n. 259 del 2003), sia sul decreto legislativo n. 104 del 2011, relativo agli organismi che effettuano ispezioni e visite di controllo delle navi. In particolare, viene modificato l'articolo 107 del d.lgs. n. 259/2003, prevedendo l'adozione, con decreto del Ministero delle imprese e del made in Italy, di un modello di dichiarazione necessario per la richiesta di autorizzazione generale da parte degli operatori che intendano svolgere le attività di cui all'articolo 104 del medesimo decreto.

Si interviene inoltre sull'articolo 176 dello stesso decreto legislativo, stabilendo che le ispezioni ordinarie delle navi da carico in acque straniere siano effettuate da organismi riconosciuti ai fini del rilascio dei certificati statuari. Lo stesso articolo è ulteriormente modificato con la sostituzione del comma 7, che affida ai Ministri delle imprese e del made in Italy e delle infrastrutture e dei trasporti, in forma congiunta, il compito di designare gli organismi riconosciuti che ne facciano richiesta per lo svolgimento delle attività ispettive.

Contestualmente, il comma 2 dell'articolo in esame introduce modifiche al decreto legislativo n. 104 del 2011. In primo luogo, all'articolo 2 si integra la definizione di "Amministrazione", estendendola al Ministero delle imprese e del made in Italy per quanto riguarda le ispezioni finalizzate al rilascio e rinnovo dei certificati di sicurezza radioelettrica e di sicurezza passeggeri. Le successive modifiche agli articoli 5, 8, 10, 11 e 12 dello stesso decreto rafforzano il ruolo del Ministero delle imprese e del made in Italy, introducendo il concerto obbligatorio con detto dicastero per quanto riguarda le procedure di affidamento, autorizzazione, sospensione e revoca degli organismi riconosciuti.

In particolare, viene attribuito al Ministero delle imprese e del made in Italy il compito di ricevere le informazioni necessarie per le verifiche sull'attività svolta dagli organismi riconosciuti, nonché di partecipare all'adozione dei provvedimenti relativi alle autorizzazioni e agli affidamenti. Gli organismi autorizzati potranno rilasciare i certificati statuari, sia per il tramite delle autorità marittime e consolari, sia direttamente, se delegati dall'Amministrazione. Viene inoltre previsto un obbligo aggiuntivo per tali organismi, consistente nella trasmissione di copia del verbale di ispezione ordinaria per le finalità di sorveglianza degli apparati radioelettrici.

Inoltre, in merito alle tariffe da applicare alle ispezioni e ai controlli per il rilascio dei certificati di sicurezza radioelettrica e passeggeri, l'articolo 12 prevede che esse siano determinate con decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy, di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze.

È proseguita nel corso dell'anno 2024 l'attività di monitoraggio, analisi e controllo, svolte ai sensi dell'art. 4 del Regolamento CEE n. 3577/1992 e della Delibera dell'Autorità di Regolazione dei trasporti n. 22/2019, con riferimento ai servizi di collegamento RO-PAX e/RO-RO tra l'Italia continentale, le Isole Maggiori e le Isole Tremiti.

Con riferimento alla direttrice del Piano del Mare dedicata alle rotte commerciali, e in particolare al paragrafo 2.2.10, il Ministero dell'Economia e delle Finanze segnala che, per

l'anno 2024, è stata confermata la prosecuzione del regime della *Tonnage Tax*, quale misura di sostegno fiscale al comparto marittimo. Il regime è stato autorizzato dalla Commissione europea fino al 31 dicembre 2033. Il recepimento delle modifiche richieste dall'Esecutivo europeo è stato attuato mediante l'articolo 19 del decreto legislativo 13 dicembre 2024, n. 192.

Tale regime agevolativo, che consente la determinazione forfetaria del reddito imponibile per le imprese che operano nel trasporto marittimo o in attività ad esso assimilate, si configura come uno strumento strategico per preservare la competitività del settore a livello internazionale, contrastare il progressivo declino strutturale della flotta dell'Unione europea e salvaguardare l'occupazione e il vantaggio tecnologico marittimo nazionale.

3. I PORTI

Il Piano del mare indica la necessità di “una visione unitaria del sistema portuale nazionale di cui eventualmente prendere atto in vista di una possibile riforma da considerare quale possibile priorità da portare all'attenzione del Cipom”.

Il tema è stato trattato nelle riunioni del 13 novembre e del 18 dicembre 2024, con particolare riferimento da un lato alla natura giuridica delle Autorità di Sistema Portuale e delle relative attività gestorie e, dall'altro, al rafforzamento del ruolo dello Stato nel plasmare un'armoniosa visione d'insieme, che ispiri la programmazione delle opere di infrastrutturazione portuale ed extra-portuale e l'attività di regolazione.

In tali sedi, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha comunicato che sono in atto i lavori per la riforma della portualità italiana nella direzione sopra esposta.

Le principali criticità del sistema portuale italiano sono essenzialmente riconducibili all'assenza di una governance centrale, di adeguati meccanismi di pianificazione volti a definire le esigenze infrastrutturali, alla carenza di investimenti nel settore delle infrastrutture, nonché alla concorrenza dei porti nord-africani.

Si tratterà quindi di una riforma complessiva che interverrà nei settori della *governance*, degli investimenti, della pianificazione, delle semplificazioni normative e del lavoro portuale.

Per quanto attiene al citato ddl “Valorizzazione della risorsa mare”, l'art. 20 interviene in maniera significativa sul già menzionato Regio Decreto n. 327 del 1942, introducendo, alla lettera a) del comma 1, una nuova disposizione dedicata alla regolamentazione dell'attività del Consulente Chimico di porto, sinora attuata con poche disposizioni di rango ministeriale. Tale intervento ha lo scopo di incrementare la sicurezza della navigazione, delle operazioni portuali e del porto, nonché la tutela dell'incolumità pubblica.

Con riferimento al paragrafo 2.3.5 del Piano del Mare, nel corso del 2024 l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha adottato le misure previste dal decreto legislativo n. 141/2024, finalizzate a promuovere la diffusione e la piena operatività delle Zone Franche Doganali (ZFD), in particolare all'interno delle Zone Economiche Speciali (ZES) e delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS). Tali interventi hanno comportato un significativo snellimento delle formalità doganali in ambito portuale e hanno potenziato il ruolo strategico delle aree retroportuali, anche grazie all'attivazione di corridoi doganali controllati che agevolano il rapido deflusso delle merci verso le aree interne.

In tema di digitalizzazione e semplificazione (paragrafo 2.3.6 del Piano), il Ministero dell'Economia e delle Finanze segnala un avanzamento sostanziale del progetto Sportello Unico Doganale e dei Controlli (S.U.Do.Co.), che nel 2024 ha conosciuto una fase di profonda evoluzione. Sono state implementate nuove funzionalità per l'automazione dei controlli e il

monitoraggio dei flussi documentali e fisici delle merci, accompagnate da un rafforzamento dell'integrazione con i sistemi europei, in particolare con l'*European Maritime Single Window Environment* (EMSWE).

Parallelamente, si è consolidata l'interfaccia con la Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), infrastruttura digitale strategica volta a garantire l'interoperabilità tra le Autorità di Sistema Portuale, i Ministeri competenti e gli operatori economici. L'integrazione progressiva tra i sistemi doganali nazionali e la PLN ha contribuito in modo significativo alla razionalizzazione dei flussi informativi e alla riduzione dei tempi di sdoganamento, con effetti positivi in termini di efficienza, trasparenza e competitività dell'intero sistema logistico-portuale.

Sul tema della digitalizzazione della catena logistica opera anche la misura PNRR M3C2, Digitalizzazione della Catena Logistica, a titolarità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con l'obiettivo dell'aumento della capacità logistica nazionale attraverso un sistema digitale interoperabile tra attori pubblici e privati per il trasporto merci e la logistica, semplificando così procedure, processi e controlli, grazie alla dematerializzazione dei documenti e allo scambio di dati e informazioni.

La misura si articola in 3 sub-investimenti che sono attuati tramite specifiche procedure: LogIN Center, Rete di porti, Interporti e PLN-eFTI e LogIN Business. Il sub-investimento "LogIN Center" è stato finalizzato nel secondo trimestre del 2024, proprio con la realizzazione della PLN.

La sesta Relazione al Parlamento sullo stato di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza del 2.4.2025, in effetti, riporta che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha conseguito importanti obiettivi volti a rendere il sistema logistico nazionale più competitivo ed integrato, rafforzando la competitività logistica nazionale grazie alla realizzazione di un sistema digitale interoperabile tra attori pubblici e privati per il trasporto merci e la logistica, in grado di semplificare procedure, processi e controlli puntando sulla dematerializzazione dei documenti e sullo scambio di dati e informazioni.

Nella sesta rata è stata conseguita la Riforma 2.2 – "Istituzione di una piattaforma logistica nazionale finalizzata alla digitalizzazione dei servizi di trasporto merci e/o passeggeri" la cui unica *milestone* (M3C2-10) richiedeva l'entrata in vigore dell'atto giuridico che garantisce l'interoperabilità dei *Port Community Systems* (PCS) con la Piattaforma Logistica Digitale Nazionale (PLN).

La *milestone* M3C2-10 è stata conseguita con il decreto-legge del 2 marzo 2024 n. 19, convertito, con modificazioni, con la legge 29 aprile 2024 n. 56 e pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 100 del 30 aprile 2024, con cui è stato inserito l'art. 20-bis "Disposizioni urgenti per la digitalizzazione dei servizi di trasporto di merci" all'interno del Capo V "Disposizioni urgenti in materia di digitalizzazione".

In parallelo, l'obiettivo M3C2-5 dell'investimento 2.1 – "Digitalizzazione della catena logistica" prevedeva che almeno il 70 per cento delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) fossero dotate di servizi *standard* PCS (*Port Community System*) interoperabili con le pubbliche amministrazioni coinvolte e compatibili con il Regolamento (UE) 1056/2020 e con la nuova PLN (Piattaforma Logistica Nazionale). Il target M3C2-5 è stato raggiunto con tutte le AdSP che si sono dotate di servizi PCS "base" interoperabili con l'Agenzia delle Dogane e/o con le Capitanerie di Porto e compatibili con la PLN.

Gli altri due sub-investimenti "Rete di porti e interporti e PLN-eFTI" e "LogIN Business", con obiettivo finale nel secondo trimestre del 2026, riguardano, il primo, il potenziamento e

l'interoperabilità dei sistemi informativi portuali e dei sistemi ICT degli interporti funzionali al trasporto merci e alla logistica, coerentemente con i requisiti funzionali definiti dal progetto complessivo di sistema, il secondo, l'erogazione di contributi alle imprese di trasporto merci e logistica al fine di incrementare la dotazione e l'utilizzo di strumenti digitalizzati e di interconnessione con la PLN.

Per quanto attiene agli investimenti infrastrutturali per la Zona Economica Speciale (ZES) l'investimento a titolarità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti mira a favorire la competitività e lo sviluppo economico dell'area ZES attraverso urbanizzazioni primarie e il collegamento di tali aree con le reti stradali e ferroviarie costruendo le infrastrutture necessarie nelle zone industriali, creando collegamenti efficienti tra le reti di trasporto nazionale e quella europea, avviando lavori di urbanizzazione, industrializzazione e recupero ambientale.

Gli interventi previsti rientrano nei seguenti ambiti: collegamento "ultimo miglio"; stabilire connessioni efficaci tra le aree industriali e la rete ferroviaria TEN-T; digitalizzazione della logistica e opere di efficientamento energetico e ambientale; potenziamento della resilienza e della sicurezza dell'infrastruttura connessa all'accesso ai porti.

L'obiettivo finale prevede il completamento dei lavori per 41 interventi infrastrutturali nella ZES, così suddivisi: 22 interventi di c.d. "ultimo miglio"; 15 interventi attinenti alla digitalizzazione della logistica, urbanizzazione ed efficientamento energetico; 4 interventi di rafforzamento della resilienza dei porti.

Il Piano logistico per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, selvicoltura, floricoltura e vivaismo è una misura a titolarità del Ministero, dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste che comprende interventi di miglioramento della logistica per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, selvicoltura, florovivaismo e florovivaismo. A favore del Piano è previsto l'investimento PNRR M2C1 - 2.1, che si propone di ridurre l'impatto ambientale dei trasporti agroalimentari, migliorare la capacità di stoccaggio, trasformazione e conservazione delle materie prime agricole, la digitalizzazione della logistica e l'accessibilità delle imprese ai servizi portuali e di snodo, nonché la capacità logistica dei mercati all'ingrosso.

L'obiettivo è di colmare il deficit infrastrutturale nazionale a beneficio dei diversi settori (agroalimentare, pesca e acquacoltura, selvicoltura, floricoltura e vivaismo) tramite il sostegno a investimenti al fine di garantire un sistema logistico efficiente, sostenibile e digitalizzato.

Nell'ambito delle politiche del Piano del mare, gli interventi in corso sono relativi ai porti di: Livorno, Vado Ligure, Oristano, Genova, Venezia, Ancona e Bari e riguardano le seguenti attività: il miglioramento e l'ammodernamento delle infrastrutture portuali dedicate per l'accessibilità della filiera agroalimentare; il potenziamento e l'automatizzazione del parco ferroviario; la realizzazione di un Centro Servizi Polifunzionale per la Logistica Agroalimentare; la ristrutturazione della logistica portuale destinata alla funzione peschereccia; la riqualificazione dell'accessibilità stradale e ferroviaria; la rifunzionalizzazione di spazi dedicati. L'obiettivo finale della misura è il secondo trimestre 2026.

In merito ai dragaggi portuali (par. 2.3.8), l'obiettivo del Piano del mare è affrontare in modo coordinato ed efficiente il tema della semplificazione delle procedure necessarie per procedere agli interventi di dragaggio dei fondali portuali distinguendo, ove possibile, quelli necessari al mantenimento dei fondali con quelli che sono volti al loro approfondimento.

Il rinnovamento dell'approccio ai dragaggi rappresenta uno dei principali obiettivi del Piano del mare e il tema è stato indicato come prioritario dal Cipom nella riunione del 17 settembre 2024. In tale direzione:

- a. un primo passo è stato compiuto con la costruttiva interlocuzione tra MIT e MASE in ordine a un provvedimento afferente alle rocce da scavo, che mira ad agevolare l'utilizzo dei sedimenti in maniera circolare e che verrà finalizzato a breve;
- b. sono altresì in atto specifiche interlocuzioni tra MIT e MASE per l'approvazione del Piano nazionale dei dragaggi sostenibili, ai sensi dell'art. 6 *bis* del d.l. 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, in legge 29 luglio 2021, n. 108.

I lavori finalizzati all'adozione di tale Piano sono stimolati e coordinati dal Cipom - in linea con quanto indicato dal Piano del mare anche in tale specifico settore - attraverso il contributo tecnico del Dipartimento per le Politiche del mare, che a tal fine ha indetto una serie di riunioni tecniche mirate, con i due Dicasteri interessati. In sintesi, si tratta di definire una normativa nazionale che ricomprenda in maniera organica tutti i regolamenti emanati e, in particolare, in cui siano aggiornati e razionalizzati:

- i criteri e le modalità relative alla caratterizzazione dei sedimenti, alla valutazione della loro qualità, alle modalità di gestione e alla semplificazione dei vari passaggi autorizzativi;
- le modalità di adeguamento evolutivo delle disposizioni vigenti in linea con i principi giuridici "guida" del quadro normativo interno ed unionale di riferimento, indirizzando la gestione dei materiali verso reimpieghi, recuperi o riutilizzi.

Il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (MASE) nel 2024 ha avviato le attività per l'aggiornamento dell'Allegato tecnico al D.M. n. 173/2016 denominato *"Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini"*.

Al riguardo è stato costituito un Gruppo di Lavoro (D.D. n. 34 del 08-02-2024 e D.D. n. 81 del 05/03/2024, aggiornato con il D.D. n.243 del 05/12/2024) coordinato dal MASE stesso, a cui partecipano i rappresentanti del Reparto Ambientale Marino del Corpo delle Capitanerie di Porto (RAM), dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA), del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) e dell'Istituto superiore di sanità (ISS), nonché i rappresentanti di tre Regioni costiere e di tre Agenzie regionali per la protezione dell'ambiente (ARPA), individuati dalla Conferenza Stato Regioni e dal Sistema nazionale per la protezione ambientale (SNPA) in funzione delle sottoregioni marine definite dalla Direttiva 2008/56/CE - Strategia Marina, recepita dal D.lgs. n. 190/2010.

La discussione sulle modifiche da apportate all'Allegato Tecnico al DM n. 173/2026 si è concentrata sulla semplificazione delle modalità di caratterizzazione e gestione dei materiali di escavo dei fondali marini e su una maggiore comprensibilità degli ambiti di intervento e dei processi autorizzativi.

Di seguito i punti principali di semplificazione del nuovo Allegato tecnico:

- una caratterizzazione e classificazione dei materiali di escavo sul livello di inquinamento presunto in base alla tipologia portuale e/o dell'area;
- una riduzione del numero di campionamenti richiesti sulla base della ripermimetrazione delle aree basata sul livello di inquinamento presunto;
- una semplificazione dei saggi eco tossicologici impiegati per la caratterizzazione dei materiali di escavo;
- una armonizzazione della durata della validità delle analisi,

- un percorso semplificato nella caratterizzazione dei materiali nel caso di interventi ciclici che interessano le medesime aree di escavo e di riutilizzo.

Le attività per l'aggiornamento dell'Allegato tecnico al D.M. n. 173/2016 sono in fase di completamento con la previsione di emanare il nuovo decreto entro il mese di giugno 2025.

Sempre in riferimento all'obiettivo dei dragaggi portuali, il MASE ha proseguito l'iter di adozione dello schema di regolamento recante disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 48 del decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 aprile 2023, n. 41.

Lo schema di regolamento in parola, a differenza della disciplina contenuta nel D.P.R. n. 120/2017, introduce nella definizione di terre e rocce da scavo anche i “*sedimenti*”, quali le frazioni granulometriche escavate negli alvei sia dei corpi idrici superficiali che del reticolo idrografico, in zone golenali di corsi d'acqua, di spiagge, di fondali lacustri e di invasi artificiali, nonché di fondali marini e portuali, derivanti da attività finalizzate alla realizzazione di un'opera.

Lo schema di regolamento rende possibile la gestione di questi ultimi come sottoprodotti se utilizzati sulla terraferma. L'innovazione introdotta amplia le possibilità di utilizzo dei materiali dragati, che sono soggetti alla nuova disciplina se destinati a essere utilizzati nell'entroterra (ad esempio come sottofondo stradale, per formazione di rilevati, etc.) mentre, se destinati all'immersione in mare o in ambiti ad esso contigui (ad esempio spiagge, riempimento di banchine o di vasche di colmata, etc.), tali materiali restano soggetti alla disciplina di cui all'articolo 109 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. Lo schema di regolamento esclude, infatti, esplicitamente la propria applicazione ai conferimenti di terre e rocce da scavo in mare o in ambiti ad esso contigui, quali spiagge, lagune e stagni salmastri e terrapieni costieri, che restano disciplinati dal suddetto articolo 109.

In particolare, per la gestione a terra dei sedimenti dragati si deve far riferimento ai livelli di tutela individuati dalla normativa vigente negli specifici ambiti legati all'esecuzione dell'opera, laddove esistente. Per i sedimenti movimentati in ambiti per i quali non esiste una normativa di riferimento, i parametri di caratterizzazione saranno selezionati dal proponente previo parere dell'ARPA territorialmente competente che potrà avvalersi del supporto di ISPRA.

Lo schema di regolamento è stato trasmesso nello scorso mese di febbraio 2025 al DAGL della PCM ed è in corso di valutazione.

Sul tema dell'alimentazione elettrica delle navi in banchina (*cold ironing*), la misura, è a titolarità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e prevede la realizzazione di una rete per la fornitura di energia elettrica alle navi nelle aree portuali e della relativa infrastruttura di connessione alla rete nazionale di trasmissione. I progetti ammessi a finanziamento riguardano i porti di Ancona, Ortona, Pesaro, Pescara, San Benedetto del Tronto, Gioia Tauro, Ravenna, Palermo, Trieste, Monfalcone, Pozzallo, Genova, La Spezia, Piombino, Portoferraio e Venezia. Il Target finale della misura è il primo trimestre 2026.

Sul tema dei “porti verdi” la misura, a titolarità del MASE, prevede la realizzazione di almeno 75 progetti da parte delle Autorità di sistema portuale e almeno il 79% del costo totale di investimento a valere sulle risorse del dispositivo per la ripresa e la resilienza (RRF) destinate ad attività a sostegno dell'obiettivo climatico secondo la metodologia di cui all'allegato VI del regolamento (UE) 2021/241. Gli interventi in corso sono 63, e la loro attuazione – traguadata per il 2026 - è demandata alle Autorità di sistema portuale competenti per le aree del Mare Ligure, Mare Adriatico, Mare Tirreno e Mare di Sardegna.

Con riferimento al paragrafo 2.3.10 del Piano del mare, sulla transizione energetica dei porti, il MASE ha adottato una politica volta alla trasformazione dei porti in *Green ports*. Il progetto 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 attraverso una riduzione del 20% delle emissioni di CO₂ ogni anno, incluse le emissioni inquinanti (particolato fine, ossidi di azoto, ossidi di zolfo, etc.), anche al fine di migliorare la sostenibilità e la compatibilità di queste attività con i contesti urbani portuali. Questa misura contribuirà all'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra (GHG) del 55% da raggiungere entro il 2030.

Nell'ambito del progetto *Green Ports* sono state previste sette diverse tipologie di intervento e a ciascuna AdSP interessata è stata assegnata una quota di risorse calcolata sulla base di un coefficiente che tiene conto del volume delle attività svolte nell'anno 2019.

Gli interventi sopra descritti, a seguito della presentazione di proposte progettuali da parte delle AdSP, sono in corso di realizzazione, sono finalizzati ad un obiettivo strategico di carattere ambientale della UE incardinato nell'ambito del *Green Deal* e della Strategia Europea per il Clima e risultano pienamente in linea con gli indirizzi della CE per il Programma *Next Generation EU* e i PNRR nazionali.

Nel corso del 2024, in linea con il cronoprogramma dell'intervento, è stata implementata da parte delle AdSP la realizzazione dei 63 progetti finanziati. Quest'ultime, inoltre, hanno avviato le procedure per l'assegnazione, mediante propri bandi, di una parte delle risorse destinate per la realizzazione di interventi da parte dei concessionari/terminalisti che operano all'interno delle aree portuali.

Da ultimo, in considerazione delle risorse residue e al fine di favorire la realizzazione degli obiettivi previsti dalla misura di che trattasi (Misura 1: sviluppo del sistema portuale, Componente 2: intermodalità e logistica integrata, Investimento 1.1: porti verdi – *green ports*” del PNRR), con Decreto Direttoriale n. 312 del 20 dicembre 2024 è stata disposta la riapertura dei termini dell'Avviso pubblico del 25 agosto 2021 e si sono definite le modalità per la presentazione di nuove proposte progettuali da parte delle AdSP interessate. I competenti uffici del MASE stanno procedendo alla valutazione delle proposte progettuali pervenute.

Al fine di garantire l'attuazione della misura da parte dei Soggetti attuatori, il MASE assicura loro un monitoraggio rafforzato e un supporto tecnico e legale, che si concretizza nel riscontro a specifici quesiti, nella fornitura di Bando tipo “*de minimis*” destinato ai concessionari/terminalisti, nello svolgimento di periodiche e frequenti riunioni (anche bilaterali) e *webinar* (per l'esame delle problematiche inerenti gli aiuti di Stato e la normativa DNSH, oltre che per l'utilizzo del sistema ReGiS) finalizzati ad assicurare la corretta predisposizione delle attività amministrativo-legali inerenti all'Investimento. Proseguono le attività finalizzate al conseguimento dei restanti obiettivi della misura.

In merito alla qualità progettuale degli interventi di ampliamento, adeguamento e/o riqualificazione delle aree portuali, il Ministero della Cultura ha svolto un ruolo attivo nella valutazione delle nuove infrastrutture, con particolare attenzione all'integrazione tra sviluppo e tutela del patrimonio culturale. L'azione del MiC si è esteso sia agli interventi sottoposti a procedura di valutazione di impatto ambientale, sia all'esame degli strumenti di programmazione e valorizzazione che interessano il contesto portuale.

Tra i casi recenti, si segnalano:

- le attività di analisi e valutazione della Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Palermo sul progetto di riqualificazione del porto della Bandita, nel settore sud-orientale della città;
- la partecipazione della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini nella riqualificazione dei porti canale di Cesenatico e Riccione.

In diversi territori sono state promosse iniziative volte a incentivare la qualità progettuale, come concorsi di idee e interventi di tutela dei manufatti storici legati alle attività marittime tradizionali (ad esempio i trabucchi).

4. ENERGIA PROVENIENTE DAL MARE

Le fonti fossili

Pur nel presupposto che la progressiva riduzione della dipendenza energetica del Paese debba fondarsi su un incremento sostenuto della produzione da fonti rinnovabili e su un potenziamento delle politiche di efficienza energetica, le politiche europee e nazionali considerano che il gas naturale – in quanto fonte fossile a minore impatto ambientale – debba continuare a rivestire un ruolo strategico e imprescindibile nel mix energetico nazionale anche nel medio termine.

In tale contesto, il Governo ha ritenuto prioritario definire una strategia mirata alla diversificazione delle fonti di approvvigionamento di gas, accompagnata da un rafforzamento della produzione nazionale interna, valorizzando le risorse già esistenti e promuovendo l'immissione in produzione di riserve già individuate, con particolare riferimento ai giacimenti localizzati nell'offshore italiano.

È stata quindi introdotta la misura c.d. “gas release”, di cui all'art. 16 D.L. 1 marzo 2022 n. 17, e s.m.i, diverse volte modificato, in ultimo con l'art. 2 del decreto-legge 17 ottobre 2024, n. 153, convertito con modificazioni dalla legge 13 dicembre 2024, n. 191, che è intervenuto sulla materia idrocarburi, dopo l'annullamento del PiTESAI, intervenuto il 12 febbraio 2024. Con la citata disposizione sono state abrogate le norme che introducevano il PiTESAI e ne disciplinavano l'adozione, è stato disposto il divieto di rilascio di nuovi permessi di ricerca e concessioni di coltivazione di idrocarburi liquidi, anche in mare, e sono state inoltre introdotte misure volte a garantire la prosecuzione dell'attività estrattiva nei giacimenti a gas e a olio già attivi, fino al completo esaurimento della produzione. È stato altresì rivisto il perimetro delle aree marine interdette alle attività di ricerca e coltivazione di idrocarburi, riducendo il limite da 12 a 9 miglia marine dalla costa e dalle aree protette.

Si è quindi realizzato un contesto più favorevole per l'iniziativa degli operatori del settore.

Il contributo del MASE in allegato riporta il numero di istanze di permesso di ricerca e concessione di coltivazione in mare distinte per zona marina aggiornato al 31 marzo 2025.

Viene inoltre descritto zona per zona marina il numero di titoli minerari presenti e la superficie occupata.

Sono inoltre in corso di ripristino, a seguito dell'annullamento del PiTESAI, 7 permessi di ricerca che erano stati revocati in attuazione del piano.

Le fonti rinnovabili

Nell'ambito delle iniziative concluse nel corso del 2024, si evidenzia l'entrata in vigore di un quadro normativo tendente a semplificare le procedure autorizzative per la realizzazione di strutture per le energie rinnovabili *onshore* e *off-shore*. A tal riguardo il quadro normativo prevede i seguenti obiettivi:

- semplificazione e accessibilità per gli impianti a fonti rinnovabili e per il *repowering* e il *revamping* degli impianti esistenti, in continuità con quanto previsto dal Decreto Semplificazioni;
- emanazione di una disciplina, condivisa con le Regioni e le altre Amministrazioni statali interessate, volta a definire criteri per l'individuazione delle aree idonee e non idonee all'installazione di impianti di energia rinnovabile 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 FER anche per ulteriori tecnologie non mature o con elevati costi operativi e l'estensione del periodo di svolgimento dell'asta per il cosiddetto meccanismo FER1;
- una riforma per promuovere gli investimenti nei sistemi di accumulo, che trovi riscontro nel decreto legislativo di recepimento della Direttiva (UE) 2019/944, recante norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica.

Gli obiettivi specifici della riforma nell'ambito del PNRR sono stati conseguiti. Restano in essere i successivi adempimenti di mappatura delle aree idonee, in capo alle Regioni.

Tale riforma si colloca nel quadro normativo, più ampio, del Testo Unico "rinnovabili", previsto all'interno della Missione 7, e rimane ancor più necessaria in quanto, a livello nazionale, a fronte di una serie di interventi degli ultimi anni mirati alla semplificazione delle procedure amministrative, la cornice legislativa mantiene ancora un certo grado di complessità, un sistema complesso, quasi pulviscolare, composto da numerosissime norme o micro norme, che talvolta difficilmente si coordinano tra loro.

Il D.lgs. n. 199/2021 di recepimento della direttiva RED II, è intervenuto già allora con finalità semplificatoria sulla pregressa sistematizzazione dei regimi generali di autorizzazione per la costruzione e l'esercizio di impianti a fonti rinnovabili, e ha previsto una disciplina per l'individuazione delle aree idonee e non idonee all'installazione degli impianti a FER (articolo 20) e la riduzione dei tempi per i relativi procedimenti autorizzativi.

Con il passare del tempo, poi, svariati interventi legislativi hanno ampliato le maglie di applicabilità dei regimi amministrativi semplificati, introducendo norme speciali, legate alla localizzazione degli impianti (in aree idonee) o alla tipologia di fonte (il cui sviluppo è considerato da privilegiare secondo i documenti programmatori nazionali in materia di energia e clima).

Il D.M. 21.6.2024 ha poi recentemente fissato i principi e criteri generali, ai fini della individuazione, entro sei mesi, da parte delle regioni e province autonome, con propria legge, delle aree idonee. Il D.M. ripartisce fra le regioni e le province autonome l'obiettivo nazionale al 2030 di una potenza aggiuntiva pari a 80 GW da fonti rinnovabili rispetto al 31.12.2020, necessaria per raggiungere gli obiettivi fissati dal PNIEC e rispondere ai nuovi obiettivi europei (Fit for 55 e Repower EU). Il MASE monitora e verifica gli adempimenti in carico alle regioni e province autonome anche avvalendosi dell'Osservatorio cd. *Burden Sharing*.

Alla fine del 2024 le Regioni che hanno adempiuto, anche parzialmente agli obblighi del D.M. 21.6.2024 sono sette. La Sardegna ha approvato il Ddl “Disposizioni per l’individuazione di aree e superfici idonee e non idonee all’installazione di impianti a fonti rinnovabili”, il 19.9.2024, ma la legge è stata impugnata dal Governo.

La Regione Calabria ha affrontato il tema solo in via preliminare e i primi riferimenti si trovano nelle Linee di Indirizzo per l’aggiornamento del Piano Energetico Ambientale regionale, oggi Piano Regionale Integrato Energia e Clima (PRIEC). La Regione Lombardia nel 2024 ha avviato una consultazione in merito alla prima bozza.

Il 28.10.2024 la Regione Puglia ha dato il via all’iter di Consultazione pubblica per raccogliere pareri e opinioni inerenti il Disegno di legge n. 222 del 23.10.2024 “Disposizioni per l’individuazione di aree e superfici idonee e non idonee all’installazione di impianti a fonti rinnovabili”.

Il 26.2. 2025 la Regione Friuli-Venezia Giulia ha approvato il Ddl n.38 recante “Norme per l’installazione di impianti a fonti rinnovabili sul territorio regionale e il 14.3.2025 è stata approvata “La legge Aree Idonee della regione Abruzzo il.

Il 2.12.2024 la Regione Toscana ha approvato la proposta di legge n.2 sulla “Promozione della transizione energetica e disciplina per l’individuazione delle superfici e delle aree idonee o non idonee per l’installazione di impianti di produzione di energia da fotovoltaico ed eolico”.

In materia di impianti eolici offshore, di cui al paragrafo 2.4.2 della direttrice “energia proveniente dal mare” del Piano, il MASE riepiloga nella tabella seguente la situazione delle procedure di PNIEC VIA e PNIEC *Scoping* aggiornata alla data del 31.12.2024 e alla data del 31.03/2025. Insieme al numero dei procedimenti sono riportate anche le relative potenze:

	Impianti eolici offshore			
	al 31.12.2024		al 31.03.2025	
	n.	Potenza (MW)	n.	Potenza (MW)
Procedure di Scoping	74		74	
In corso	15	19.057	15	17.422
Concluse con provvedimento	59	43.460	61	45.095
Procedure VIA	26		26	
In corso	23	17.739	23	17.739
Concluse con provvedimento	3	1.280	3	1.280

In particolare, nell’ultima proposta di aggiornamento del Piano Nazionale Integrato per l’Energia e il Clima –PNIEC, è stato previsto il supporto alla realizzazione di impianti fotovoltaici offshore di tipo “floating”. Un contributo in ambito offshore è atteso soprattutto dall’eolico, anche per il quale la tecnologia prevalente dovrebbe essere quella “floating”.

A seguito dell’approvazione nello scorso settembre 2024 dei 3 Piani di Gestione dello Spazio Marittimo italiano, il MASE, tenuto conto delle prescrizioni della CTVA³, ha elaborato, per ognuno dei 3 Piani, uno: “Studio per individuare le Aree Idonee per l’eolico offshore e le aree di accelerazione per le rinnovabili”.

³ La CTVA, nel proprio parere, rilevava che: “il Piano dovrebbe individuare le aree idonee l’installazione dell’eolico offshore e altri impianti FER offshore senza rimandare ad altri atti e ritardare ulteriormente la diffusione di tali progetti nel mare, anche in ottemperanza al principio 3, lett. n) delle Linee Guida del 2017.”

Le Aree Idonee offshore, individuate nell'ambito dei Piani, costituiscono la base per la individuazione delle Aree di accelerazione previste dalle direttive europee RED II e RED III.

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. Il MASE, in attuazione dell'articolo 8, del decreto-legge 9 dicembre 2023, n. 181, il 18 aprile 2024 ha pubblicato l'avviso pubblico per raccogliere le manifestazioni di interesse da parte delle Autorità di Sistema Portuale sulle aree portuali da candidare come aree di sviluppo della cantieristica per le infrastrutture offshore, e successivamente, ha adottato il decreto, di concerto, con MEF, il MIT, il Ministero Difesa, il Ministro per la protezione civile e le politiche del mare, in cui sono individuate, nei porti di Augusta, Brindisi, Taranto e Civitavecchia, le aree dove sviluppare tali poli cantieristici, gli interventi infrastrutturali da realizzare e le modalità di finanziamento. Il decreto è in attesa della sottoscrizione da parte del MEF, che ha chiesto una relazione tecnico finanziaria dettagliata.

Con la legge n. 11/2024, è stato previsto che il MASE adottasse un vademecum che indicasse alle aziende interessate gli adempimenti e le informazioni minime necessari ai fini dell'avvio del procedimento unico per l'autorizzazione degli impianti offshore. Tale decreto è stato recentemente adottato. Ad oggi ha richiesto l'autorizzazione unica, coerentemente al vademecum, provvedendo al pagamento degli oneri, un solo progetto di eolico offshore.

In merito allo sviluppo di impianti per la produzione di energia proveniente dal mare, il Ministero della Cultura interviene nelle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) previste dal Codice dell'Ambiente, esprimendo il proprio parere tecnico di concerto con il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. Tale contributo ha l'obiettivo di garantire la compatibilità degli impianti con la tutela del patrimonio culturale e paesaggistico, integrando le esigenze ambientali con quelle della salvaguardia identitaria dei territori.

Sono numerose le procedure VIA attualmente in esame da parte del MiC lungo le coste italiane, coinvolgendo le competenze delle Soprintendenze territoriali.

5. A TRANSIZIONE ECOLOGICA DELL'INDUSTRIA DEL MARE

Nell'ambito del *Green Deal europeo*, il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha confermato la piena coerenza della normativa nazionale con le disposizioni attualmente contenute nella Direttiva 2003/96/CE del 27 ottobre 2003 (*Energy Taxation Directive* – ETD), che disciplina la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità. In particolare, si evidenzia quanto segue:

- Gas Naturale Liquefatto (GNL) e bioGNL risultano già esentabili dall'accisa in base al quadro normativo vigente, in conformità con le disposizioni della direttiva europea;
- per quanto riguarda i biocarburanti è possibile estendere l'esenzione, fermo restando l'obbligo di verifica preventiva da parte delle competenti autorità in merito alla sostenibilità finanziaria della misura;
- l'energia elettrica fornita da impianti di terra alle navi ormeggiate in porto (*cold ironing*) beneficia di un'aliquota agevolata pari a 0,0005 euro/kWh, misura autorizzata dalla Commissione europea e in vigore fino al 31 dicembre 2027, al fine di favorire la riduzione delle emissioni atmosferiche e acustiche nei porti.

In particolare, nell'ambito delle misure individuate dal pacchetto delle azioni previste per il "*Fit for 55*", è stata prevista, a partire dal 1° gennaio 2024, l'inclusione del settore marittimo tra i settori coinvolti nell'*Emission Trading System* (ETS). Tale settore è interessato anche dalle

disposizioni del Regolamento (UE) 2023/1805 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 settembre 2023 sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo, che modifica la Direttiva 2009/16/CE (c.d. "*Regolamento FuelEU*"). Il suddetto quadro normativo prevede:

- per il sistema ETS, il monitoraggio, la verifica e la restituzione delle emissioni di gas ad effetto serra rilasciate nell'anno solare. Poiché, contrariamente agli altri settori coinvolti, il settore navale non ha beneficiato di assegnazione gratuita delle quote, è previsto un primo periodo di "*phase in*" del settore, che prevede la restituzione: del 40% delle emissioni rilasciate nel 2024 entro il 30 settembre 2025; del 70% delle emissioni rilasciate nel 2025 entro il 30 settembre 2026;
- per il Regolamento FuelEU, una graduale riduzione delle emissioni di GHG pari a: 2% nel 2025; 6% nel 2030; 14.5% nel 2035; 31% nel 2040; 62% nel 2045; 80% nel 2050.

Il regolamento, comunque, prevede anche che siano esentati dall'applicazione delle disposizioni le navi che svolgono tratte in servizio pubblico ed in porti situati in regioni con meno di 200.000 abitanti. L'elenco delle navi e dei porti esclusi è stato pubblicato dalla Commissione a seguito delle notifiche effettuate da tutti i paesi interessati. Sono poi stati predisposti gli atti per l'implementazione, come previsto dal citato Regolamento, di un apposito database per la raccolta e lo scambio delle informazioni tra i diversi attori coinvolti e sulle attività di verifica.

Relativamente al paragrafo 2.5.4, e nell'ambito delle tematiche trattate al Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (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 tratta della prevenzione dell'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, delle Aree ad Emissioni Controllate (*Emission Control Areas*, ECAs), delle tematiche collegate all'entrata in vigore del Tier III (sui limiti di emissione da parte del settore marittimo) e, più in generale, della riduzione delle emissioni di gas serra (GHG) da parte del Trasporto Marittimo.

A giugno 2023, nell'ambito dei lavori dell'ottantesima sessione del Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC 80), è stata approvata la revisione della strategia di riduzione dei GHG, che fissa l'obiettivo, al 2050, di un quasi azzeramento (*net zero*) delle emissioni nette di gas serra delle navi. Si tratta di un notevole incremento 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 obiettivo quanto mai sfidante, e cioè 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, nel corso dei quali dovrà risultare 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, rispettivamente, al 30% e all'80%.

L'IMO ha raggiunto il consenso sulla necessità di definire e adottare le misure di attuazione degli obiettivi indicati nella strategia 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 in termini ancora da definire.

Al riguardo, si sono svolte due riunioni del gruppo intersessionale per la riduzione dei gas ad effetto serra (a marzo e settembre 2024), con il fine di individuare le misure, sia tecniche che economiche, “candidabili” al raggiungimento degli obiettivi di riduzione nel rispetto di una transizione “giusta ed equa” e della neutralità tecnologica, evitando fughe in avanti di alcune tecnologie in favore di altre.

Inoltre, si è proceduto con la revisione delle misure a breve termine al fine di indentificare i fattori che possano creare distorsioni nel sistema e le possibili azioni correttive da implementare per la loro risoluzione.

Per l’anno 2024 l’aggiornamento all’Elenco delle piattaforme in dismissione mineraria regolate 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 è stato pubblicato con il Comunicato Ministeriale 28 giugno 2024. Per maggiori informazioni si rimanda a quanto riportato al seguente link: <https://unmig.mase.gov.it/dismissione-mineraria-delle-piattaforme-marine/>

L’Unione Europea riconosce la Carbon Capture and Storage (CCS) come strumento essenziale per la mitigazione dei cambiamenti climatici e, con la Direttiva 2009/31/CE, ha definito un quadro normativo comune nell’ambito del “Pacchetto Clima-Energia”. L’Italia ha recepito la direttiva con il D.lgs. 162/2011. Nel PNIEC 2024 è stato delineato sia il potenziale di stoccaggio nazionale che il profilo temporale della capacità di iniezione prevista dal 2030 al 2050 nel principale hub di stoccaggio che include diversi giacimenti esauriti in via di esaurimento nel Nord Adriatico. Sono state inoltre delineate le modalità di trasporto della CO₂ potenzialmente sviluppabili via terra e via mare sulla base dei quali si è individuato un obiettivo non vincolante di cattura e stoccaggio al 2030 pari a 4 Mtpa da emettitori nazionali dislocati anche nei principali siti industriali costieri del paese.

È di prossima pubblicazione uno studio sulla CCS elaborato dal MASE in conformità a quanto previsto dal comma 3, dell’articolo 7, del Decreto-legge 9 dicembre 2023, n. 181, convertito con modificazioni dalla legge 2 febbraio 2024, n.11. Lo illustra i potenziali sviluppi normativi e del modello di business per la CCS e vengono anche analizzati i fabbisogni di decarbonizzazione che possono essere soddisfatti e la potenziale offerta di capacità di stoccaggio nelle diverse formazioni geologiche.

Le operazioni di stoccaggio per la “CCS a Ravenna Fase 1” sono iniziate ad agosto 2024 e sono attualmente in corso. Il processo prevede la cattura della CO₂ prodotta dalla centrale, il trasporto tramite condotte riconvertite da gas naturale e l’iniezione del gas nella formazione geologica del giacimento Porto Corsini Mare Ovest, a circa 3.000 metri di profondità.

La Fase 2 prevede la possibile iniezione di 4 Mt CO₂/anno entro il 2030 in giacimenti esauriti presenti nel Mar Adriatico al largo di Ravenna e successive espansioni sono previste sfruttando anche giacimenti limitrofi al largo di Ravenna, con potenziale capacità di iniezione fino a 16 Mt CO₂/anno dal 2040.

Il progetto Ravenna CCS è parte integrante del progetto CALLISTO (“CARbon Liquefaction, Transportation and Storage”) - Mediterranean CO₂ Network, nella prima Lista dell’Unione dei Progetti di Interesse Comune (PCI) e dei Progetti di Mutuo Interesse (PMI), del nuovo Regolamento TEN-E.

Il MASE coordina anche un Progetto per la sicurezza e la transizione energetica, volto a esplorare soluzioni innovative connesse allo sviluppo dell'idrogeno verde (H₂ green) e allo stoccaggio della CO₂. Il progetto si articola lungo due direttrici principali: da un lato, lo studio di fattibilità per la conversione di piattaforme offshore in impianti dedicati alla produzione e gestione dell'idrogeno verde e alla riconversione della CO₂; dall'altro, l'approfondimento degli aspetti di sicurezza e delle questioni tecnico-normative relative alla gestione di CO₂ e miscele di gas naturale e idrogeno.

6. LA PESCA E L'ACQUACOLTURA

Nel Piano del mare sono affrontati diversi aspetti chiave relativi alla gestione sostenibile delle risorse marine e alla promozione delle attività legate alla pesca e all'acquacoltura.

Il già menzionato ddl "valorizzazione risorsa mare" contiene alcune norme volte ad assicurare lo sviluppo sostenibile delle attività di pesca.

In particolare, l'articolo 30 rubricato "Modifiche al codice della navigazione ed al relativo regolamento per l'esecuzione in materia di pesca" ha come obiettivo quello di dare risposta ad alcuni problemi più volte rilevati nel recente passato e che stanno condizionando la normale operatività delle barche da pesca.

Il primo comma interessa le barche di dimensioni maggiori che operano nel bacino del Mediterraneo.

Nel caso di specie si propone di adeguare il contenuto degli artt. 254-bis e 257 del Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (DPR n° 238/1952) al fine di rivedere i limiti di abilitazione del personale imbarcato in funzione delle nuove tecnologie di ausilio alla navigazione installate a bordo delle navi da pesca, consentendo al marinaio autorizzato alla pesca di assumere il comando di navi (di stazza lorda non superiore a 200 tonnellate) dedite alla pesca mediterranea in qualsiasi zona.

In particolare, il limite attuale del cd "20° meridiano" (Mar di Levante) impedisce alla flotta d'altura di raggiungere le aree di pesca ad est, divenute oggi rilevanti a seguito dei limiti derivanti dalla progressiva territorializzazione del Mediterraneo Centrale.

La proposta normativa consente alle imbarcazioni interessate di lavorare in quelle aree nel rispetto delle prescrizioni in materia di sicurezza della navigazione.

L'articolo 31 assicura invece una rappresentanza delle associazioni della pesca nelle commissioni di riserva delle aree marine protette

Con particolare riguardo 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.

Per quanto attiene, invece, alle politiche unionali di intervento al settore ittico, lo strumento prioritario resta il Fondo Europeo per gli Affari Marittimi Pesca e Acquacoltura 2021-2027 (FEAMPA), elaborato dall'Autorità di Gestione e approvato dalla Commissione europea.

Una misura prevista dal PN FEAMPA come strumento di conservazione delle risorse è la riduzione della capacità di flotta. A tal fine si evidenzia che dall'8 agosto 2024 al 30 settembre 2024 è stato aperto il portale informatico di presentazione delle istanze per accedere al contributo per l'arresto definitivo, finanziato con fondi del PN FEAMPA.

Alla scadenza del bando sono state più di 1000 le istanze pervenute e, all'esito istruttorio, sono state ritenute valutabili 920 istanze, con un fabbisogno finanziario di 299.724.605 euro, a fronte del quale il bando prevede una dotazione finanziaria di soli 74.000.000 euro.

Obiettivo prioritario del MASAF resta comunque quello di garantire la prosecuzione delle attività produttive, coniugando i bisogni e le istanze del comparto con la tutela delle risorse ittiche. In tal senso, il PN FEAMPA 2021-2027, che dispone di 987.000.000 euro, cofinanziati da 518 milioni di euro dall'UE (FEAMPA) e 469 milioni di euro di risorse nazionali, prevede interventi per una gestione più sostenibile delle risorse e un finanziamento per il 2024 pari circa a 178 milioni di euro. In particolare, il Programma, nell'ambito dell'Obiettivo Specifico 1.1 "Rafforzare le attività di pesca sostenibile sul piano economico, sociale e ambientale", prevede l'attuazione di azioni finalizzate a:

- *una gestione sostenibile e condivisa delle attività di Piccola Pesca Costiera* attraverso l'individuazione di misure tecniche di mitigazione degli impatti, anche con la modifica e sostituzione degli attrezzi utilizzati con altri più selettivi. L'azione finanzia altresì:
 - l'acquisizione di nuove conoscenze e il completamento di quelle esistenti, finalizzate a rendere l'attività di pesca più sostenibile, anche attraverso lo studio di misure tecniche a supporto dei Piani di Gestione Locali ed a carattere nazionale;
 - studi di fattibilità finalizzati alla possibilità di rendere il settore più sostenibile, anche in relazione all'alterazione degli ecosistemi acquatici per effetto della presenza di specie invasive e specie minacciate, in estinzione e/o protette;
- *l'adeguamento e/o sostituzione degli attrezzi da pesca per ridurre le catture indesiderate*. A tal fine, gli investimenti sono:
 - destinati ad attrezzature che migliorano la selettività della pesca con riferimento alla taglia o alla specie;
 - destinati ad attrezzature che eliminano i rigetti evitando o riducendo le catture indesiderate di *stock* commerciali o che riguardano catture indesiderate da sbarcare conformemente all'art.15 del Regolamento (UE) n.1380/2013. Le misure tecniche adottate dovranno contribuire al raggiungimento del rapporto ottimale tra stock ittico e sforzo di pesca, indicato con l'acronimo MSY (*Maximum Sustained Yield*);
- *l'adeguamento degli attrezzi da pesca per ridurre le catture indesiderate*. A tal fine, gli investimenti sono destinati ad attrezzature che rispettino le disposizioni della direttiva 92/43/CEE del Consiglio o dalla direttiva 2009/147/CE del Parlamento europeo e del Consiglio in materia di mammiferi e uccelli protetti, a condizione che ciò non pregiudichi la selettività degli attrezzi da pesca e che siano adottate tutte le misure appropriate per evitare lesioni fisiche ai predatori. Le misure tecniche adottate dovranno contribuire al raggiungimento dell'MSY;
- *il rafforzamento delle attività di pesca sostenibili dal punto di vista economico, sociale e ambientale*. Si prevedono investimenti che:
 - migliorino la selettività degli attrezzi da pesca (soprattutto trainati e palangari) con riferimento a taglia e specie;
 - eliminino i rigetti evitando o riducendo catture indesiderate di stock commerciali o che riguardano catture indesiderate da sbarcare;
 - riducano gli impatti sugli ecosistemi acquatici, l'attrito sugli attrezzi da pesca trainati e mobili con effetti positivi per la decarbonizzazione (es. nuove reti e modelli di attrezzi che riducono la resistenza aerodinamica e migliorano l'efficienza delle catture), le catture

indesiderate con dispositivi che proteggono gli attrezzi e sulle catture di mammiferi e uccelli protetti da Dir. 92/43/CEE o Dir. 2009/147/CE.

Sempre per favorire un'attività di pesca a garanzia della salvaguardia delle risorse marine e minimizzare gli impatti sulla biodiversità, il MASAF prosegue le attività amministrative connesse alla liquidazione dei contributi relativi alle misure di arresto temporaneo delle attività di pesca.

Nell'ambito della politica di gestione delle attività di pesca, il MASAF continua a garantire una partecipazione attiva ai tavoli di discussione dei Piani di Gestione unionali e internazionali, come quelli promossi dalla Commissione Generale per la Pesca nel Mediterraneo (CGPM-FAO).

In questo contesto, il MASAF attribuisce un'importanza fondamentale all'acquisizione e all'analisi di dati scientifici, considerati la base per orientare le scelte operative e attuare strategie efficaci di gestione degli *stock* ittici.

Con riferimento all'acquacoltura, fonte sostenibile di alimenti salubri e settore chiave per la sicurezza alimentare, il MASAF, in coerenza con le direttrici del Piano Nazionale Strategico per l'Acquacoltura italiana 2021-2027 (PNSA-Italia), legato alla programmazione FEAMPA e pienamente operativo, coerentemente con il suo ruolo di coordinamento, continuerà a garantire guida, sostegno e raccordo con le Amministrazioni regionali, competenti sulla materia, gli *stakeholder* e gli altri attori coinvolti, come quelli del mondo della ricerca.

A tale proposito, si avvale della piattaforma italiana dell'acquacoltura ITAQUA, che costituisce uno spazio di condivisione e coordinamento dei lavori in corso in ambito nazionale e internazionale, portando avanti un'esperienza ampiamente riconosciuta come buona pratica.

Rispetto alla diffusione e condivisione delle conoscenze, attraverso la citata piattaforma, il MASAF sta realizzando un *database* dei progetti di innovazione e ricerca nazionali e regionali in acquacoltura e dei relativi risultati negli ultimi dieci anni, al fine di favorire ulteriormente il trasferimento delle conoscenze acquisite nei progetti di ricerca realizzati grazie a fondi nazionali e regionali, anche con l'obiettivo di contribuire a mettere a fuoco le priorità e le necessità del settore produttivo, ottimizzandole future azioni di intervento.

Altro aspetto attenzionato riguarda i lavori di confronto e coordinamento sulla pianificazione dello spazio marittimo per le Zone destinate all'acquacoltura (AZA), strumentali allo sviluppo sostenibile dell'acquacoltura e all'efficientamento delle connesse procedure amministrative.

Rispetto alle politiche di gestione delle attività di pesca e acquacoltura in ambito internazionale, il MASAF continua a garantire un'attiva partecipazione ai tavoli della Commissione europea – DGMARE e, a livello regionale, della Commissione Generale per la Pesca nel Mediterraneo (CGPM, Organismo di Gestione Regionale della Pesca della FAO), della Commissione per la conservazione dei tinnidi in Atlantico – ICCAT, oltre che del Comitato Pesca (COFI) della FAO e relativi sottocomitati (Acquacoltura, Commercio ittico e Gestione della pesca) e del Comitato Pesca dell'OCSE (COFI).

In aggiunta al coordinamento con gli Organismi Intermedi, il MASAF nel 2025 proseguirà il lavoro di concerto con le altre amministrazioni centrali, nell'ambito delle rispettive competenze, su dossier nazionali e internazionali che coinvolgono la risorsa mare. Ne è un esempio il tavolo istituito ad hoc con il MASE che prevede la partecipazione di funzionari, tecnici e portatori di interesse.

7. LA CANTIERISTICA

Nel quadro delle linee di sviluppo tracciate dal Piano del Mare, il Ministero della Difesa continua a rivestire un ruolo centrale nella definizione e attuazione delle politiche relative alla cantieristica militare, settore strategico per il rafforzamento delle capacità marittime nazionali. In tale ambito, nel 2024 è proseguita l'attività di pianificazione e investimento secondo le direttrici proprie del Dicastero, attraverso strumenti programmatori quali l'Atto di indirizzo, le Linee programmatiche e il Documento programmatico pluriennale della Difesa.

Tale impostazione garantisce la coerenza e l'efficacia delle azioni attuate, evitando sovrapposizioni o interpretazioni non allineate con le prerogative attribuite alla Difesa nel quadro istituzionale nazionale. Sul piano della cooperazione internazionale, la Marina Militare continua a sostenere con forza numerose iniziative di collaborazione operativa con Stati costieri, volte a promuovere la sicurezza marittima e l'interoperabilità tra le Marine.

Tra queste si segnalano, in particolare, i programmi ADRION, l'Iniziativa 5+5 con i Paesi della sponda Nord e Sud del Mediterraneo e il *Virtual-Regional Maritime Traffic Centre & Trans-Regional Maritime Network*, che favoriscono lo scambio informativo e l'integrazione delle capacità operative.

La Marina Militare svolge inoltre un ruolo di primo piano nell'organizzazione di eventi di rilevanza internazionale come SEAFUTURE, ospitato presso l'Arsenale Militare Marittimo della Spezia, e il *Trans-Regional Seapower Symposium* (T-RSS), la cui edizione 2024 ha registrato la partecipazione di 67 Marine provenienti da 5 continenti e oltre 600 esperti del più ampio cluster marittimo, a testimonianza del crescente rilievo dell'Italia nel panorama della sicurezza marittima globale.

Tra le attività rilevanti attuate nel corso del 2024 dal Ministero delle Imprese e del *Made in Italy* si evidenziano:

- la mappatura e quantificazione della filiera industriale della cantieristica e della Blue Economy, finalizzata all'inserimento dei risultati nel Libro Bianco sulla strategia industriale nazionale, di prossima pubblicazione;
- l'analisi e la valutazione, in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del non-paper tedesco-olandese sulla *European Maritime Industry Strategy*, nell'ottica di contribuire alla definizione di una posizione nazionale condivisa in ambito europeo.

Sul piano degli incentivi alle imprese, si segnala che, pur non essendo attualmente attivi presso il Ministero delle Imprese e del *Made in Italy* strumenti agevolativi espressamente destinati alle attività economiche marittime, è in corso una ricognizione finalizzata a individuare eventuali misure già erogate a favore di imprese operanti nel settore della cantieristica o in ambiti produttivi riconducibili all'economia del mare.

8. L'INDUSTRIA ARMATORIALE

L'anno 2024 ha presentato uno scenario macroeconomico estremamente articolato, con una crescita economica limitata dovuta alle politiche monetarie per arginare l'inflazione, e la situazione geopolitica è stata altrettanto complicata, con tensioni in Medio Oriente che minacciano direttamente l'equilibrio regionale, il commercio e le rotte marittime.

Il raggiungimento degli obiettivi globali di contrasto al cambiamento climatico è sempre più difficile per via del rapido incremento delle emissioni registrato in Paesi come India e Cina e

tutto ciò sta provocando un ripensamento della globalizzazione tradizionale, inducendo modifiche nella struttura delle *supply chain* e delle rotte marittime.

Le tensioni geopolitiche in Europa, Medio Oriente e nei rapporti tra Stati Uniti e Cina, stanno avendo ripercussioni sui trasporti marittimi, influenzando sia la domanda sia l'agibilità delle rotte, tra cui quelle attraverso il Mar Rosso, incrementando le distanze di navigazione. Eppure, nonostante questo quadro instabile, il commercio marittimo continua a espandersi, anche se nel 2025 si prevede una possibile "normalizzazione", con una crescita delle tonnellate-miglia di circa lo 0,5%.

Rileva, in particolare, la minaccia proveniente dalla regione del Mar Rosso, ove dal 2023, le milizie Houthi dello Yemen hanno preso di mira le navi mercantili nello stretto di Bab el-Mandeb, per cui transita il 12% del commercio mondiale e circa il 30% del traffico di container. Molte compagnie di navigazione stanno optando per una rotta alternativa che circumnaviga il Capo di Buona Speranza e questa deviazione comporta ritardi significativi: ad esempio, il viaggio da Singapore a Rotterdam può durare 10 - 20 giorni in più rispetto alla rotta via Suez.

Un incremento di appena un nodo nella velocità media di navigazione, da 16 a 17 nodi, può portare a un aumento di circa il 10% del consumo di carburante per una grande portacontainer, con ripercussioni dirette sui costi e sull'ambiente.

Al giugno 2024, si è osservato un netto calo del traffico marittimo attraverso il Canale di Suez rispetto allo stesso periodo del 2023 (per portacontainer -70%, petroliere -38%, rinfusiere -34% e metaniere -93%). Questa situazione genera effetti negativi sui traffici nel Mediterraneo, sui costi di trasporto e sulla puntualità dei servizi, mettendo ulteriore pressione alle catene logistiche globali.

Le tariffe di trasporto marittimo sono aumentate sensibilmente a causa dei costi del maggior consumo di carburante, delle emissioni più elevate e dei premi assicurativi accresciuti. Il costo medio del trasporto container tra Shanghai e Genova è salito del 249% rispetto all'anno precedente.

Queste dinamiche rischiano di penalizzare il *Made in Italy* e l'approvvigionamento di beni fondamentali per il settore manifatturiero. L'Italia potrebbe inoltre vedere alcune merci destinate al proprio mercato sbarcare in altri porti europei come Rotterdam.

Si sta già osservando un crescente orientamento verso la regionalizzazione degli scambi commerciali, spinto dalla necessità di ridurre la lunghezza delle filiere produttive per renderle più resilienti agli shock esterni, e dalla volontà di stabilire catene di approvvigionamento politicamente più neutrali. Tuttavia, questo non significa che le filiere regionali potranno rapidamente sostituire quelle globali nel breve-medio termine e un'eventuale frammentazione radicale dei mercati in questa fase sarebbe estremamente onerosa e porterebbe a una riduzione generalizzata degli scambi commerciali, con gravi conseguenze sulle catene logistiche e produttive, specialmente nel settore manifatturiero, privando molte economie di materiali essenziali. Sarebbe auspicabile che si realizzasse un decoupling mirato e limitato ad alcuni settori strategici, soprattutto quelli ad alta intensità tecnologica.

In questo scenario, la crescita del trasporto marittimo regionale (*Short Sea Shipping*) rappresenta una risposta efficace alle esigenze di molte aziende che scelgono il *near-shoring*, cioè lo spostamento di parte della produzione dall'Asia a Paesi più vicini, come Turchia, Tunisia ed Egitto, per minimizzare il rischio di futuri shock globali. Tale dinamica favorisce l'integrazione verticale tra trasporto marittimo e produzione, migliorando le prospettive per le rotte marittime a corto raggio nel Mediterraneo.

Tuttavia, la riorganizzazione delle catene produttive richiede tempo e investimenti significativi in infrastrutture. I corridoi commerciali emergono solo quando gli investimenti in infrastrutture portuali e ferroviarie si combinano con una solida base industriale. In questo senso, Paesi come Marocco ed Egitto stanno ottenendo importanti risultati grazie alla creazione di Zone Economiche Speciali, capaci di attrarre investimenti stranieri mediante vantaggi fiscali e semplificazioni burocratiche.

I Paesi extra-europei dell'area mediterranea potrebbero quindi rappresentare una soluzione ideale per il riassetto delle filiere produttive europee e tuttavia, è fondamentale monitorare l'instabilità economica e sociale di molti di questi Paesi.

Nel processo di regionalizzazione e *near-shoring*, i porti e le infrastrutture marittime hanno un ruolo centrale, in quanto favoriscono la connettività regionale e la coesione economica tra Nord e Sud del Mediterraneo, incrementando ulteriormente il trasporto marittimo a corto raggio. Negli ultimi anni, i porti mediterranei hanno aumentato significativamente la propria efficienza e attrattività, riducendo progressivamente il divario con i porti del Nord Europa.

L'Italia potrebbe beneficiare da questo scenario, sfruttando la sua posizione geografica strategica per diventare un *hub* logistico tra Nord Africa ed Europa continentale. In particolare, la modalità Ro-Ro (traghetti) rappresenta un punto di forza, con l'Italia *leader* mondiale per capacità e volumi.

Per valorizzare questa posizione, è necessario risolvere alcune criticità strutturali dei porti italiani, con interventi tesi a migliorare l'efficienza dei servizi portuali, riducendo i tempi di attesa delle navi, potenziare le infrastrutture e servizi di intermodalità ferroviaria, sviluppare le aree retroportuali includendole nelle Zone Economiche Speciali e Logistiche Speciali, sviluppare infrastrutture per i carburanti alternativi (come GNL, metanolo, idrogeno) e sistemi energetici come l'*Onshore Power Supply* (OPS, il c.d. *cold ironing*), implementare le Comunità energetiche rinnovabili.

Il complesso scenario economico coincide con importanti cambiamenti strutturali nel settore del trasporto marittimo. Tra le principali trasformazioni del settore del trasporto marittimo vi sono la digitalizzazione delle catene logistiche globali, l'integrazione sempre più profonda tra il lato mare (compagnie marittime) e il lato terra (porti, terminal e operatori logistici), il crescente gigantismo delle navi, la transizione energetica e la necessità di ridurre le emissioni di carbonio. Tutti questi aspetti incidono sulla capacità della flotta mondiale.

La domanda condiziona l'offerta del settore e per il 2025 si stima che la flotta commerciale globale crescerà solo del 2,7%, il tasso più basso registrato negli ultimi decenni. L'incertezza normativa relativa alle emissioni navali e ai carburanti sostenibili influenza significativamente gli investimenti nel rinnovo delle flotte.

Un aspetto critico nello *shipping* è l'alto grado di integrazione orizzontale, in particolare nel mercato *container*. Negli ultimi anni, numerose compagnie di navigazione sono state assorbite da grandi operatori, e oggi le prime 20 aziende controllano circa il 91% del mercato globale. La quota di mercato delle prime 10 compagnie è passata dal 62% del 2012 all'84% del 2024. I primi quattro operatori detengono ora oltre la metà della capacità di trasporto container a livello mondiale. La strategia dell'integrazione orizzontale è motivata anche dai crescenti costi operativi e di investimento generati dall'aumento delle dimensioni delle navi.

Questa forte concentrazione ha portato alla nascita di tre grandi alleanze marittime (2M, THE Alliance e Ocean Alliance), con accordi finalizzati alla condivisione della capacità navale. L'alleanza 2M è terminata nel gennaio 2025, dopo che MSC è diventata il primo vettore globale.

Maersk e Hapag-Lloyd hanno formato una nuova alleanza, denominata *Gemini Cooperation*, destinata a diventare la seconda più grande a livello mondiale.

Parallelamente, le compagnie di navigazione perseguono sempre più l'integrazione verticale, specialmente per soddisfare le richieste crescenti di digitalizzazione e standardizzazione dei servizi logistici. La gestione integrata della *supply chain* permette di anticipare e risolvere più rapidamente eventuali problemi o colli di bottiglia.

Un altro elemento centrale nello *shipping* contemporaneo è la sostenibilità. Le tematiche ambientali, sociali e di governance (ESG) sono diventate fondamentali nelle scelte finanziarie e nelle strategie di rinnovo delle flotte. Nel 2024, il settore marittimo ha generato circa l'2,2% delle emissioni globali di CO₂, restando comunque il mezzo più efficiente in termini di emissioni per unità di carico trasportata.

Come illustrato nella presente relazione, peraltro, gli obiettivi globali di riduzione delle emissioni del settore marittimo sono estremamente ambiziosi e l'incertezza riguardo alle tecnologie e ai carburanti del futuro rappresenta un ostacolo per gli investimenti. Tuttavia, oltre la metà delle nuove navi ordinate è già predisposta per l'uso di combustibili alternativi o sistemi di propulsione ibrida.

La transizione energetica richiederà comunque enormi investimenti sia per le navi che per le infrastrutture terrestri. Solo per dimezzare le emissioni marittime entro il 2050, si stima che saranno necessari investimenti per circa 1,4 trilioni di dollari. Questo aumento dei costi operativi e degli investimenti creerà volatilità nel mercato, con potenziali riduzioni della velocità delle navi, maggiore riciclo di flotte obsolete e irregolarità nei programmi di rinnovo della flotta stessa.⁴

9. IL LAVORO MARITTIMO

L'11 luglio 2024 è stato sottoscritto il rinnovo del CCNL unico dell'industria armatoriale, sottoscritto per parte datoriale da Confitarma, la Confederazione italiana armatori, Assarmatori, l'Associazione italiana armatori di rimorchiatori, e Assorimorchiatori, la Federazione italiana armatori di rimorchiatori e per parte sindacale da Filt-Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti.

Il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro (CCNL) unico per l'industria armatoriale segna un passo significativo per il settore, introducendo rilevanti innovazioni economiche e normative. Tra i principali interventi, l'accordo prevede aumenti dei minimi tabellari, il riconoscimento di un'indennità una tantum e l'introduzione di nuovi strumenti come l'assistenza sanitaria integrativa. Sul piano normativo, sono state armonizzate alcune discipline trasversali alle numerose sezioni, come il congedo matrimoniale, e introdotte novità riguardanti, fra gli altri temi, l'organizzazione del lavoro e i periodi di prova. Ancora, aspetto centrale affrontato dal nuovo CCNL è il consolidamento della cultura della sicurezza, perseguito attraverso il confronto sistematico con il sindacato, e che ricomprende il riconoscimento del principio *Stop Work Authority*, che permette ai lavoratori di sospendere l'attività in caso di situazioni di rischio. Viene anche prevista una campagna di sensibilizzazione e l'istituzione di un tavolo di confronto sugli aggiornamenti normativi e per incentivare la consapevolezza dei lavoratori sulla sicurezza.

Fra le numerose parti che compongono il contratto, particolare rilievo assume il rinnovo della sezione rimorchio, il cui impianto contrattuale non veniva aggiornato dal 2003.

⁴ Rapporto 2024 *Italian Maritime Economy*, SRM, 2025

L'accordo segna un passo in avanti per tutto il settore che comprende circa 63.000 marittimi a cui si aggiungono oltre 8.000 addetti di terra, per un totale di oltre 71.000 lavoratori.

Le innovazioni introdotte, frutto di una lunga trattativa, rafforzano le condizioni lavorative e rispondono alle specifiche necessità delle diverse sezioni del settore, promuovendo fra l'altro un'armonizzazione tra le parti sociali e una maggiore competitività dell'intero comparto.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel 2024 ha poi introdotto nuove disposizioni riguardanti la formazione e le certificazioni del personale marittimo, basate su un percorso formativo integrativo delle conoscenze e competenze di "arte marinaresca" per i diplomati di Istituti di istruzione "generici" (quindi diversi dagli Istituti Trasporti e Logistica opzioni Conduzione del mezzo navale [CMN] - Conduzione apparati e impianti marini [CAIM] – e Conduzione apparati e impianti elettrotecnici – [CAIE]) di poter colmare il proprio gap formativo e accedere all'iscrizione nelle matricole della gente di mare con la qualifica di allievi ufficiali.

Il Decreto dirigenziale numero 210 del 09.08.2024 che si applica ai centri di addestramento e disciplina le modalità di svolgimento dei corsi di formazione degli aspiranti ufficiali di navigazione del diporto di 2ª classe, con particolare riferimento ai corsi per lo "Standard di formazione, certificazione e tenuta della guardia per i marittimi" (STCW).

Con il Decreto Dirigenziale numero 164 del 18.06.2024 vengono definiti il programma del corso di sicurezza personale per la navigazione d'altura e le modalità di riconoscimento dell'idoneità dei corsi organizzati da istituti, enti o società ai sensi dell'articolo 4-bis, comma 2, lettera e), del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 maggio 2005, n. 121. Nel 2024, anche il settore del lavoro portuale ha vissuto importanti sviluppi, sia sul piano contrattuale che normativo.

Dopo un anno di trattative, l'8 ottobre 2024 è stata firmata l'ipotesi di accordo per il rinnovo del CCNL dei lavoratori portuali per il triennio 2024-2026. L'accordo, sottoscritto da associazioni datoriali come Assoporti, Assiterminal, Assologistica e Fise Uniport, insieme alle segreterie nazionali di FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI, prevede un aumento salariale di 200 euro lordi mensili, un'unica tantum di 600 euro lordi, l'introduzione di un meccanismo di adeguamento parziale all'indice dei prezzi al consumo a partire da luglio 2026 in caso di ritardo del prossimo rinnovo contrattuale, l'istituzione di un gruppo di lavoro paritetico per analizzare il fenomeno della micromobilità, l'inasprimento delle sanzioni disciplinari in materia di sicurezza, interventi su formazione e ferie

Anche se l'accordo ha incontrato resistenze in alcune realtà portuali, come Genova e Savona, dove la maggioranza dei lavoratori ha espresso parere contrario durante le consultazioni, a livello nazionale, l'accordo ha ottenuto un'approvazione stimata tra il 75% e l'80% dei votanti.

Nel febbraio 2025, il Governo ha poi accolto un ordine del giorno impegnandosi a riconoscere il lavoro portuale come "usurante". Tale riconoscimento prevede, tra l'altro, l'attivazione di un fondo per facilitare l'esodo anticipato e i prepensionamenti nel comparto portuale e la promozione di misure di sicurezza e prevenzione degli infortuni nei porti italiani.

Pur se il rinnovo ha previsto solo un piccolo incremento delle ore di formazione obbligatoria in materia di sicurezza, il contratto base dei lavoratori dei porti dedica molto rilievo al tema della formazione. Del resto, con l'introduzione di nuove tecnologie e l'attenzione crescente alla sostenibilità, le professioni portuali stanno evolvendo: c'è richiesta di lavoratori capaci di adattarsi a più mansioni, dall'uso di gru automatizzate alla gestione logistica dei terminal, necessità di esperti ambientali per gestire infrastrutture verdi e promuovere l'efficienza

energetica, un aumento della domanda di formatori specializzati su nuove tecnologie e di esperti in sicurezza sul lavoro.

Nel 2024, la formazione dei lavoratori portuali in Italia ha registrato un notevole incremento, specie con iniziative mirate a rafforzare la sicurezza, promuovere la digitalizzazione e rispondere alle esigenze emergenti del settore. Ad esempio, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha organizzato la terza edizione del corso obbligatorio "*Safety First*", rivolto ai neoassunti e al personale temporaneo. Il programma ha affrontato tematiche legate alla sicurezza sul lavoro, medicina del lavoro e igiene ambientale.

L'Ente Bilaterale Nazionale Porti (EBNP) ha promosso seminari in diversi porti italiani, tra cui Cagliari e Catania, focalizzati sulla sicurezza sul lavoro e sulle normative vigenti nel settore portuale. Il porto di Ravenna ha organizzato un corso per Autisti per fornire loro le competenze necessarie per ottenere le patenti C, CQC e CE, essenziali per le operazioni logistiche portuali.

Ad Ancona è stato organizzato un corso di 100 ore, per formare operatori nella conduzione e manovra di carrelli, ralle e *reach stacker*, fondamentali per le operazioni di carico e scarico nei terminal portuali. Mac Port ha offerto corsi specifici per la formazione di operatori e manutentori di gru portuali Liebherr, coprendo aspetti operativi, di manutenzione e gestione delle emergenze.

L'Università di Bologna, in collaborazione con l'Università di Genova e l'Università di Anversa, ha lanciato un corso semestrale a Ravenna, mirato a integrare competenze economico-gestionali con quelle digitali, rispondendo alle esigenze di modernizzazione dei processi logistico-portuali.

La Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile ha sviluppato percorsi formativi multilivello, in collaborazione con le Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale e Occidentale, per aggiornare le competenze del personale dei terminal portuali, con particolare attenzione alla digitalizzazione e all'innovazione tecnologica.

L'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, ha organizzato il corso "*MOST Italy - Sicily Edition*" che ha offerto un'esperienza pratica a bordo di una nave Ro-Pax, combinando *workshop* e *case study* per approfondire la logistica intermodale e promuovere la sostenibilità nel trasporto marittimo.

Infine, si segnala che il più volte menzionato disegno di legge sulla valorizzazione della risorsa mare interviene anche sui requisiti per l'iscrizione e cancellazione nelle matricole e nei registri. In particolare, relativamente al primo aspetto, il ddl propone l'estensione della possibilità di iscrizione nelle matricole della gente di mare ai cittadini italiani o di Stati membri dell'Unione europea, oppure, se residenti in Italia, di altri Stati; inoltre, prevede che possono essere iscritti nelle matricole della gente di mare i diplomati degli istituti tecnici ad indirizzo trasporti e logistica che abbiano frequentato percorsi di studio inerenti servizi di coperta, di macchina e servizi tecnici di bordo. Sono fatti salvi i diplomi già riconosciuti secondo le previgenti disposizioni rilasciati da Istituti tecnici nautici e Istituti professionali ad indirizzo marittimo.

Relativamente al secondo aspetto, si inserisce tra i motivi che comportano la cancellazione degli iscritti nelle matricole della gente di mare la perdita dei requisiti di cittadinanza o di residenza previsti per l'iscrizione nelle matricole della gente di mare.

Queste iniziative evidenziano un impegno crescente nel settore portuale italiano per garantire una formazione continua e adeguata alle sfide contemporanee, promuovendo la sicurezza, l'efficienza operativa e l'innovazione tecnologica.

Per quanto riguarda il lavoro nella pesca, il ddl in parola introduce una specifica disposizione in materia di ammortizzatori sociali per il settore della pesca. Tale norma ha l'obiettivo di rendere applicabile la CISOA al settore della pesca, riordinando l'intervento operato con l'art. 1, comma

217, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, di fatto mai attuato a causa dell'inefficace formulazione operata dal legislatore del tempo che introdusse una norma la cui implementazione avrebbe invero richiesto un livello più approfondito di dettaglio. La proposta normativa precisa quale debba essere la base retributiva per la determinazione della suddetta indennità e rimanda inoltre ad un decreto interministeriale la definizione dei termini, delle modalità di applicazione.

10. GLI ECOSISTEMI E LE AREE MARINE PROTETTE

Nell'ambito del paragrafo 2.10.1 del Piano del Mare sulla conservazione degli ecosistemi marini l'obiettivo principale è il ripristino e la tutela dei fondali e degli *habitat* marini (*Marine Ecosystem Restoration* – MER).

La Misura 3 - Salvaguardare la qualità dell'aria e la biodiversità del territorio attraverso la tutela delle aree verdi, del suolo e delle aree marine (Componente M2C4 - Tutela del territorio e della risorsa idrica del PNRR), a titolarità del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE), mira al rafforzamento delle capacità di osservazione degli ecosistemi marini e ad attuare una campagna di recupero e restauro degli *habitat* marini degradati dalla pressione antropica, in linea con gli obiettivi fissati dalla Strategia europea per il 2030 sulla biodiversità e le misure previste dalla Strategia per l'ambiente marino.

In particolare, l'investimento 3.5 - Ripristino e tutela dei fondali e degli *habitat* marini, attuato mediante protocollo d'intesa con l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) con il Progetto MER, contempla interventi su vasta scala per il ripristino e la tutela dei fondali e degli *habitat* marini e dei sistemi di osservazione delle coste, per invertire la tendenza al degrado degli ecosistemi del Mediterraneo e favorire il mantenimento e la sostenibilità di attività fondamentali non solo per le zone costiere, ma anche per filiere produttive essenziali come quelle della pesca, del turismo e dell'economia blu sostenibile. Per il raggiungimento degli obiettivi del progetto sono state individuate le seguenti azioni:

- realizzazione di sistemi di osservazione degli ecosistemi marini e marino-costieri;
- mappatura delle praterie di Posidonia e degli *habitat* di interesse comunitario;
- ripristino ecologico dei fondali e degli *habitat* marini;
- misure di tutela;

Gli obiettivi dell'Investimento prevedono di completare almeno 22 interventi entro il 30 giugno 2025 rispondendo efficacemente a quanto richiesto dalla Strategia Europea per la Biodiversità 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. Nel Progetto MER sono stati previsti 37 interventi, 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.

Nel corso del 2024, in linea con il cronoprogramma del progetto è stata stipulata la maggior parte dei contratti di affidamenti ai soggetti destinati alla realizzazione dei campi ormeggio e a quelli che si occupano delle attività di analisi, verifica, implementazione dei dati di monitoraggio dell'ambiente marino che andranno a popolare la piattaforma informativa MER.

In particolare, sono stati siglati 18 accordi con Enti o Consorzi Gestori di Aree Marine Protette o Enti o Consorzi per la gestione di Parchi Nazionali, con estensione della tutela di aree a mare e di aree facenti parte della Rete Natura 2000.

Inoltre, ISPRA ha provveduto a svolgere una serie di attività trasversali volte a gestire correttamente gli interventi, tra cui l'aggiornamento costante dell'archivio documentale del Progetto, per garantire il rispetto degli adempimenti connessi alle attività di monitoraggio, rendicontazione e controllo, la verifica della correttezza formale della documentazione prodotta nel corso delle attività di archiviazione, anche con riferimento alle dichiarazioni relative al principio DNSH e all'assenza di conflitto di interessi, e l'aggiornamento dello stato delle procedure di gara.

Nel corso del 2024 la realizzazione della maggior parte degli interventi è entrata nella fase esecutiva, conformemente al cronoprogramma attuativo elaborato da ISPRA, e pertanto l'investimento continua in linea con le tempistiche.

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, tra cui 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 e 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 corso dell'anno 2024 sono state svolte le campagne di monitoraggio per le 3 sottoregioni previste dalla Direttiva e rendicontate con le valutazioni intermedie e annuali dei piani operativi delle attività (POA) prodotte dall'ISPRA e dalle 3 ARPA capofila per ciascuna sottoregione.

Nel 2024 sono state aggiornate, per il terzo ciclo sessennale, la valutazione dei requisiti del buono stato ambientale (GES) e la definizione dei *Target* ambientali che sono state trasmesse alla Commissione. È in corso di predisposizione il DM di aggiornamento del "Buono Stato Ambientale" - GES (Allegato I al contributo MASE) e dei *Target* ambientali (Allegato II al contributo MASE), per ciascuno dei descrittori qualitativi, che andrà a sostituire il DM n. 36 del 15.02.2019 la cui pubblicazione è prevista nel corrente 2025.

Per quanto riguarda il tema delle Aree Marine Protette, che nell'ambito del processo di revisione del PNRR è stato oggetto di modifiche e rimodulazioni, sono stati fatti investimenti per stabilire procedure standardizzate e digitalizzate per la modernizzazione, l'efficienza e l'efficace funzionamento delle aree protette nelle loro varie dimensioni, quali la conservazione della natura e la semplificazione amministrativa delle procedure.

Con gli interventi si persegue il miglioramento del monitoraggio delle risorse naturali in modo da consentire l'adozione delle misure preventive e correttive necessarie per la protezione della biodiversità. Ci si attende inoltre un contributo al miglioramento dei servizi e allo sviluppo di servizi digitali per i visitatori e a sensibilizzarli maggiormente in materia di biodiversità, per un turismo più sostenibile e un consumo più responsabile delle risorse naturali.

La digitalizzazione dei parchi nazionali e delle aree marine protette (DigitAP), finalizzata a migliorare e ampliare le conoscenze sulla biodiversità e sui servizi ecosistemici, si declina attraverso la realizzazione di due interventi. Il primo finalizzato al potenziamento delle

strumentazioni tecnologiche, con apparecchiature digitali all'avanguardia, da mettere a disposizione delle 31 aree marine protette, quali:

- 19 veicoli subacquei, a controllo remoto (ROV), in grado di operare a una profondità non inferiore a 300 metri, equipaggiati con sistema di rilievo fotogrammetrico ottico, formazione avanzata e assistenza;
- 12 veicoli autonomi di superficie (ASV), equipaggiati con *Multibeam* multifrequenza, formazione avanzata e assistenza;
- 31 droni RTK comprensivi di sensore LiDAR, e 31 droni RTK comprensivi di sensore Multispettrale, accessori, software di gestione dei dati, formazione avanzata e assistenza;
- 31 sistemi ottici 3D subacquei composti da camera fotografica e illuminatori LED;

Il secondo intervento riguarda invece l'acquisizione di un servizio di monitoraggio delle aree marine protette in *near real-time*, mediante l'elaborazione di dati da satellite multisensore e multiplatforma e con sistemi *legacy*/cooperativi (AIS, VMS, RF) e di un monitoraggio *in situ* con sensori di prossimità per la tutela di *habitat* e specie d'interesse comunitario che si trovano all'interno delle 11 aree marine specialmente protette di importanza mediterranea (c.d. ASPIM).

Grazie all'attivazione dei servizi previsti nell'ambito del progetto DigitAP, sarà possibile raccogliere dati sia direttamente dalle AMP, sia attraverso servizi specifici (monitoraggio remoto). Le informazioni raccolte saranno centralizzate presso ISPRA, attraverso il portale del progetto, che permetterà di disporre del complesso delle informazioni acquisite.

In data 8.8.2024 è stato pubblicato, con il supporto della Centrale di Committenza INVITALIA, il bando di gara per la fornitura di strumentazione da affidare alle Aree Marine Protette (4 lotti). Successivamente ai provvedimenti di aggiudicazione del 23.12.2024, il MASE ha provveduto al perfezionamento dei contratti con gli aggiudicatari.

Nel mese di marzo 2025, considerata la necessità di assicurare le tempistiche di realizzazione PNRR, il MASE ha dato avvio ai lotti 3 e 4 con l'esecuzione anticipata in via di urgenza. In riferimento ai lotti 1 e 2, l'avvio dell'esecuzione è sospeso per effetto di ricorsi proposti contro l'aggiudicazione. Per l'acquisizione del servizio di monitoraggio, il bando è stato pubblicato in data 17.12.2024 e sono tuttora in corso le attività di valutazione delle offerte da parte di INVITALIA.

Attraverso l'utilizzo di risorse provenienti dai fondi PNRR (Investimento M2C4 I3.2 Digitalizzazione dei parchi nazionali e delle aree marine protette), insomma, si sta procedendo a dotare il sistema delle AMP di strumentazioni tecnologiche avanzate e di competenze tecnico-scientifiche adeguate a poter svolgere attività di monitoraggio ambientale, di sorveglianza e controllo, in modo da acquisire direttamente le informazioni a supporto della gestione.

L'obiettivo è che entro il 2030, il 30% delle superfici marine di competenza italiana più importanti per la biodiversità siano adeguatamente protette, attraverso la creazione di un sistema ben collegato ed efficace di AMP con misure di conservazione definite su base spaziale. Inoltre, è previsto un livello di Protezione rigoroso per almeno il 10% delle suddette superfici marine.

Rispetto a tali obiettivi risulta strategica la nuova istituzione di Aree marine protette, l'ampliamento dei perimetri di quelle esistenti e la revisione dei livelli di zonazione di quelle istituite. Nel 2024 è stata istituita l'AMP di Capo Spartivento (CA).

Dal 1995 la Convenzione di Barcellona del 1978 è stata ridenominata "Convenzione per la protezione dell'ambiente marino e la regione costiera del Mediterraneo", il cui bacino, per la

ricchezza di specie, popolazioni e paesaggi, rappresenta uno dei siti più ricchi di biodiversità al mondo. Con il Protocollo dello stesso anno relativo alle Aree Specialmente Protette e la Biodiversità in Mediterraneo (Protocollo ASP/BD) le Parti contraenti hanno previsto, al fine di promuovere la cooperazione nella gestione e conservazione delle aree naturali, così come nella protezione delle specie minacciate e dei loro *habitat*, di istituire le già citate Aree Speciali Protette di Importanza Mediterranea (ASPIM) o SPAMI (dall'acronimo inglese *Specially Protected Areas of Mediterranean Importance*).

Il Programma delle Nazioni Unite per l'ambiente (*United Nations Environment Programme - UNEP*), con il Centro di Attività Regionale per le Aree Specialmente Protette (CAR/ASP) stabilisce la lista delle ASPIM, inserendo le aree marine protette che richiedono la candidatura secondo un *iter* standardizzato. L'Italia partecipa con 11 aree marine protette, sulle 39 totali attualmente riconosciute come ASPIM:

1. Capo Caccia – Isola Piana	2. Capo Carbonara	3. Isole Egadi
4. Miramare	5. Penisola del Sinis – Isola di Mal di Ventre	6. Plemmirio
7. Porto Cesareo	8. Portofino	9. Punta Campanella
10. Tavolara - Punta Coda Cavallo	11. Torre Guaceto	

Le 30 Aree Marine Protette istituite sono attualmente così gestite: dieci da Consorzi, nove da Amministrazioni Comunali, cinque da Enti Parco, una dalla Capitaneria di Porto, una da una Amministrazione provinciale, una da un Ente regionale, due da Parchi Regionali e una da Associazione ambientalista. I due Parchi sommersi sono gestiti da un Parco archeologico e da una Associazione ambientalista.

Sono in corso le attività per le prossime istituzioni delle AMP di:

1. Costa di Maratea;	2. Isola di Capri;	3. Isola di San Pietro;
4. Isole Cheradi e Mar Piccolo	5. Capo d'Otranto - Grotte Zinzulusa e Romanelli - Capo di Leuca;	6. Parco marino del Piceno;
7. Isola di Salina - Eolie	8. Conero	9. Golfo di Orosei – Capo Monte Santu

11. LA DIMENSIONE SUBACQUEA E LE RISORSE GEOLOGICHE DEI FONDALI

Nel quadro degli obiettivi fissati dal Piano del Mare, il Ministero della Difesa ha svolto nel 2024 un ruolo fondamentale nell'implementazione e nell'avvio operativo del Polo Nazionale della dimensione Subacquea (PNS), con sede alla Spezia. Il PNS, inaugurato ufficialmente il 12.12.2023 alla presenza del Ministro della Difesa e del Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare, si configura come un'inedita piattaforma di collaborazione intergovernativa, interdisciplinare e inter-agenzia, nata con l'intento di catalizzare e accelerare l'innovazione tecnologica nel campo della subacquea, valorizzando e integrando le competenze di istituzioni, università, centri di ricerca, industria, PMI e *start-up*.

Il 2024 ha rappresentato l'anno di avvio delle attività operative, amministrative e finanziarie del Polo, in attuazione del dettato normativo previsto dalla legge di bilancio 2023 (art. 1, commi 658 e 659, L. 197/2022) e dal decreto interministeriale 25 ottobre 2023. Le prime azioni concrete si sono tradotte nella pubblicazione di otto bandi di ricerca (BATCH 1 e BATCH 2), che hanno dato impulso alla formazione di raggruppamenti nazionali di soggetti giuridici operanti nell'ecosistema subacqueo. Tali bandi, strutturati in tre fasi (studio, sviluppo e dimostrazione in

ambiente rilevante), sono stati fortemente partecipati: 49 soggetti hanno preso parte alla prima tornata, saliti a 63 nella seconda, per un totale di 88 realtà coinvolte nella rete nazionale della subacquea.

I progetti selezionati spaziano su temi di frontiera tecnologica: dallo sviluppo di interfacce *standard* e algoritmi per veicoli subacquei autonomi, alla creazione di reti subacquee intelligenti e manipolatori modulari, fino alla ricerca su batterie avanzate per ambienti estremi e sistemi di navigazione di precisione in ambiente subacqueo. La valutazione delle proposte è stata affidata a commissioni miste, con rappresentanti della Difesa, dell'AIAD e del mondo accademico, assicurando trasparenza e rigore scientifico.

Il PNS si configura così come un *hub* tecnologico d'eccellenza a vocazione duale, con potenziali ricadute non solo in ambito militare, ma anche in settori strategici come la tutela ambientale, l'energia, l'esplorazione e la sicurezza informatica delle infrastrutture subacquee. La pubblicazione prevista, tra aprile e maggio 2025, dei bandi relativi alla BATCH 3 porterà a 15 i progetti di ricerca attivi, consolidando ulteriormente il ruolo del Polo quale volano di sviluppo e innovazione per l'intero *cluster* subacqueo nazionale, in linea con le finalità e la visione strategica del Piano del Mare.

Inoltre, nel corso del 2024, Il Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare ha avviato i lavori per l'elaborazione di un d.d.l. afferente alla dimensione subacquea, dopo aver acquisito, attraverso specifiche audizioni i contributi dal mondo imprenditoriale, associativo e accademico.

Il 25 luglio 2024, il Cipom ha reso il parere di conformità del d.d.l. alle direttive strategiche del Governo, ai sensi del punto 5.3 della direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri del 26 febbraio 2024.

L'iniziativa, finalizzata all'istituzione di un'Agenzia per la Sicurezza delle Attività Subacquee (ASAS), è frutto di specifiche interlocuzioni tra i Dicasteri interessati, promosse nel corso di molteplici riunioni tematiche organizzate dal Dipartimento per le Politiche del mare ed è volta a dotare l'Italia di uno strumento normativo e organizzativo in grado di far fronte alle crescenti esigenze di regolazione, sicurezza e coordinamento in una dimensione, quella subacquea, sempre più strategica e caratterizzata da una crescente antropizzazione.

Tale *iter* ha portato alla stesura di un disegno di legge (DDL) recante la disciplina organica della sicurezza delle attività subacquee e l'istituzione dell'Agenzia. Il provvedimento è stato approvato dal Consiglio dei ministri il 27 settembre 2024, con richiesta di sollecita calendarizzazione parlamentare, tuttora in corso.

La futura Agenzia sarà chiamata a rispondere a tre macro-esigenze prioritarie:

1. gestione delle interferenze tra attività subacquee civili, militari e di polizia, mediante funzioni di coordinamento e controllo;
2. regolazione delle attività subacquee, attraverso norme tecniche sulla sicurezza della navigazione, dei mezzi e delle infrastrutture subacquee;
3. tutela degli operatori, tramite la definizione di qualifiche, requisiti professionali e standard di sicurezza per le attività subacquee e iperbariche.

Tra le competenze assegnate all'ASAS si annoverano anche la promozione di tecnologie subacquee innovative, in sinergia con il Polo Nazionale della Subacquea, e il potenziamento delle capacità di soccorso e recupero da mezzi sinistrati, colmando un vuoto normativo e operativo in un ambito critico sia per la sicurezza nazionale che per le attività civili.

L'approvazione del DDL da parte del Governo rappresenta un passo fondamentale verso la creazione di un'Agenzia unica nel suo genere, capace di garantire sicurezza, coordinamento e visione strategica in un dominio che, anche per effetto del Piano del mare, è destinato ad assumere un ruolo centrale nelle politiche marittime nazionali. L'approvazione definitiva del provvedimento, collocherebbe, inoltre, l'Italia tra i primi Paesi ad essersi dotati di una disciplina degli abissi marini.

Nell'ambito delle competenze del Ministero delle Imprese e del *Made in Italy* (MIMIT), si segnalano alcune iniziative rilevanti per la direttrice in questione avviate nel 2024, in linea con gli obiettivi strategici del Piano del mare. In particolare:

- l'organizzazione e promozione di convegni su tematiche marittime e legate al settore della subacquea, tra cui si segnala il Convegno internazionale realizzato in collaborazione con l'*International Seabed Authority* (ISA), quale momento di confronto e approfondimento su questioni di rilevanza globale;
- la partecipazione alle attività del Polo Nazionale della Subacquea, con particolare riferimento al Tavolo Tecnico sulle traiettorie tecnologiche, finalizzato all'individuazione e al sostegno delle filiere innovative del settore.
- l'istituzione di un gruppo di lavoro con le imprese per la mappatura e il monitoraggio della filiera dei cavi sottomarini, culminata nella redazione del documento "La filiera industriale dei cavi sottomarini per telecomunicazioni a lunga percorrenza. Posizionamento nazionale"

Nell'ambito del già menzionato ddl valorizzazione risorsa mare, si annovera la definizione di un quadro normativo organico per le attività subacquee ricreative, un settore in forte espansione ma, ad oggi, privo di una disciplina omogenea a livello nazionale. Il ddl introduce un apposito Capo dedicato alla regolamentazione delle immersioni a fini turistici, con particolare attenzione alla tutela della sicurezza e del patrimonio ambientale e culturale.

L'intervento intende rispondere alla crescente domanda di esperienze legate alla scoperta dei fondali marini, dei parchi sommersi e dei siti archeologici subacquei, con l'obiettivo di promuovere lo sviluppo di itinerari turistici innovativi e sostenibili. A tal fine, il testo legislativo prevede l'individuazione delle "zone di interesse turistico subacqueo", selezionate sulla base di criteri ambientali, paesaggistici, archeologici e culturali.

Particolare rilievo è riservato agli aspetti di sicurezza delle attività e alla tutela dell'ecosistema marino, attraverso l'introduzione di requisiti specifici per guide, istruttori, centri di immersione e subacquei, che dovranno adempiere a obblighi di formazione, certificazione, copertura assicurativa e adeguata manutenzione delle attrezzature. Inoltre, è promossa la diffusione di una cultura della responsabilità ambientale, mediante l'impegno degli operatori del settore nella sensibilizzazione dei turisti circa la fragilità degli habitat marini.

L'Italia ha partecipato nel 2024 alle sessioni del Consiglio e dell'Assemblea della *International Seabed Authority* (ISA). La delegazione guidata dal MAECI e con la partecipazione del Dipartimento per le Politiche del Mare ha preso parte ai negoziati sulla bozza di regolamento per

lo sfruttamento delle risorse minerarie dei fondali marini nell'Area (alto mare al di là delle giurisdizioni nazionali, ai sensi della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare).

Il MASE segnala tre istanze per la ricerca di solfuri polimetallici nei fondali marini, a conferma del crescente interesse per lo studio e la valorizzazione sostenibile delle risorse geologiche sottomarine.

In materia di georischi marini il MASE ha promosso la stipula di numerosi accordi di ricerca con enti pubblici, università e corpi tecnici dello Stato, con l'intento di rafforzare le conoscenze sui rischi naturali in ambiente marino e migliorarne le capacità di monitoraggio e mitigazione.

Tra gli accordi in corso si segnala il progetto SPIN ("Test delle buone pratiche per lo studio della potenziale interazione tra attività offshore e pericolosità naturali"), che rappresenta la prosecuzione di un percorso metodologico già avviato nell'ambito del progetto H&RA Lacinia. Il progetto mira a validare e applicare tale metodologia in due aree di particolare interesse: l'offshore marchigiano, colpito dalla sequenza sismica del novembre 2023, e il Canale di Sicilia, dove si registra una significativa pericolosità legata a fenomeni di instabilità sottomarina.

A queste attività si affiancano le azioni avviate dal MASE per l'aggiornamento degli "Indirizzi e linee guida per il monitoraggio della sismicità, delle deformazioni del suolo e delle pressioni di poro nell'ambito delle attività antropiche", con l'obiettivo di estenderne l'applicazione anche ai siti offshore, ai progetti di stoccaggio della CO₂ e alla geotermia.

Tra gli accordi conclusi nel 2024, si evidenzia infine il progetto dedicato allo studio della circolazione di fluidi in zone estensionali e a pieghe e sovrascorrimenti, finalizzato al trasferimento in ambiente marino delle competenze sviluppate attraverso l'analisi di analoghi geologici onshore.

Il MASE ha coordinato anche una serie di attività di ricerca nell'ambito dello sfruttamento sostenibile delle risorse minerarie sottomarine, con l'obiettivo di coniugare sicurezza, tutela ambientale e sostegno alla transizione energetica e segnala la necessità di disciplinare il rilascio e la gestione dei titoli per la ricerca e la produzione in mare di minerali solidi diversi dagli idrocarburi, come i noduli polimetallici. L'interesse crescente da parte degli operatori – testimoniato dalla presentazione di tre istanze per il Mar Tirreno meridionale – non può attualmente essere accolto in assenza di un quadro normativo adeguato.

In merito il Piano del mare ha già tra i suoi obiettivi la modifica della Legge 613/1967, estendendone l'ambito anche alla ricerca e coltivazione di minerali solidi sottomarini.

A livello europeo, il Regolamento (UE) 2024/1252 (Critical Raw Materials Act – CRMA) ha definito un quadro comune per garantire l'approvvigionamento sicuro e sostenibile di materie prime critiche, strategiche per le transizioni verde e digitale. In attuazione del CRMA, l'Italia ha adottato il D.L. 84/2024, convertito dalla L. 115/2024, che semplifica le procedure autorizzative per progetti strategici di estrazione, trasformazione e riciclo, istituendo punti unici di contatto presso MASE e MIMIT, nel rispetto delle competenze regionali.

Il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) ha anche avviato iniziative di ricerca mirate a rafforzare la sicurezza delle operazioni in mare, in ottica ambientale e di transizione energetica.

Una prima iniziativa, in collaborazione con il Politecnico di Torino, Environment Park S.p.A. e IIT, ha riguardato lo sviluppo di tecnologie innovative per il monitoraggio offshore e la riconversione delle piattaforme marine. A supporto, è stato siglato un accordo operativo con la

Marina Militare per attività di monitoraggio, rilievi idro-oceanografici, ispezioni subacquee e supporto tecnico alle campagne di misura, anche in collaborazione con il Laboratorio chimico del MASE.

C'è poi il Progetto “Sicurezza operazioni a mare”, svolto con l'Università di Bologna (DICAM), sulla definizione degli scenari di incidente grave, analisi delle conseguenze ambientali e valutazione dei rischi, con riferimento al contesto dell'Adriatico.

Nel 2024 è inoltre proseguito l'aggiornamento delle Linee Guida per la redazione delle Relazioni sui Grandi Rischi (RGR) previste dal D.lgs. 145/2015, con il contributo del Politecnico di Torino e del CNR-ISMAR, sullo sviluppo di nuove metodologie per la valutazione degli impatti ambientali legati alla dismissione delle piattaforme.

12. IL SISTEMA DELLE ISOLE MINORI

La Missione M2-Rivoluzione verde e Transizione ecologica, Componente 1 Economia circolare e agricoltura sostenibile, Investimento 3.1 Isole Verdi del PNRR prevede di affrontare le principali sfide della transizione ecologica in modo integrato su aree specifiche caratterizzate da un elevato potenziale miglioramento in termini ambientali/ energetici quali quelle delle piccole Isole.

L'investimento, a titolarità del MASE, prevede il finanziamento e l'attuazione di progetti in materia di energia (fonti rinnovabili, rete elettrica, efficienza energetica), acqua (desalinizzazione), trasporti (piste ciclabili, autobus e imbarcazioni a zero emissioni) e rifiuti (raccolta differenziata) nelle piccole isole di cui all'articolo 2, comma 1, dell'Allegato 1 Parte A del decreto ministeriale n. 390, del 25 novembre 2021.

I beneficiari dell'intervento sono Capraia, Favignana, Levanzo, Marettimo, Salina, Pantelleria, Lipari, Ventotene, Lampedusa, Linosa, Ponza, Giglio, Ustica, Tremiti, Alicudi, Filicudi, Panarea, Stromboli, Vulcano.

Sono stati aggiudicati progetti per le linee: rifiuti urbani, mobilità sostenibile, efficientamento idrico, efficienza energetica, energie rinnovabili. Il Target finale della misura è il secondo trimestre 2026.

Nel d.d.l. “Valorizzazione risorsa mare”, sono infine previste alcune misure volte ad attenuare alcune condizioni di svantaggio connesse alla condizione di insularità, introducendo misure promozionali in favore del personale scolastico e sanitario che presta servizio in uno dei Comuni delle isole minori (art. 23) e prevedendo disposizioni specifiche in materia di rifornimento idrico alle stesse isole.

13. I TURISMI DEL MARE

Il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) ha contribuito in maniera significativa all'attuazione del *Piano del Mare* attraverso un ampio ventaglio di interventi normativi, fiscali e amministrativi, con ricadute dirette nell'ambito della direttrice in esame.

Con riferimento agli obiettivi delineati nei paragrafi 2.13.2 e 2.13.5 del Piano, orientati a rafforzare la competitività della portualità turistica italiana anche sotto il profilo dell'imposizione fiscale, il MEF rappresenta che, allo stato, non si registrano aggiornamenti normativi in materia di IMU e TARI.

Per quanto attiene alla TARI, la disciplina vigente, definita dalla legge n. 147 del 2013 e dal DPR n. 158 del 1999, affida ai Comuni la potestà regolamentare di determinazione delle tariffe per le utenze non domestiche, sulla base dei costi individuati secondo i criteri stabiliti dall'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente (ARERA) e nel rispetto del principio di proporzionalità, come ribadito da consolidata giurisprudenza amministrativa. In taluni casi, la competenza in materia è riconducibile alle Autorità di Sistema Portuale o Marittima, che devono affidare il servizio in concessione.

In materia di IMU, che le banchine e le aree scoperte dei porti, ove destinate alle operazioni portuali o al servizio passeggeri (compresi i crocieristi), sono classificate nella categoria catastale E/1 e, in quanto tali, escluse dal pagamento dell'imposta. I posti barca, laddove non rientranti in tale classificazione, sono normalmente inclusi nella categoria D/8, riferita a fabbricati destinati a specifiche esigenze commerciali.

In ambito IVA, si conferma l'applicazione dell'aliquota agevolata del 10% per i servizi resi dai *marina resort*, limitatamente alle prestazioni correlate direttamente alla fornitura di alloggio temporaneo ai diportisti, con esclusione dei contratti di stazionamento a lungo termine, non rientrando questi ultimi nell'ambito oggettivo del beneficio, come precisato dalla giurisprudenza europea.

Per quanto concerne il sistema balneare (paragrafo 2.13.6), è stato avviato il sistema informativo SICONBEP per la rilevazione unitaria e trasparente delle concessioni di beni pubblici. Il MEF, in raccordo con il MIT, ha promosso l'interoperabilità tra SICONBEP e il sistema SID – *Il Portale del Mare*, al fine di mappare in modo integrato le concessioni demaniali marittime. Le Linee Guida tecniche, contenenti le specifiche di trasmissione dei dati, sono attualmente in fase di definizione.

Infine, il MEF ha contribuito alla predisposizione del disegno di legge sulla valorizzazione della risorsa mare, che prevede, tra le altre misure, importanti interventi di semplificazione in ambito fiscale e digitale, nonché aggiornamenti in materia di sicurezza, concorrenza e disciplina delle attività diportistiche, anche con riferimento alle norme doganali e tributarie applicabili al noleggio e alla locazione delle unità da diporto.

Anche il Ministero del Turismo ha svolto, nell'ambito delle proprie competenze, un ruolo attivo e propositivo nel processo di definizione e implementazione del Piano del Mare. L'impegno del Ministero si è concretizzato tanto in iniziative normative quanto in interventi amministrativi, tutti mirati a rafforzare l'offerta turistica legata al mare, a supportare le filiere economiche costiere, a digitalizzare l'ecosistema turistico e a promuovere nuove modalità di fruizione del patrimonio naturale e culturale costiero, insulare e subacqueo.

Una delle azioni di maggiore rilevanza è rappresentata dall'elaborazione di un quadro normativo organico per lo sviluppo dell'attività subacquea ricreativa, settore in rapida espansione a livello internazionale ma ancora privo, in Italia, di una regolamentazione nazionale uniforme. L'azione del Ministero si è concentrata sull'introduzione, nel più ampio disegno di legge per la valorizzazione della risorsa mare, di un apposito Capo dedicato alla disciplina delle immersioni subacquee a scopo turistico. Questo intervento risponde a una domanda crescente di esperienze legate alla scoperta dei fondali marini, dei parchi sommersi e dei patrimoni archeologici sommersi, con l'obiettivo di promuovere percorsi turistici innovativi, sostenibili e ad alto valore aggiunto.

Il testo normativo prevede l'individuazione delle "zone di interesse turistico subacqueo", scelte in base a criteri ambientali, paesaggistici, archeologici e culturali, e la promozione di itinerari tematici nelle aree così individuate. Particolare attenzione è stata dedicata alla sicurezza delle attività e alla tutela dell'ambiente marino. Le disposizioni definiscono, infatti, requisiti specifici per le guide e gli istruttori subacquei, per i centri di immersione e per i subacquei stessi, introducendo obblighi di formazione, certificazione, copertura assicurativa e manutenzione delle attrezzature. Il Ministero promuove, inoltre, una cultura della responsabilità ambientale attraverso l'obbligo per gli operatori del settore di sensibilizzare i turisti sulla fragilità degli ecosistemi marini.

L'approvazione del disegno di legge da parte del Consiglio dei ministri, avvenuta il 25 novembre 2024 costituisce un passaggio decisivo nel processo di regolazione e valorizzazione del turismo subacqueo. In attesa dell'avvio dell'iter parlamentare, il Ministero ha già definito i criteri tecnici e le modalità attuative che saranno oggetto dei decreti attuativi, tra cui si segnala l'individuazione delle zone di interesse subacqueo e la predisposizione di accordi internazionali per la condivisione di buone pratiche e modelli di gestione sostenibile con altri Paesi marittimi.

Tale impianto normativo non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, essendo fondato sull'impiego delle risorse umane, strumentali e finanziarie già disponibili a legislazione vigente. Gli impatti attesi sono significativi in termini di regolarizzazione del settore, sviluppo occupazionale, valorizzazione del patrimonio sommerso e rafforzamento della sicurezza e della sostenibilità delle attività turistiche marine.

Lo stesso disegno di legge apporta modifiche a molteplici disposizioni del Codice della nautica da diporto, allo scopo di sviluppare la cantieristica, implementare i processi di digitalizzazione, semplificare le procedure amministrative, garantire la sicurezza e tutelare la concorrenza nel settore del diporto, prevedendo, in particolare, misure volte a:

- consentire, in caso di imbarcazioni o navi da diporto concesse a imprese di locazione e noleggio, l'uso commerciale delle stesse;
- subordinare l'utilizzo commerciale delle unità da diporto provenienti da Paesi terzi, al rispetto della normativa, anche europea, in materia doganale e fiscale;
- prevedere la possibilità di utilizzo delle unità da diporto adibite ad uno specifico uso commerciale, previa la prescritta annotazione, anche per altri usi commerciali;
- prevedere in materia di disposizioni per la pubblicità degli atti relativi alle unità da diporto che la ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti per la pubblicità, rilasciata Sportello telematico del diportista (STED), sostituisce la licenza di navigazione fino all'aggiornamento della medesima;
- contrastare il fenomeno della fuga verso bandiere estere delle imbarcazioni da diporto, prevedendo che le unità da diporto fino a 24 metri di bandiera estera che navigano o stazionano nelle acque interne, nel mare territoriale e nella zona di protezione ecologica italiani, di proprietà di cittadini italiani o persone giuridiche aventi, rispettivamente, residenza o sede legale in Italia, devono dimostrare l'idoneità alla navigabilità dell'unità mediante le certificazioni previste dalle norme dello stato di bandiera ovvero, qualora dette norme non prevedano certificazioni, sottoporre l'imbarcazione a visita presso un organismo tecnico;

- semplificare il regime amministrativo attualmente previsto in materia di rinnovo della licenza di navigazione”;
- prevedere che l’autorizzazione alla navigazione temporanea abilita anche alla navigazione in acque internazionali e in acque interne e territoriali straniere per i periodi necessari allo svolgimento delle attività di verifica degli scafi o motori e di trasferimento delle imbarcazioni o navi da diporto da un luogo all’altro anche per la partecipazione a saloni nautici internazionali,
- disciplinare la procedura per la conversione di patenti nautiche o di abilitazioni equipollenti estere possedute da conducenti italiani;
- limitare la responsabilità del proprietario, o del locatore dell’unità in leasing;
- prevedere che con l’unità da diporto locata il conduttore assume la temporanea detenzione della stessa e con essa i rischi derivanti dalla sua condotta;
- introdurre la possibilità che il contratto di locazione di unità da diporto prescriva il possesso di un titolo professionale per il personale preposto al comando dell’imbarcazione da diporto;
- disciplinare il noleggio di unità da diporto, fornendo una specifica definizione della fattispecie, disciplinando gli obblighi del noleggiante e del noleggiatore, individuando alcune prescrizioni in caso di noleggio occasionale.
- prevedere un apposito requisito per lo svolgimento di attività di istruzione pratica al comando di unità da diporto presso le scuole nautiche riferito al possesso del certificato di idoneità sportiva non agonistica rilasciato dal medico di medicina generale;
- dettare apposite disposizioni sui Centri di istruzione per la nautica, sulla disciplina del transito delle unità da diporto, sulla sospensione della licenza di navigazione e ritiro della dichiarazione di potenza, sull’esercizio abusivo delle attività commerciali con unità da diporto, sull’archivio telematico centrale delle unità da diporto, sui passaggi di proprietà di beni mobili registrati;
- ridurre la durata dei procedimenti amministrativi relativi alle unità da diporto;
- introdurre deroghe alle disposizioni sulla navigazione delle unità da diporto in occasione di manifestazioni sportive ed altri eventi.

Parallelamente all’azione legislativa, il Ministero del Turismo ha sviluppato una pluralità di iniziative amministrative orientate alla digitalizzazione, all’innovazione e alla promozione del sistema mare. In primo luogo, il progetto “*Tourism Digital Hub*” (TDH), finanziato nell’ambito del PNRR, rappresenta un’infrastruttura strategica per la promozione del turismo marittimo. La piattaforma italia.it e l’omonima *app* mobile sono state arricchite di nuovi contenuti dedicati al mare, con l’inserimento di oltre 240 schede tematiche riguardanti spiagge, sport acquatici, località costiere e itinerari nautici. Il Ministero ha anche attivato un piano editoriale sistemico, in collaborazione con partner pubblici e privati della filiera turistica, garantendo un aggiornamento costante dei contenuti e un’elevata qualità informativa. Grazie a tale strumento, il turista ha accesso a un portale integrato, con informazioni geolocalizzate e multilingua, che migliora significativamente la fruibilità e l’accessibilità delle destinazioni marittime italiane.

Accanto a questo, il Ministero ha sviluppato, a partire dal 2022, il programma “*Innovation Network*” a sostegno delle startup innovative nel turismo. Attraverso accordi con operatori qualificati dell’ecosistema dell’innovazione, sono stati attivati percorsi di accelerazione,

validazione e sviluppo di soluzioni ad alto impatto per la fruizione turistica del mare. Un esempio emblematico è rappresentato dalla startup “*Ulysses*”, che ha ideato un sistema gestionale per i porti turistici, digitalizzando le procedure di accesso e migliorando l’efficienza nella gestione dei flussi dei diportisti. La tecnologia, già sperimentata con successo in diversi scali marittimi, è ora in fase di estensione grazie al sostegno finanziario del Ministero, con contributi a fondo perduto fino a 115.000 euro.

Grande attenzione è stata riservata anche alle isole minori, che rappresentano una componente essenziale del patrimonio marittimo italiano, ma che scontano storiche condizioni di svantaggio strutturale. L’Accordo per lo sviluppo delle isole minori, firmato con l’ANCIM, ha attivato una serie di interventi volti alla riqualificazione urbana, alla messa in sicurezza delle coste, all’efficientamento energetico, al potenziamento della mobilità, alla gestione sostenibile delle risorse idriche e al recupero del patrimonio storico-ricettivo. L’obiettivo è integrare tali territori nella rete turistica nazionale attraverso progetti coerenti con la sostenibilità ambientale, l’identità locale e le esigenze della popolazione residente.

Per quanto riguarda il turismo nautico, il Ministero ha rafforzato le attività di promozione attraverso l’Accordo di Programma 2022 con la Regione Abruzzo (in qualità di Coordinatrice della Commissione Politiche per il Turismo della Conferenza delle Regioni e Province Autonome). L’iniziativa ha previsto tre filoni progettuali: la valorizzazione degli eventi velici come strumenti di marketing territoriale, la promozione del concept “Il mare d’inverno”, per favorire la destagionalizzazione delle mete costiere, e lo sviluppo di percorsi di turismo archeologico subacqueo, in collaborazione con enti e istituzioni locali. Tali azioni, finanziate con uno stanziamento di 625.000 euro, sono state accompagnate dalla costruzione di itinerari tematici porto-territorio e dalla partecipazione a manifestazioni nazionali di settore.

In parallelo, l’intervento “Wi-Fi by Italia.it” ha esteso l’infrastruttura digitale nei porti turistici, installando reti Wi-Fi 5G in 23 scali, con un obiettivo di 44 installazioni entro il 2025. Tale misura ha migliorato la connettività per i turisti, ha favorito l’accesso ai servizi digitali del *Tourism Digital Hub*, contribuendo alla modernizzazione del sistema portuale italiano.

Infine, il Ministero ha promosso l’analisi e la diffusione di dati e statistiche sul turismo marittimo, elemento essenziale per una *governance* informata. L’ufficio di statistica ha sviluppato *dashboard* interattive, studi settoriali e infografiche che hanno permesso di monitorare la domanda turistica, i flussi via mare, la presenza negli stabilimenti balneari e l’andamento dei porti turistici. Queste attività hanno fornito supporto alle politiche pubbliche, agli operatori del settore e ai territori nella definizione di strategie *data-driven* per lo sviluppo dell’economia del mare.

Nel suo complesso, l’azione del Ministero del Turismo si inserisce pienamente nelle direttrici del Piano del Mare, in particolare quelle relative alla promozione e internazionalizzazione del “turismo del mare”, allo sviluppo della portualità turistica e al rafforzamento del sistema delle isole minori, e rappresenta un esempio concreto di attuazione integrata di politiche pubbliche capaci di coniugare crescita economica, innovazione, inclusione territoriale e sostenibilità ambientale.

L’azione del Ministero della Cultura nel 2024 si concentra sulla valorizzazione del patrimonio culturale costiero e sottomarino, promuovendo modelli di fruizione compatibili con l’ecosistema marino e finalizzati a integrare la dimensione culturale con quella ambientale, contribuendo alla creazione di un valore bio-ecologico condiviso.

Le Soprintendenze hanno svolto un ruolo centrale nel promuovere attività di sensibilizzazione e tutela nei rispettivi territori di competenza, favorendo progetti e iniziative orientate a una fruizione turistica consapevole e sostenibile. Tra queste, si segnala l'azione della SABAP per Sassari e Nuoro, che ha ottenuto la tutela diretta della fascia costiera di Valledoria (Decreto CO.RE.PA.CU. n. 16/2025), dove sorge il complesso archeologico di San Pietro a Mare, rilevante per la presenza di insediamenti romani e medievali. La Soprintendenza di Palermo ha invece supportato i progetti del Comune per il Parco a mare dello Sperone e la riqualificazione ecocompatibile del lungomare della Bandita.

In merito alla tutela dei manufatti di interesse storico-culturale connessi alle attività economiche legate al mare, tra le principali iniziative, si segnala il contributo della Direzione Regionale Musei Nazionali Lazio, che ha avviato un accordo con lo Stato Maggiore della Marina Militare per la valorizzazione congiunta di siti museali legati alla cultura del mare (tra cui i Musei archeologici di Civitavecchia, Nemi e Sperlonga). È inoltre in fase di definizione un protocollo d'intesa per l'istituzione di una rete di musei dell'archeologia navale, con il coordinamento della Direzione, del Parco archeologico di Ostia Antica e dei Musei nazionali di Pisa.

La Soprintendenza per le province di Sassari e Nuoro ha riferito del progetto di catalogazione, studio e restauro di circa 90.000 reperti rinvenuti nei fondali del porto romano di Turrus Libisonis (Porto Torres), preziosa testimonianza dei traffici commerciali in età imperiale.

Parallelamente, la Soprintendenza di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini ha ottenuto finanziamenti per il completamento del restauro della "Barca di Teodorico", imbarcazione altomedievale di eccezionale valore storico, i cui lavori si concluderanno entro il 2026, in coincidenza con il 1500° anniversario della morte del re goto.

In merito alle esperienze di salvaguardia e valorizzazione delle strutture insediative storiche e dei valori scenici e panoramici connessi al rapporto di intervisibilità terra-mare, il Ministero della Cultura segnala l'intervento della Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Palermo, che ha supportato le fasi progettuali per il recupero dell'approdo storico della Tonnara Bordonaro a Vergine Maria, lungo la costa nord-occidentale del capoluogo siciliano.

Infine, numerose Soprintendenze ABAP hanno avviato attività divulgative nei rispettivi territori.

14. I CAMBIAMENTI CLIMATICI

Nel 2024, il governo italiano ha intrapreso diverse iniziative per affrontare i cambiamenti climatici, con particolare attenzione alla protezione del mare e delle coste. Queste azioni si sono concentrate su strategie di adattamento, monitoraggio ambientale e gestione sostenibile delle risorse marine e costiere.

Il MASE, con il supporto tecnico-scientifico dell'ISPRA, ha proseguito l'attuazione della Strategia Marina, in linea con la Direttiva 2008/56/CE. Nel 2024 è stata avviata una consultazione pubblica per aggiornare la Valutazione Ambientale, la definizione del Buono Stato Ambientale (GES) e i Traguardi Ambientali (Target) per ciascuno degli 11 descrittori della strategia. Questa consultazione ha coinvolto diverse amministrazioni centrali e locali, rappresentate nel Comitato Tecnico previsto dal D.Lgs. 190/2010.

Nel dicembre 2023 è stato poi approvato il Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC). Il Piano include 26 azioni specifiche per le aree costiere. Queste misure

adottano un approccio sistemico ed ecosistemico, comprendendo la rinaturalizzazione delle coste, la ricostituzione di fasce dunali e zone umide, e l'identificazione di aree adatte all'espansione degli habitat esistenti. Inoltre, il piano prevede iniziative di sensibilizzazione delle comunità costiere sui rischi climatici, attraverso campagne di comunicazione e sistemi di allerta.

Sebbene il PNACC rappresenti un passo significativo, la sua attuazione ha incontrato ostacoli finanziari. A fine 2024 è emerso che la Legge di Bilancio non ha stanziato fondi dedicati per l'implementazione delle misure previste, sollevando preoccupazioni sulla capacità del piano di tradursi in azioni concrete.

Il Rapporto Spiagge 2024 di Legambiente ha invece evidenziato un aumento degli eventi meteo estremi che minacciano le coste italiane, con 816 eventi significativi registrati negli ultimi 4 anni.

A livello locale, sono proseguiti i programmi di adattamento ai cambiamenti climatici in ambito urbano, anche costiero. Il Programma Sperimentale per l'Adattamento ai Cambiamenti Climatici in Ambito Urbano, lanciato nel 2021, ha continuato a supportare i comuni nella realizzazione di interventi per aumentare la resilienza degli insediamenti. Le azioni includono, tra le altre:

- la realizzazione di interventi di edilizia climatica, barriere alberate ombreggianti, sistemi di coibentazione e ventilazione naturale, tetti freddi e tetti ventilati, ecc.;
- la creazione di sistemi di raccolta delle acque meteoriche, con depurazione e accumulo finalizzato al riciclo per usi non umani e interventi finalizzati al riciclo e riutilizzo delle acque reflue depurate, al fine di rinforzare pratiche di circolarità nella gestione del ciclo idrico integrato;
- la sperimentazione sugli spazi pubblici di soluzioni per il drenaggio urbano sostenibile, come vasche e serbatoi deputati alla raccolta e al deflusso dell'acqua meteorica in caso di precipitazioni particolarmente intense;
- misure finalizzate a migliorare le conoscenze a livello locale (es. implementazione di banche dati climatiche/impatto/vulnerabilità, sistemi ICT predittivi, rafforzamento dei sistemi di monitoraggio, ricerca di nuove fonti di approvvigionamento idrico, ecc.), nonché alla redazione di strumenti di pianificazione comunale di adattamento ai cambiamenti climatici;
- misure finalizzate a migliorare la capacità di previsione a livello locale (es. scenari climatici, analisi di rischio, ecc.);
- misure di sensibilizzazione, formazione, partecipazione sull'adattamento a livello locale e sulla riduzione della vulnerabilità specifica per gli operatori locali e per la rete dei portatori di interesse.

In sintesi, nel 2024 il Governo italiano ha rafforzato le politiche per la protezione del mare e delle coste attraverso l'aggiornamento della Strategia Marina, l'attuazione del PNACC, l'attenzione alle criticità evidenziate da organizzazioni ambientaliste e l'attuazione a livello locale di programmi di adattamento. In ogni caso, la realizzazione di queste iniziative richiede un impegno continuo e il superamento di ostacoli finanziari e normativi.

15. LA COOPERAZIONE EUROPEA ED INTERNAZIONALE

Come nel 2014-2020, nel ciclo di programmazione 2021-2027, la politica di coesione dell'Unione europea punta alla realizzazione di due obiettivi, volti a rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale. Il primo riguarda gli Investimenti a favore dell'Occupazione e

della Crescita (“IOC”), che nel periodo di riferimento riceve il sostegno finanziario dal Fondo europeo di sviluppo regionale (“FESR”), dal Fondo sociale europeo Plus (“FSE+”), dal Fondo di coesione (“FC”) (destinato agli Stati membri con un reddito nazionale lordo (RNL) pro capite inferiore al 90% della media dell’UE-27 e di cui, quindi, non beneficia l’Italia) e infine dal Fondo per la transizione giusta (“JTF”).

Il secondo è quello della Cooperazione Territoriale Europea (“CTE”), comunemente conosciuta come Interreg, finanziata dal Fondo europeo di sviluppo regionale (“FESR”), dallo *Strumento di Vicinato, sviluppo e cooperazione internazionale* (“NDICI”) e dello *Strumento di Pre-adesione* (“IPA”).

Entrambi gli Obiettivi costituiscono riferimenti essenziali per il settore marittimo e operano in sinergia con le finalità degli interventi attivati a livello nazionale e complementari alla programmazione comunitaria, finanziati con le risorse del Fondo di Rotazione di cui alla legge n. 183/1987, nonché ulteriori risorse nazionali del Fondo Sviluppo e Coesione. Ai Fondi europei che sostengono la politica di coesione 2021-2027 si aggiunge il Fondo Europeo per gli Affari Marittimi, la Pesca e l’Acquacoltura (FEAMPA).

Anche nel 2021-2027 l’Italia partecipa a 19 programmi CTE fra gli 86 programmi previsti dalla politica di coesione dell’UE.

Nel ciclo attuale, l’Italia ha ottenuto il rafforzamento della cooperazione mediterranea, sostenuto il valore della concentrazione geografica e tematica in tutti i programmi, così come l’opportunità di utilizzare al meglio la maggiore flessibilità tra programmi e strumenti contenuti nelle nuove proposte regolamentari. È stato, inoltre, affermato il principio della necessità di collegare gli ampliamenti delle aree sostenute dai programmi a fronte di un maggiore impegno finanziario da parte dei Paesi.

Per il 2021-2027, il livello di attuazione della CTE ha visto, al 30 giugno 2024, l’approvazione di 769 progetti, a testimonianza di una dinamica positiva sia in termini quantitativi che qualitativi. I progetti spaziano dall’innovazione tecnologica alla sostenibilità ambientale, dalla coesione sociale allo sviluppo economico locale, coinvolgendo un ampio spettro di attori: amministrazioni pubbliche, università, centri di ricerca, imprese e organizzazioni della società civile. Da segnalare anche l’importante partecipazione italiana ai partenariati: i beneficiari nazionali risultano coinvolti nella quasi totalità dei progetti approvati, e spesso in qualità di capofila.

I dati di avanzamento al 31 dicembre 2024 evidenziano un impegno pari al 24,27% e una spesa certificata pari all’1,13%. Pur trattandosi di valori fisiologici a questa fase della programmazione, è importante sottolineare che alcuni programmi con Autorità di Gestione italiana scontano un lieve ritardo rispetto a quelli a gestione estera, in parte dovuto ai vincoli amministrativi legati ai bilanci regionali.

Va inoltre ricordato che i programmi sono soggetti alla regola del disimpegno automatico N+3, secondo la quale le risorse impegnate devono essere effettivamente spese entro il terzo anno successivo all’impegno di bilancio (es. risorse 2022 → spesa entro il 31 dicembre 2025), pena la perdita delle stesse. Per i programmi finanziati tramite lo strumento NEXT, si applica invece la regola N+5.

L’architettura di *governance* nazionale, che comprende il coinvolgimento attivo del sistema regionale e delle province autonome, del partenariato economico e sociale e della società civile, si dimostra essenziale per garantire coerenza strategica, efficacia operativa e massimizzazione degli impatti sul territorio. Il continuo monitoraggio e la capacità di adattamento alle esigenze

locali e alle sfide emergenti restano condizioni imprescindibili per il pieno successo della cooperazione territoriale e del suo contributo agli obiettivi della politica di coesione europea.

In Italia, al Ministro per gli affari europei, il PNRR e le politiche di coesione è attribuita sia la competenza per le attività del coordinamento e della programmazione delle politiche di coesione e di sviluppo territoriale che, in stretto coordinamento con il MAECI, quella in ambito Strategie macroregionali (EUSAIR ed EUSALP) e Iniziativa strategica WestMED (Strategia di bacino marittimo). In tal senso, nel quadro delle sue attività, il Ministro è coinvolto in varie strategie: tematiche, territoriali, misure speciali di sostegno in particolare nel Mezzogiorno, macroregionali e di bacino marittimo dell'Unione europea.

Queste ultime riguardano specifiche aree geografiche europee di diversi Stati membri che richiedono un approccio condiviso e azioni coordinate a livello di più Stati o regioni per affrontare sfide e problematiche comuni.

Sempre nell'ambito della politica di coesione dell'Unione europea 2021-2027, l'Italia partecipa all'EUSAIR (European Strategy for the Adriatic and Ionian Region), la più rilevante per il CIPOM delle due strategie macroregionali (EUSAIR e EUSALP), in quanto incentrata fortemente sul Mare (Adriatico e Ionio), nonché alla già menzionata "Iniziativa WestMED".

Più nel dettaglio, per ciò che concerne l'EUSAIR, si tratta di una strategia lanciata nel 2014 che coinvolge dieci Paesi. La finalità è promuovere una prosperità economica e sociale sostenibile nella regione, mediante la crescita e la creazione di posti di lavoro e il miglioramento della sua attrattività, competitività e connettività, preservando al tempo stesso l'ambiente e assicurandosi che gli ecosistemi costieri e marini restino sani ed equilibrati. Al momento, la strategia è in fase di revisione per adeguare le priorità d'intervento alle nuove sfide europee del "Green deal" e della digitalizzazione.

Per quanto riguarda invece WestMED, si tratta del risultato diretto della dichiarazione ministeriale euromediterranea sull'economia blu approvata dall'Unione per il Mediterraneo il 17 novembre 2015. Tale dichiarazione ha sollecitato i Paesi partecipanti ad esplorare il valore aggiunto e la fattibilità di strategie marittime appropriate a livello subregionale, prendendo come punto di riferimento l'esperienza del dialogo "5+5" che coinvolge Algeria, Francia, Italia, Libia, Malta, Mauritania, Marocco, Portogallo, Spagna e Tunisia. I tre obiettivi strategici comprendono: la creazione di uno spazio marittimo più sicuro e protetto, un'economia blu intelligente e resiliente e una migliore governance del mare.

Ogni strategia coinvolge un insieme ampio ed eterogeneo di attori e presenta dispositivi governativi peculiari. La Commissione europea riveste un ruolo di primo piano nel coordinamento strategico delle principali tappe della strategia complessiva. In ciascuno Stato partecipante, i coordinatori nazionali sono responsabili per il sostegno all'attuazione delle strategie.

Sia la strategia EUSAIR sia l'iniziativa WestMED si sono evolute nel tempo, passando da un approccio principalmente basato sulla cooperazione tra governi nazionali a un approccio sempre più orientato alla governance multilivello, capace di fornire un'opportunità di orientamento tematico a sostegno dell'integrazione dei fondi su obiettivi di medio-lungo termine.

Nella definizione della nuova politica di coesione 2021-2027, è stata evidenziata la sfida posta dal processo di "*embedding*" delle priorità della strategia EUSAIR e dell'iniziativa WestMED nei programmi della coesione.

Nel contesto della cooperazione europea ed internazionale si segnalano anche le seguenti iniziative evidenziate dal MAECI:

Sostegno della Farnesina al progetto GreenMed di Telecom Italia Sparkle

Telecom Italia Sparkle, con il progetto GreenMed, creerà un innovativo corridoio infrastrutturale in fibra ottica per collegare, attraverso un percorso diversificato e a bassa latenza, l'Europa centrale, i Balcani e i Paesi del Mediterraneo centro-orientale. Dalla costa adriatica italiana, il sistema si collegherà via terra al ricco *hub* digitale di Milano e, da lì, agli altri principali nodi europei di Internet e del *cloud*.

Il progetto presenta indubbi vantaggi strategici, possiede le caratteristiche per entrare a far parte dei progetti faro della strategia *Global Gateway* per incrementare la connettività tra UE e Balcani occidentali e sosterrrebbe il forte sviluppo del mercato digitale balcanico, che ha una previsione di crescita del 25%.

Il MAECI, in ragione del valore strategico di *GreenMed*, ha compiuto passi presso le istituzioni UE per sottolineare le citate caratteristiche, ma ha altresì sollecitato il sostegno degli altri Paesi coinvolti. Queste manifestazioni di sostegno sono state finalizzate a rafforzare la solidità della candidatura del progetto di TI Sparkle al bando per accedere al co-finanziamento dell'infrastruttura della *Connecting Europe Facility* (CEF) che si è chiuso il 13 febbraio 2025. Già nel 2024, TI Sparkle si era peraltro assicurata un finanziamento UE per il cavo Blue&Raman.

Cooperazione con i Paesi del versante Adriatico-Ionico

Le tematiche inerenti al mare sono al centro di diverse iniziative di cooperazione regionale incentrate sul versante adriatico-ionico. Tali iniziative mirano a promuovere varie forme di dialogo politico, cooperazione politica ed economica, progetti di sviluppo sostenibile e protezione ambientale fra i paesi rivieraschi del bacino adriatico. La citata EUSAIR (*EU Strategy for Adriatic and Ionian Region*) è una delle quattro strategie macroregionali lanciate dall'Unione Europea negli ultimi anni (insieme alle strategie per la regione alpina, per la regione danubiana e per la regione baltica) ed è strutturata attorno ai quattro pilastri della 1) crescita blu (economia del mare), 2) infrastrutture dell'energia e dei trasporti, 3) ambiente e 4) turismo sostenibile. Il tema della cooperazione marittima occupa quindi una posizione centrale nella Strategia. La crescita blu rappresenta il settore principale incentrato soprattutto sullo sviluppo del capitale umano nelle attività imprenditoriali e lavorative marittime (pesca, cantieristica navale e trasporto marittimo) e il bacino adriatico-ionico viene considerato un potenziale "motore di sviluppo" anche negli altri tre pilastri. Di EUSAIR fanno parte, oltre all'Italia, la Slovenia, la Croazia, la Serbia, la Macedonia del Nord, il Montenegro, la Bosnia-Erzegovina, l'Albania, la Grecia e San Marino. L'attuazione della strategia è sostenuta dall'Iniziativa Adriatico-Ionica, foro di cooperazione che raggruppa gli stessi paesi facenti parte di EUSAIR. Altro pilastro della cooperazione adriatica è la Trilaterale Italia-Croazia-Slovenia, iniziativa italiana nata a seguito della prima riunione tra i Ministri degli Esteri di Italia, Croazia e Slovenia del dicembre 2020 a Trieste, con l'obiettivo di identificare un primo nucleo di temi di comune interesse su cui avviare una cooperazione a tre nella regione. L'esercizio ha come finalità la creazione di un meccanismo di consultazioni nelle aree della connettività, dell'economia del mare e della protezione ambientale, a cui a partire dal 2022 si è aggiunta anche la sicurezza. All'ultimo incontro della Trilaterale, tenutosi a Buzet, in Croazia il 16 gennaio 2024, hanno partecipato i Ministri dell'Interno. La prossima riunione è prevista svolgersi l'11 giugno p.v. a Lipica (Slovenia).

Tra i principali risultati ottenuti nell'ambito dell'esercizio vi sono il rafforzamento del sistema portuale dell'Alto Adriatico, un più efficace coordinamento in sede UE in materia di pesca, un

approfondimento dei meccanismi di cooperazione in tema di sicurezza marittima e lo sviluppo di progettualità dedicate alla transizione verde (Valle dell'Idrogeno nell'Alto Adriatico).

Cooperazione con i Paesi del 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 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. La Commissione Europea, motore finanziario del processo, 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 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. In occasione della 17ma riunione del gruppo di lavoro UpM sull'Economia Blu Sostenibile del 19 febbraio 2025, l'Italia ha presentato il rapporto annuale aggiornato sullo stato di avanzamento nazionale di attuazione.

La Conferenza degli *Stakeholder* che si è riunita ad Atene da 19 al 21 febbraio 2024 è parte di questo processo. 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. Alla Conferenza degli *Stakeholder*, la delegazione del nostro Paese era la più numerosa dopo quella degli ospiti greci dimostrando una *leadership* distinguibile 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*”. Il sistema italiano del *Cluster* marittimo nazionale costituisce 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.

Altro progetto significativo per lo Sviluppo Sostenibile della *Blue Economy* nel Mediterraneo occidentale è l'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) e costituisce un ulteriore strumento per l'integrazione delle economie marittime dei Paesi partecipanti.

Nell'ambito di questa iniziativa, il National Hub (NH) italiano coordina il gruppo tecnico sul *Green Shipping* e l'Alleanza dei *Clusters* Marittimi, che hanno raggiunto risultati significativi in questi anni:

- in termini di progetti “*flagship*” supportati ed approvati;
- con l'avvio di 2 nuovi *clusters* marittimi nazionali (Mauritania e Libia) e l'avvio di processi consolidati in Algeria e Marocco;
- una *partnership* in tema di filiere dei sistemi di propulsione navale con carburanti alternativi.

Ai gruppi tecnici sulla decarbonizzazione del trasporto marittimo, lo sviluppo dell'acquacoltura sostenibile, la cooperazione tra i *cluster* marittimi, si sono nel frattempo aggiunti la comunità di

buone pratiche sulla pianificazione degli spazi marittimi e il turismo costiero e marittimo sostenibile.

In un contesto di sinergie con le altre due strategie di bacino (Atlantico e Mar Nero) l'Italia sta consolidando la sua centralità mediterranea, con particolare attenzione ai paesi della sponda sud.

Il Paese, infatti, oltre al sistema dei cluster, riesce a valorizzare lo straordinario sistema della ricerca (ISPRA, CNR, ENEA, INGV, SZN, OGS, INFN ecc.), i cui protagonisti sono *partners* ambiti da tutti gli *stakeholders* del Mediterraneo e WestMED supporta le iniziative ed i progetti legati alla *Mission Restore Our Ocean and Waters* e alla *Sustainable Blue Economy Partnership*.

A fine 2024, oltre 115 progetti sono stati supportati dal meccanismo di assistenza WestMED, dei quali oltre 80 dal NH italiano (di cui 60 a leadership italiana). Questi dati hanno conosciuto un ulteriore incremento all'inizio del 2025, in ragione delle ulteriori scadenze dei bandi EMFAF, ERASMUS+, e quella prossima di INTERREG NEXTMED.

In ultimo, nel dicembre 2024, è stata costituita la prima Associazione Italiana Dissalazione e Riutilizzo delle Acque (AIDARA).

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

L'Italia è *Partner* di sviluppo ASEAN (Associazione delle Nazioni del Sudest asiatico) dal 2020 e *Partner* di Dialogo IORA (*Indian Ocean Rim Association*) dal 2019.

Il Partenariato con l'ASEAN si declina nei seguenti macrosettori: politico-securitario; economico; socioculturale (compresa la cooperazione allo sviluppo e la connettività). 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).

Sempre nel 2024 è stato finanziato con 70.000 Euro - destinati in particolare ai Paesi dell'ASEAN e del PIF (Pacific Island Forum) - il *Multi-Donor Trust Fund for Tsunami, Disaster and climate preparedness*, creato dalla Commissione Economica e Sociale per l'Asia e il Pacifico delle Nazioni Unite (UN ESCAP). Il Trust Fund si pone come obiettivo il rafforzamento dei sistemi di allerta preventiva delle calamità naturali e il miglioramento della gestione delle situazioni a rischio.

Il Partenariato con la IORA si declina analogamente 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 2024 l'Italia ha realizzato le seguenti iniziative di cooperazione con la IORA:

- seminario “IORA-ITALY partnership: “*sustainable development and blue economy*“, nell'ambito del Green Tech Global Forum (Roma, 17 settembre 2024);
- seminario “*Yachting market trends in the Indian Ocean Region*“, nel contesto della 64ma edizione del Salone nautico di Genova: sono stati approfonditi gli aspetti tecnici del turismo nautico e le relative politiche di sostegno e di sviluppo, con massima attenzione per la sostenibilità ambientale;

- II Edizione del corso di formazione “*Cruise terminal management programme*” in collaborazione con CONFITARMA, COSTA e ROMA CRUISE TERMINAL (Civitavecchia 11-15 nov. 2024);
- coordinamento della partecipazione delle Università di Napoli e Venezia alle riunioni periodiche dell’Indian Ocean Rim Academic Group (IORAG) sulle tematiche dello sviluppo sostenibile;
- seconda Edizione di “*High-level specialized training course on innovative approaches to fisheries management: advancing safety, surveillance and economic diversification in IORA countries*”, in collaborazione con CIHEAM Bari.

Si tratta di iniziative apprezzate sia a livello di Segretariato IORA che di Stati Membri, con il risultato di rafforzare la proiezione dell’Italia nell’Oceano Indiano, regione di crescente rilevanza sul piano geopolitico ed economico.

Impegno dell’Italia nell’International Maritime Organization (IMO) e negli International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC FUNDS)

L’IMO, Agenzia specializzata delle Nazioni Unite, rappresenta il principale foro internazionale per la promozione della cooperazione marittima, per la regolamentazione della sicurezza marittima, della protezione ambientale e dell’efficienza energetica. L’Italia è membro di Categoria A del Consiglio dell’IMO, che riunisce i 10 principali Paesi nel settore del trasporto marittimo, sin dalla sua istituzione. Il nostro Paese è inoltre parte dei fondi IOPC, istituiti in applicazione della Convenzioni IMO, che forniscono un indennizzo per i danni (economici ed ambientali) derivanti da incidenti marittimi e dallo sversamento in mare di idrocarburi e sostanze inquinanti.

La struttura della nostra Rappresentanza Permanente (RP) presso l’IMO è stata di recente potenziata con l’istituzione di un Ufficio Marittimo presso l’Ambasciata italiana a Londra a cui è stato preposto un Esperto nominato dal MAECI. Questi, che ricopre anche l’incarico di Vice Rappresentante presso l’IMO, con il supporto di due unità delle CC.PP., coadiuva il Rappresentante Permanente, l’Ambasciatore d’Italia a Londra.

La rinnovata struttura della RP consente di rispondere alle crescenti esigenze del settore marittimo italiano fornendo un qualificato supporto tecnico e amministrativo alle numerose attività, garantendo una maggiore efficienza nella partecipazione alle attività in coordinamento con le istituzioni nazionali e dell’Unione Europea.

La RP, con il supporto di esperti, tecnici rappresentanti dell’industria e delle associazioni di categoria, prende parte a tutte le riunioni del Consiglio e ai tutti i Comitati e Sottocomitati tecnici.

In seno al Comitato per la Sicurezza Marittima (MSC), la delegazione italiana sostiene diverse iniziative con le quali contribuisce a migliorare la sicurezza delle navi e la protezione dei marittimi, proponendo standard avanzati per affrontare le nuove sfide legate all’innovazione tecnologica e alla digitalizzazione. Il ruolo di rilievo assunto dal nostro Paese, evidenziato dall’impiego delle navi militari italiane nelle aree ad alto rischio e dal contributo delle CC.PP. all’interno del Comitato interministeriale per la sicurezza dei trasporti marittimi e dei porti (CISM), ha ulteriormente contribuito a dare visibilità all’Italia nell’ambito dell’IMO.

Uno dei temi su cui la delegazione italiana sta fornendo un contributo significativo riguarda lo sviluppo delle navi “autonome” (cd. *MASS Maritime Autonomous Surface Ships*). Tale innovazione implica una revisione della normativa convenzionale esistente e la definizione di nuovi *standard* anche in materia di comunicazioni e *cybersecurity*.

Con riguardo al Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC) l'Italia promuove attivamente politiche per la decarbonizzazione del settore marittimo, contribuendo in modo significativo ai negoziati per raggiungere gli obiettivi globali di riduzione delle emissioni di gas serra. L'impegno italiano si articola su due livelli:

1. A livello europeo, la RP collabora strettamente con le RP degli altri Stati membri dell'Unione Europea per garantire l'allineamento con le politiche e le normative comunitarie, contribuendo alla definizione di strategie coerenti con il Green Deal europeo e il sistema ETS (*Emissions Trading System*) per il trasporto marittimo pur nel quadro di un approccio volto ad aggiornare tali regole per evitare penalizzazioni del settore.

2. A livello internazionale, la RP partecipa attivamente ai negoziati dell'IMO per l'attuazione della strategia di riduzione delle emissioni di gas serra, con l'obiettivo di raggiungere lo zero e *near-zero emissions* nel settore navale. A tal fine, sostiene lo sviluppo di un quadro normativo globale che disciplini non solo l'uso di carburanti alternativi a basse o nulle emissioni (come ammoniaca, idrogeno e biocarburanti avanzati), ma anche l'adozione di standard innovativi nella progettazione delle navi, volti a migliorare l'efficienza energetica e ridurre l'impatto ambientale del trasporto marittimo.

Nell'ambito degli IOPC Funds, l'Italia promuove una gestione efficace delle risorse finanziarie destinate all'indennizzo dei danni derivanti da incidenti di inquinamento da idrocarburi. La nostra Rappresentanza presso l'IMO partecipa a tutte le sessioni dei Fondi, contribuendo attivamente alla definizione delle politiche di indennizzo e all'attuazione delle relative norme convenzionali quali:

- L'*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* (CLC), Bruxelles 1969;
- La "*International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage*" del 1971 (Convenzione FUND) in tema di responsabilità civile per i danni arrecati all'ambiente marino e costiero dallo sversamento di carico trasportato di idrocarburi;
- L'*International Convention on Liability for Bunker Oil Pollution Damage* (Bunker Oil"), Londra, 23 marzo 2001, in tema di responsabilità civile per i danni causati da una potenziale fuoriuscita di combustibile dalle navi.

Iniziativa di promozione integrata dell'Italia all'estero a tema mare

"Siamo mare"

Nell'ambito dell'azione di promozione integrata dell'Italia all'estero, il MAECI ha realizzato il progetto "Siamo mare. We are Sea" in collaborazione con il MASE e con il patrocinio del Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare, curato dall'Università Politecnica delle Marche, per 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. La mostra ha accompagnato il tour mondiale della nave scuola "Amerigo Vespucci". Il progetto si articola in una mostra fotografica sulla biodiversità, gli habitat marini dell'Italia, i paesaggi costieri, in trailer e video naturalistici dedicati a biodiversità, archeologia sommersa, ricerca, nel coinvolgimento di esperti nell'organizzazione di convegni sui temi di mare e salute, cambiamenti climatici, sicurezza alimentare, energia, biodiversità, tecnologie ed economia blu sostenibile.

Geronimo Stilton. Mille Meraviglie in blu

Si tratta di un progetto in collaborazione con Edizioni Piemme-Mondadori Libri, con l'obiettivo di far conoscere alle ragazze e ai ragazzi di tutto il mondo le bellezze dei territori costieri italiani. Si tratta della seconda edizione della caccia al tesoro alla scoperta del ricco patrimonio di eccellenze italiane.

“Mediterranea”

La mostra intende raccontare la storia, la bellezza, i popoli e i miti di questo continente marino facendo ricorso alle immagini satellitari più avanzate messe a disposizione dalle Agenzie Spaziali Italiana ed Europea e da Telespazio/e-Geos.

Il percorso espositivo si articola nelle seguenti tematiche: Storia di terre e acque, popoli e culture, che ripercorre la storia del Mediterraneo, dalle colonizzazioni fenicie e greche, al dominio romano all'irruzione araba fino all'epoca moderna, Vegetazione e profumi mediterranei, Mediterraneo oggi, dedicata ai problemi relativi alla salute del Mediterraneo.

In merito alla cooperazione europea e internazionale per la promozione del sistema-mare nazionale, il Ministero della Cultura partecipa attivamente a progetti di ricerca e valorizzazione transnazionali. La Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo è protagonista del progetto europeo CREAMARE, volto allo sviluppo di modelli multimediali innovativi per la comunicazione dei beni culturali marittimi e sommersi, nell'ambito del programma Horizon 2020, la stessa Soprintendenza partecipa a TECTONIC, progetto incentrato sulla sostenibilità del patrimonio culturale subacqueo, ed è in corso anche la partecipazione al progetto NERITES, nell'ambito del programma Horizon Europe, che mira a sperimentare tecnologie autonome e non distruttive, come droni subacquei (AUV), veicoli di superficie senza equipaggio e robot telecomandati (ROV), per il monitoraggio e la mappatura dei beni culturali sommersi.

16. LA SICUREZZA

La dimensione marittima della sicurezza ha assunto negli ultimi anni ulteriore rilevanza in considerazione dell'impatto delle crisi in corso su quadranti cruciali per il commercio globale, i corridoi energetici e le infrastrutture per la comunicazione. Il blocco navale dei porti ucraini, gli ostacoli al trasporto di derrate alimentari via mare, la presenza di mine nel Mar Nero, i più recenti danneggiamenti a cavi elettrici nel Mar Baltico, testimoniano la molteplicità delle minacce ibride alla sicurezza marittima nei bacini prossimi all'Unione Europea e, in particolare, al Mediterraneo.

Nel quadro degli obiettivi strategici delineati dal Piano del Mare, l'approccio nazionale alla sicurezza marittima si fonda su un principio guida imprescindibile: garantire la sorveglianza, il controllo e la tutela degli spazi marittimi d'interesse nazionale, in tutte le loro dimensioni attraverso un'azione interforze, inter-agenzia e interministeriale. Si tratta di un impegno trasversale che incide sulla sicurezza, sull'economia, sull'ambiente e sulla proiezione strategica dell'Italia nel Mediterraneo allargato e oltre.

A tal fine, il Ministero della Difesa, per mezzo della Marina Militare, ha intensificato le attività di costruzione e aggiornamento della *Maritime Situational Awareness* (MSA), ossia della capacità di conoscenza integrata e continua della situazione marittima, resa possibile attraverso un'articolata rete di sensori, piattaforme navali, assetti aerei e sistemi informativi, in coordinamento con le altre amministrazioni competenti. Ai sensi dell'art. 111 del Codice dell'Ordinamento Militare (D.Lgs. 66/2010), la Marina assicura la disponibilità costante di tale

quadro informativo, necessario per contrastare i traffici illeciti e le minacce alla sicurezza marittima.

Nel corso del 2024, sono state portate avanti numerose operazioni navali di sicurezza marittima, in contesti sia nazionali che internazionali:

- Operazione “Mediterraneo Sicuro”, con un dispositivo aeronavale composto da sei Unità Navali (tre costantemente in mare), ha assicurato per 12 mesi la sorveglianza continua del Mediterraneo centrale e orientale (29.568 ore di moto), a tutela degli interessi strategici nazionali.
- Operazione “Fondali Sicuri”, avviata nel 2022 a seguito del sabotaggio del gasdotto Nord Stream, ha consolidato nel 2024 un dispositivo dedicato alla sorveglianza delle infrastrutture critiche subacquee, come gasdotti, oleodotti, elettrodotti e dorsali dati (1.861 ore di moto).
- Operazione “Gabinia”, risposta nazionale all’intensificarsi della pirateria nel Golfo di Guinea, ha visto un impegno di sei mesi (4.608 ore di moto).
- Operazione “ASPIDES” (UE), attiva nello stretto di Bab al-Mandeb per la tutela della libertà di navigazione in un cruciale *choke point* del commercio internazionale (11 mesi, 7.560 ore di moto).
- Operazione “Atalanta” (UE), per il contrasto alla pirateria nel Golfo di Aden e nel bacino somalo (4 mesi, 2.904 ore di moto).
- Operazione “IRINI” (UE), focalizzata sul contrasto al traffico di armi nel Mediterraneo centrale (9 mesi, 8.184 ore di moto).

A queste si affianca la partecipazione ai dispositivi permanenti della NATO (SNMG2 e SNMCMG2, per un totale di oltre 8.000 ore di moto) nell’ambito dell’Operazione NOBLE SHIELD, oltre al contributo alla Operazione SEA GUARDIAN nelle acque di giurisdizione nazionale.

In un contesto internazionale segnato da crescenti tensioni geopolitiche e strategie marittime assertive, la protezione delle infrastrutture critiche subacquee ha assunto una rilevanza strategica primaria. L’Italia, infatti, è attraversata da un fitto reticolo di impianti subacquei (gasdotti, oleodotti, cavi dati, dorsali energetiche), la cui integrità è fondamentale per la sicurezza e la prosperità del Paese. Per rispondere a questa esigenza, è stato istituito presso il Comando in Capo della Squadra Navale (CINCPNAV) il *Critical Underwater Infrastructure Surveillance Centre* (CUISC), che svolge funzione di coordinamento e monitoraggio, anche grazie alla sinergia con soggetti civili e istituti di ricerca.

Il controllo di queste infrastrutture è affidato a un dispositivo misto composto da Unità Navali di tipo Cacciamine (MHC) e da assetti specialistici del Gruppo Operativo Subacquei del COMSUBIN, capaci di operare in scenari ad alta complessità. Vista la vastità delle aree da sorvegliare, anche gli altri vettori navali e aerei impegnati in differenti missioni concorrono alla segnalazione di anomalie o presenze sospette, evidenziando un approccio integrato e dinamico alla vigilanza marittima.

Particolare attenzione è stata dedicata alla lotta alla pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata (*Illegal Unreported and Unregulated Fishing*), attività criminosa con gravi ricadute ambientali, economiche e di sicurezza. La Marina Militare, nell’ambito delle attività di istituto e della missione “Mediterraneo Sicuro”, ha effettuato nel 2024 oltre 9.000 ore di pattugliamento in vigilanza pesca, in collaborazione con le autorità competenti.

L'impegno nella sorveglianza marittima si sviluppa anche attraverso strumenti digitali e centri di comando, come il *Virtual Regional Maritime Traffic Centre* (V-RMTC) e il *National Interagency Maritime Surveillance Centre*, per favorire lo scambio informativo continuo tra le forze armate, le forze di polizia e le autorità civili, nel rispetto delle competenze istituzionali.

In sintesi, l'approccio del Ministero della Difesa alla sicurezza marittima si basa su un modello interistituzionale, multilivello e tecnologicamente avanzato, orientato alla prevenzione, alla reazione tempestiva e alla protezione degli interessi vitali della Nazione.

Dal 2024, a seguito di alcune offensive ucraine, si è registrato un allontanamento di larga parte delle unità navali russe dal principale teatro del conflitto. Tale sviluppo, unito al sostegno dei partner euroatlantici rivieraschi (i.e. Romania, Bulgaria) che hanno permesso di far transitare le navi ucraine lungo le proprie coste, ha consentito la ripresa in sicurezza dei flussi commerciali di grano dall'Ucraina anche in assenza di un'intesa partecipata da Mosca.

Resta precaria la situazione nel Mar Rosso dove sono continuati nel corso del 2024 gli attacchi dei ribelli yemeniti Houthi a danno del traffico mercantile, con ripercussioni su 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.

La parziale riduzione degli attacchi contro le navi in transito a seguito del cessate il fuoco a Gaza e lo spostamento del focus delle azioni ostili degli Houthi verso assetti statunitensi e israeliani, non ha tuttavia modificato la deviazione dei flussi commerciali tra Asia ed Europa tramite il Capo di Buona Speranza, confermando la diminuzione del traffico commerciale attraverso il Canale di Suez.

Dal suo avvio a febbraio 2024, l'operazione navale EUNAVFOR ASPIDES ha assicurato il transito di più di 700 imbarcazioni attraverso il Mar Rosso, anche grazie al contributo decisivo dell'Italia in termini di assetti e personale (oltre un quarto del personale totale). Il 15 marzo 2025 il Comando Centrale degli Stati Uniti (CENTCOM) ha annunciato l'avvio di un'operazione su larga scala contro gli Houthi, consistente in una serie di attacchi di precisione in Yemen allo scopo di difendere gli interessi americani nell'area e ripristinare la libertà di navigazione, cui hanno fatto seguito attacchi dei ribelli yemeniti contro la portaerei U.S. USS Harry S. Truman nel Mar Rosso.

Nell'area è attiva anche una forza marittima multinazionale - *Combined Maritime Forces CMF* - che fornisce navi militari e supporto aereo per il pattugliamento marittimo nelle acque di Mar Rosso, Oceano Indiano e Golfo. Nell'ambito della Task Force 153 (a comando italiano da aprile a ottobre 2024), è inquadrata l'operazione a guida anglo-americana *Prosperity Guardian*, lanciata a dicembre 2023 in risposta agli attacchi alle navi in transito nel Mar Rosso da parte dei ribelli Houthi.

Anche l'Indo-Pacifico è di rilievo strategico per i traffici marittimi globali, in ragione dell'abbondanza di materie prime, minerali critici e terre rare, fondamentali per lo sviluppo delle nuove tecnologie, la connettività e la transizione energetica e digitale.

La macro-regione ha avuto un ruolo significativo nell'agenda della nostra Presidenza G7, culminato nella Ministeriale Esteri di Fiuggi-Anagni (25-26 novembre 2024). Nell'occasione si è tenuta una sessione "interna" dedicata all'Indo-Pacifico, seguita da una allargata ad alcuni partner dell'area, tra cui Corea del Sud, Filippine, India e Indonesia. Ne è emersa la conferma di quanto sia essenziale la stabilità dell'Indo Pacifico, per la pace, minacciata dalle tensioni riconducibili a Taiwan, Mar Cinese Meridionale e penisola coreana, per la stabilità dei traffici marittimi e delle catene del valore globale, in primis di semiconduttori e materiali critici.

L'azione dell'Italia nella macro-regione si declina in: una maggiore presenza navale e aerea (campagne navali del Gruppo Portaerei Cavour, del Pattugliatore Montecuccoli e di Nave Vespucci nel 2024 e, attualmente, della Fregata Marceglia); un rafforzamento qualitativo delle nostre relazioni con alcuni *partner*, tra cui il Giappone e l'India; un accresciuto impegno finanziario e progettuale nell'ambito dei Partenariati con le Organizzazioni regionali (ASEAN, IORA e PIF). Con l'India, nel novembre 2024, è stato adottato il Piano Congiunto d'Azione Strategica 2025-29) anche in attuazione della Strategia UE del 2021.

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 ha esercitato, nel 2024, la Presidenza del gruppo *G7++ Friends of the Gulf of Guinea* e il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale ha organizzato il 2-3 dicembre 2024 a Roma, un evento informale di *stocktaking* con la partecipazione di numerosi partner della regione, del G7 ed internazionali, valorizzando il contributo assicurato sul piano bilaterale ai fini del rafforzamento dell'interoperabilità delle Marine di quei Paesi in tema di controllo e repressione dei crimini marittimi.

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

La sicurezza delle infrastrutture critiche poi sta assumendo un rilievo crescente, sia nell'ambito dell'Unione Europea che in seno alla NATO, in ragione dell'accresciuta consapevolezza circa la loro vulnerabilità e del ruolo strategico che esse rivestono nel garantire la resilienza dei sistemi economici, tecnologici e di difesa collettiva.

Il 21 febbraio 2025, la Commissione Europea e l'Alto Rappresentante dell'Unione per gli Affari Esteri e la Politica di Sicurezza hanno adottato una comunicazione congiunta finalizzata al rafforzamento della sicurezza dei cavi sottomarini. Tale iniziativa si inserisce nel solco tracciato dalla Raccomandazione del 2024 e introduce un pacchetto di misure organiche volte a incrementare la resilienza di queste infrastrutture critiche, attraverso azioni orientate alla prevenzione, all'individuazione precoce delle minacce, al potenziamento della capacità di risposta rapida e coordinata, nonché alla dissuasione di potenziali attori ostili.

L'Italia condivide l'impostazione strategica dell'iniziativa della Commissione e i finanziamenti europei potrebbero rivelarsi strumenti decisivi per:

- attivare con tempestività piani di verifica, aggiornamento e protezione dei cavi internazionali che approdano sul territorio europeo;
- promuovere progetti ad alto valore strategico, in grado di anticipare le dinamiche di mercato e stimolare investimenti privati, al fine di rafforzare e ampliare la connettività dell'Unione.

L'Italia è nella posizione di poter svolgere un ruolo chiave in questo ambito, grazie sia alla comprovata competenza e all'esperienza del comparto nazionale delle telecomunicazioni, come dimostra, tra l'altro, il progetto di posa di cavi sottomarini incluso nel PNRR per il collegamento di 21 isole minori, sia per la sua posizione geografica peculiare.

Anche in ambito NATO la protezione delle infrastrutture critiche sottomarine è oggetto di crescente attenzione. Nel febbraio 2023 è stata istituita una "cellula di coordinamento" per le infrastrutture critiche sottomarine (CUI – *Critical Undersea Infrastructure*), attualmente operativa presso la Divisione per l'Innovazione, l'Ibrido e la Cybersicurezza della NATO. Tale struttura si propone di rafforzare lo scambio di informazioni e la cooperazione tra le Nazioni

alleate, il settore privato e le autorità militari, con l'obiettivo di sviluppare nuove forme di collaborazione per la protezione delle infrastrutture sottomarine di interesse strategico.

I Vertici NATO di Vilnius (2023) e Washington (2024) hanno ribadito l'importanza di identificare e mitigare le vulnerabilità strategiche e le dipendenze legate alle infrastrutture critiche. In tale contesto, è stato riaffermato che la protezione delle CUI situate nei territori nazionali resta una responsabilità primaria degli Stati membri, ma costituisce al contempo un impegno collettivo che richiede una risposta congiunta e coordinata a livello di Alleanza.

A ulteriore conferma dell'importanza attribuita alla questione, è stato istituito il *Maritime Centre for the Security of Critical Undersea Infrastructure*, incardinato presso il Comando Marittimo (MARCOM) di Northwood, nel Regno Unito. Il Centro è incaricato di monitorare in tempo reale comportamenti sospetti in mare, rafforzare la presenza nelle aree in cui si concentrano le infrastrutture sensibili e individuare tempestivamente eventuali attacchi ibridi rivolti contro di esse.

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

Attività del CIPOM

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 PNRR e le politiche di coesione; 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 è stato supportato inizialmente dalla Struttura di missione per le Politiche del mare e, dal novembre 2024, dal Dipartimento per le Politiche del Mare, istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri e integrato da dieci qualificati esperti. Il Comitato stesso provvede, con cadenza triennale, all'elaborazione e approvazione del "Piano del mare" con il quale definire gli indirizzi strategici componenti la politica marittima nazionale.

Nel corso del 2024 si sono svolte cinque sedute del CIPOM con la trattazione degli argomenti elencati nella seguente tabella:

Data CIPOM	Argomenti all'ordine del giorno
30/05/2024	<ul style="list-style-type: none"> – Approvazione "Relazione sullo stato di attuazione del Piano del mare" – Informativa preventiva su ddl "dimensione subacquea"
25/07/2024	<ul style="list-style-type: none"> – Parere su ddl "dimensione subacquea" – Informative su collegato economia blu, ZEE e zona contigua
17/09/2024	<ul style="list-style-type: none"> – Ddl collegato sull'economia del mare – Aggiornamento annuale del Piano del mare – Individuazione degli obiettivi prioritari definiti dal Piano del mare da attuare nel breve/medio periodo
13/11/2024	<ul style="list-style-type: none"> – Obiettivi prioritari definiti dal Piano del mare da attuare nel breve/medio periodo – Collegato sull'economia del mare – Relazione sul forum "risorsa mare"
18/12/2024	<ul style="list-style-type: none"> – Riforma portualità – Pianificazione dello spazio marittimo – ZEE – Aree marine protette – Dragaggi e ripascimenti

Sul sito web del Dipartimento per le politiche del mare

www.dipartimentopolitichemare.gov.it/it/il-cipom/le-sedute-del-cipom/anno-2024/30-maggio-2024/

è possibile consultare i verbali delle sedute

Attività a supporto del CIPOM

Nel corso del 2024 l'allora Struttura di missione per le politiche del mare ha organizzato una serie di 16 audizioni tematiche, che hanno coinvolto 214 portatori d'interessi marittimi, attraverso le quali sono stati acquisiti 176 contributi, necessari all'individuazione di eventuali criticità e, conseguentemente, elaborare possibili soluzioni per un rilancio complessivo dell'economia blu nazionale.

A tali incontri, elencati nella tabella seguente, hanno preso parte portatori di interessi, rappresentanti delle Amministrazioni e Centri di ricerca:

Data Audizione	Tema Audizione
16/04/2024	Sistema isole minori
17/04/2024	Spazi marittimi
18/04/2024	Dimensione subacquea e risorse geologiche
23/04/2024	Turismi del mare
02/05/2024	Cooperazione europea ed internazionale
06/05/2024	Porti e rotte commerciali
07/05/2024	Porti e rotte commerciali
08/05/2024	Cambiamenti climatici
09/05/2024	Risorse biologiche marine
14/05/2024	Energia proveniente dal mare
21/05/2024	Transizione ecologica dell'industria del mare
22/05/2024	Industria armatoriale
23/05/2024	Cantieristica
27/05/2024	Semplificazione normativa diporto nautico
04/06/2024	Lavoro marittimo
06/06/2024	Sicurezza
25/06/2024	Cantieristica nautica da diporto e servizi

Sul sito web del Dipartimento per le politiche del mare


www.dipartimentopolitichemare.gov.it/it/consultazioni-pubbliche/

è possibile consultare i resoconti delle audizioni e i contributi dei partecipanti.

ALLEGATI

Allegato 1 – Quadro sinottico del Piano del Mare

Allegato 2 – Contributi Amministrazioni

<div><i>Presidenza del Consiglio dei Ministri</i> Dipartimento per le politiche del mare PIANO DEL MARE - Quadro sinottico -</div>					
	ARGOMENTO	AREE DI POSSIBILE INTERVENTO	POLITICHE	NOTE	
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.	Con Decreto ministeriale n. 237 del 25 settembre 2024, sono stati approvati i Piani di gestione dello spazio marittimo.	
2	Proclamazione della Zona contigua	Zona contigua italiana non dichiarata.	Proclamazione della zona contigua italiana entro il 2024.	È stato approvato in CdM lo Schema di disegno di legge, proposto da Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare, sulla valorizzazione della risorsa mare, il quale, al Capo II, prevede l'autorizzazione all'istituzione della Zona Contigua ed una nuova delimitazione delle linee di base rilevanti per la misurazione dell'estensione del mare territoriale italiano, che tiene conto della mutata morfologia costiera e del sopravvenuto sistema di riferimento europeo globale terrestre.	
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.	Il CIPOM è stato informato dei lavori propedeutici in ambito MAECI e con la collaborazione del Dipartimento, per la proclamazione, anche parziale, della ZEE italiana.	
SPAZI MARITTIMI					

																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									</
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----

				<p>Le proposte normative che mirano a ridurre le barriere burocratiche sono state inserite in alcuni provvedimenti, attualmente ancora in discussione. In particolare, il ddl ValORIZZAZIONE Risorsa Mare contiene modifiche al codice della navigazione, al regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima e a leggi di settore in materia di navigazione marittima e cantieristica, al fine di restituire competitività alle imprese italiane.</p> <p>Sono in atto i lavori per valutare la possibilità di adottare disposizioni volte ad incentivare lo sviluppo del settore, tra cui alcune misure per mitigare l'effetto degli ETS</p> <p>Previste audizioni di Regioni e MIT per individuare eventuali misure di efficientamento.</p> <p>Prevedere adeguate misure di incentivazione a favore delle società/vettori marittimi che si aggiudicano i bandi per i servizi di trasporto convenzionato con le comunità insulari, a parziale mitigazione degli effetti della normativa ETS.</p> <p>Nell'ambito della decarbonizzazione, la Commissione Europea sta esplorando le possibilità di sostenere la costruzione di navi ecologiche e, di conseguenza, la domanda di combustibili alternativi sostenibili</p>
			<p>Ridurre le barriere burocratiche e attuare una regolazione omogenea di tutti i settori coinvolti.</p> <p>Garantire un sistema flessibile e non costoso del trasporto garantendo qualità e quantità dei servizi a livello europeo;</p> <p>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").</p>	<p>Trasporto passeggeri e merci con le isole maggiori è importante per la continuità territoriale.</p>
			<p>Il traffico passeggeri e merci con le isole maggiori</p>	
7				
8			<p>Il traffico passeggeri e merci con le isole minori</p>	<p>Realizzare importanti interventi infrastrutturali nei punti di approdo.</p>

		Carente livello di concorrenza nei servizi di collegamento per le isole minori, con gravi disagi nei mesi autunnali ed invernali.	Potenziamento trasporti isole minori.	Il ddl isole minori contiene norme per potenziare i trasporti.
		Servizi marittimo-portuali da rendere maggiormente competitivi;	Incrementare l'efficienza del trasporto merci e della logistica; i livelli di “ <i>customer experience</i> ”; la sostenibilità ambientale; i livelli di sicurezza dei trasporti; i livelli di sicurezza in termini generali; favorire il bilanciamento modale e ridurre la congestione	È in corso di elaborazione la Riforma dei porti oggetto di specifica informativa del MIT in sede CIPOM
9	Il trasporto merci in contenitore	Deficit di concorrenza del settore del “ <i>transhipment</i> ” portuale nazionali, rispetto ai competitor extra-UE, specialmente quelli localizzati sulla costa Nordafricana.	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;	È in corso di elaborazione la Riforma dei porti oggetto di specifica informativa del MIT in sede CIPOM. Sono in atto iniziative del Dipartimento volte a promuovere la conoscenza delle potenzialità del trasporto marittimo tra gli imprenditori terrestri.
			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.	È in corso di elaborazione la Riforma dei porti oggetto di specifica informativa del MIT in sede CIPOM.
10	Le autostrade del mare	Consapevolezza non ancora consolidata dell'importanza del trasferimento modale sulla via marittima.	Rafforzare la consapevolezza dell'importanza del trasferimento modale sulla via marittima;	
			Sviluppare idonee politiche per assicurare il “ <i>level playing field</i> ” tra il servizio di trasporto marittimo e quelli concorrenti sulle vie terrestri;	

			<p>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;</p> <p>Assicurare attenzione alla fluidificazione del transito dei cittadini e delle merci al seguito nei servizi con Paesi <i>extra-UE</i> ovvero <i>extra Schengen</i>, onde intercettare per via marittima la crescente domanda di mobilità.</p>	<p>È in corso di elaborazione la Riforma dei porti oggetto di specifica informativa del MIT in sede CIPOM.</p>
11	La navigazione costiera di prodotti industriali e petrochimici	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>Visione unitaria del sistema portuale nazionale;</p> <p>Assicurare il rispetto incondizionato della riserva prevista dal Regolamento CE del 7 dicembre 1992, n. 3577 a favore delle imprese di navigazione dell'Unione europea.</p>	<p>È in corso di elaborazione la Riforma dei porti oggetto di specifica informativa del MIT in sede CIPOM.</p>
12	Le crociere	Settore non ancora adeguatamente sviluppato negli scali minori.	<p>Rafforzare il settore crocieristico che opera regolarmente nei nostri porti;</p> <p>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;</p>	<p>È in corso di elaborazione la Riforma dei porti oggetto di specifica informativa del MIT in sede CIPOM.</p> <p>In ambito IMO (sotto il coordinamento del Comitato FAL) sono in corso i lavori per includere nella rispettiva Convenzione FAL le dichiarazioni/informazioni per Advance Passenger Information (API) e Booking and Reservation Information (BRI)/Passenger Name Record (PNR) per navi da crociera e altre navi destinate al trasporto di passeggeri.</p>

			<p>Coordinare le amministrazioni centrali nazionali ed unionali al fine di favorire l'interoperabilità tra i sistemi informativi delle predette amministrazioni e degli operatori privati;</p> <p>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.</p>	<p>È in corso di elaborazione la Riforma dei porti oggetto di specifica informativa del MIT in sede CIPOM.</p>
13	Il <i>general cargo</i>	////	<p>Sviluppare adeguate politiche di sostegno, in relazione all'importanza fondamentale dei servizi di <i>general cargo</i> per la competitività dell'industria manifatturiera italiana;</p> <p>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.</p>	<p>È in corso di elaborazione la Riforma dei porti oggetto di specifica informativa del MIT in sede CIPOM.</p>
14	Il traffico energetico: le rinfuse liquide e secche	Scarsa attenzione ai rigassificatori ed alle strutture di stoccaggio del gas e di altri carburanti alternativi	<p>Rafforzare il tema dell'energia "che viene dal mare" e "per il mare", con interventi infrastrutturali, logistici e procedurali specificamente dedicati.</p>	<p>L'imminente proclamazione della ZEE consentirà di aumentare le concessioni per eolico d'altura. Adottare apposite linee guida comprese quella per la sicurezza delle operazioni di movimentazione di GNL in ambito portuale.</p>

15	Il trasporto fluvio-marittimo	Frequente congestione delle reti autostradali e, talvolta, delle ferrovie in un'area caratterizzata dall'ampio volume di scambi.	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.		Il ddl valorizzazione risorsa mare prevede: art. 20 lett. g. dismissione della bandiera e sospensione temporanea dell'abilitazione alla navigazione; art. 20 lett. f. Iscrizione provvisoria
16	Le misure fiscali e di aiuto al settore	Normativa di settore spesso non aggiornata e in linea con l'attuale contesto contemporaneo.	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).	Il ddl valorizzazione risorsa mare prevede: art. 20 lett. g. dismissione della bandiera e sospensione temporanea dell'abilitazione alla navigazione; art. 20 lett. f. Iscrizione provvisoria	Il ddl valorizzazione risorsa mare contiene alcune norme che modificano il codice della navigazione ed il relativo regolamento attuativo
17	La legislazione UE sulla sicurezza marittima	Settore marittimo spesso ancora poco competitivo;	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	Il ddl valorizzazione risorsa mare include misure utili a ridurre gli oneri burocratici e la dematerializzazione della documentazione. Alcune importanti misure (es. digitalizzazione dei libri	

	bandiera italiana, alla logistica portuale e al lavoro marittimo nazionale di poter competere ad armi pari nei contesti internazionali;	di	bordo).
	Allineare la normativa primaria e secondaria di settore agli standard dei Paesi europei più moderni, soprattutto sotto il profilo amministrativo, digitale e giuslavoristico;	Il ddl valorizzazione risorsa mare contiene alcune norme volte ad allineare la normativa interna a quella comunitaria (es iscrizione provvisoria, art. 20 lett g dismissione della bandiera e sospensione temporanea dell'abilitazione alla navigazione)	
	Modificare la legislazione in materia di regime amministrativo della nave, della digitalizzazione delle pratiche di bordo e della semplificazione e digitalizzazione del lavoro marittimo;	Il ddl valorizzazione della risorsa mare prevede alcune norme volte semplificare e digitalizzare le pratiche di bordo (es: art. 20 lett. i, strumenti di pagamento informatici per alcune imposte)	
Eccessiva burocrazia.	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;	Il ddl valorizzazione della risorsa mare prevede la modifica di alcune norme del codice della navigazione che recano la disciplina dei collaudi, delle ispezioni ordinarie delle stazioni radioelettriche di bordo delle navi (art. 22)	
	Revisionare il vigente "Regolamento di sicurezza" di cui al d.p.r. 8 novembre 1991, n. 435;		

		<p>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;</p>	<p>Il ddl valorizzazione della risorsa mare consente la formazione e la conservazione, anche in formato digitale delle carte, dei libri e dei documenti di bordo (art. 20 lett. i). Alcune importanti misure (es. digitalizzazione dei libri di bordo) figurano già contemplati in disegni di legge incardinati in Parlamento.</p>
		<p>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; (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, (iv) l'aggiornamento e la digitalizzazione delle procedure di imbarco e sbarco dei marittimi sia</p>	<p>Il ddl valorizzazione risorsa mare prevede alcune disposizioni volte a modificare i requisiti di accesso alle professioni del mare (art. 29), nonché in materia di ammortizzatori sociali per il lavoro nel settore della pesca.</p>

			<p>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>	<p>Il ddl valorizzazione risorsa mare introduce modifiche significative alla disciplina della sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo, intervenendo sia sul Codice delle comunicazioni elettroniche (decreto legislativo n. 259 del 2003), sia sul decreto legislativo n. 104 del 2011, relativo agli organismi che effettuano ispezioni e visite di controllo delle navi (art. 22)</p> <p>Il ddl valorizzazione risorsa mare contiene specifiche norme in materia di semplificazione della pubblicità e consolidamento delle ipoteche (art. 20 lett. p e q)</p>
		<p>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;</p>	<p>Semplificare i procedimenti amministrativi per la pubblicità dell'ipoteca navale nonché per il consolidamento della stessa.</p>	

	18	La legislazione UE per la transizione ecologica	<p>////</p>	<p>Revisione della Direttiva CE n. 16 del 2009 sul controllo da parte dello Stato di approdo;</p>	<p>La revisione delle direttive rientra nelle prerogative d'iniziativa della Commissione UE. È stato recentemente licenziato un pacchetto di nuove direttive, nuove e/o di riforma di quelle già adottate (c.d. pacchetto sicurezza) che, a regime, comporterà un'intensa attività di recepimento da parte dell'Italia nell'arco dei prossimi 24/30 mesi.</p>
				<p>Revisione della Direttiva CE n. 21 del 2009 sulla conformità ai requisiti dello Stato di bandiera;</p>	<p>La revisione delle direttive rientra nelle prerogative d'iniziativa della Commissione UE. Attività d'impulso, raccordo e/o aggiornamento informativo, tramite i funzionari italiani presso la Commissione europea. È stato recentemente licenziato un pacchetto di nuove direttive, nuove e/o di riforma di quelle già adottate (c.d. pacchetto sicurezza) che, a regime, comporterà un'intensa attività di recepimento da parte dell'Italia nell'arco dei prossimi 24/30 mesi.</p>
				<p>Revisione della Direttiva CE n. 35 del 2005 sull'inquinamento provocato dalle navi e sull'introduzione di sanzioni per reati ambientali;</p>	<p>La revisione delle direttive rientra nelle prerogative d'iniziativa della Commissione UE. È stato recentemente licenziato un pacchetto di nuove direttive, nuove e/o di riforma di quelle già adottate (c.d. pacchetto sicurezza) che, a regime, comporterà un'intensa attività di recepimento da parte dell'Italia nell'arco dei prossimi 24/30 mesi.</p>

19	Ulteriori prospettive regolatorie unionali nel settore della “blue economy”	La proposta legislativa europea denominata «Net Zero Industry Act», 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 di quest'ultimo alla luce delle peculiarità, specificità e complessità della transizione energetica del settore	Revisione della Direttiva 2009/18/CE recante principi fondamentali in materia di indagini sui sinistri nel settore del trasporto marittimo;	La revisione delle direttive rientra nelle prerogative d'iniziativa della Commissione UE. È stato recentemente licenziato un pacchetto di nuove direttive, nuove e/o di riforma di quelle già adottate (c.d. pacchetto sicurezza) che, a regime, comporterà un'intensa attività di recepimento da parte dell'Italia nell'arco dei prossimi 24/30 mesi.
			Revisione del Regolamento sull'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima e abrogazione del Regolamento CE n. 1406 del 2002.	La revisione delle direttive rientra nelle prerogative d'iniziativa della Commissione UE. È stato recentemente licenziato un pacchetto di nuove direttive, nuove e/o di riforma di quelle già adottate (c.d. pacchetto sicurezza) che, a regime, comporterà un'intensa attività di recepimento da parte dell'Italia nell'arco dei prossimi 24/30 mesi.
			Proporre la modifica del «Net Zero Industry Act», 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”;	La Commissione Europea sta elaborando una strategia industriale marittima con misure addizionali volte a proteggere le tecnologie, sviluppate in ambito unionale, e il know-how acquisito.
			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	Poca efficienza dei servizi portuali nel ridurre i tempi di attesa e stazionamento delle navi nei porti;	Promuovere misure che favoriscano la gestione dell'infrastruttura portuale mediante la concertazione di tutti gli operatori;	È in corso di elaborazione la Riforma dei porti oggetto di specifica informativa del MIT in sede CIPOM.
		Rallentamenti per attendere il nulla-osta all'ingresso in porto.	Completare i processi di digitalizzazione e combinazione dei sistemi informativi e operazionali già in uso;	È in corso di elaborazione la Riforma dei porti oggetto di specifica informativa del MIT in sede CIPOM.
			Incrementare l'efficienza e l'affidabilità dell'intera connessione intermodale e retroportuale.	È in corso di elaborazione la Riforma dei porti oggetto di specifica informativa del MIT in sede CIPOM.
21	Le reti TEN-T	Mancanza di collegamenti tra le diverse modalità di trasporto all'interno dei "Corridoi".	Efficientamento dei collegamenti ferroviari e stradali ed il completamento dei collegamenti di "ultimo miglio" a porti ed aeroporti;	È in corso di elaborazione la Riforma dei porti oggetto di specifica informativa del MIT in sede CIPOM.
			Prevedere una politica portuale nazionale armonizzata e funzionale al raggiungimento degli obiettivi dei "Corridoi";	È in corso di elaborazione la Riforma dei porti oggetto di specifica informativa del MIT in sede CIPOM.
			Incentivare l'intermodalità ferroviaria tra i porti.	Intervenire in tal senso nella stipula dei contratti di programma con RFI e ANAS
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"	Sovrapposizioni e/o inutili competizioni tra scali portuali che riducono l'efficienza complessiva degli investimenti;	Sviluppare strutture interportuali dell'hinterland mettendo, per esempio, in pratica servizi di "navettamento", anche ferroviario, tra porti e interporti;	È in corso di elaborazione la Riforma dei porti oggetto di specifica informativa del MIT in sede CIPOM.

		<p>Indisponibilità di spazi utili per esigenze di imballaggio delle merci o smistamento attraverso diverse modalità di trasporto.</p>	<p>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;</p> <p>Coordinare ed omogenizzare gli interventi su scala macroregionale per favorire le relazioni di sistema porti-interporti-piattaforme intermodali.</p>	<p>È in corso di elaborazione la Riforma dei porti oggetto di specifica informativa del MIT in sede CIPOM.</p> <p>Proporre inserimento nella Riforma portuale della previsione di un nuovo Piano generale dei trasporti e un Piano nazionale della portualità e della logistica</p>
24	Le Zes e le Zls	<p>Aree retroportuali sottoutilizzate.</p>	<p>Dare un maggiore impulso alle ZES e alle ZLS allo scopo di recuperare lo svantaggio maturato nei confronti di altre Nazioni europee.</p>	<p>Approvato piano strategico della zes unica dpcm 31.10.2024. Approvate alcune ZLS. Promuovere azioni per l’approvazione di ulteriori ZLS presso le amministrazioni competenti.</p>
25	Digitalizzazione e semplificazione	<p>Gestione cartacea dei documenti di trasporto e/o sistemi digitali obsoleti.</p>	<p>Sviluppare le piattaforme digitali in modo da facilitare l’incrocio tra domanda e offerta, fornendo servizi di <i>tracking</i>;</p> <p>Semplificazione amministrativa che tenda all’omogeneità con gli standard europei e la riduzione di passaggi e intermediari.</p>	<p>Proseguire con il processo di implementazione di servizi a valore aggiunto nei PCS delle Autorità di Sistema Portuale e della PLN</p> <p>Le principali misure di snellimento/digitalizzazione d’interesse sono ripartite su iniziative normative, tra cui:</p> <ul style="list-style-type: none">- DDL semplificazione di cui all’A.S. 1184;- DDL “valorizzazione risorsa mare”; <p>Il ddl valorizzazione risorsa mare contiene norme volte alla digitalizzazione e alla semplificazione della documentazione di bordo. Prosegue</p>

			il processo di implementazione di servizi a valore aggiunto nei PCS delle Autorità di Sistema Portuale e della PLN
		Semplificazione dei procedimenti per l'aggiornamento: i. della pianificazione portuale sia a livello strategico, con il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, sia a livello di Piano Regolatore Portuale;	
		ii. delle procedure decisionali e realizzative delle opere portuali o retroportuali;	È in corso di elaborazione la Riforma dei porti oggetto di specifica informativa del MIT in sede CIPOM.
		iii. delle procedure di valutazione ambientale e attuazione dei dragaggi.	È in corso di elaborazione la Riforma dei porti oggetto di specifica informativa del MIT in sede CIPOM.
		Gli strumenti di programmazione in ambito portuale	////
26			

27	I dragaggi portuali	Mancanza di una normativa nazionale organicamente rintracciabile.	Coordinamento delle competenze nelle singole Amministrazioni;	È in atto l'istituzione di un tavolo di coordinamento per la formulazione di linee guida e la revisione della vigente normativa dei dragaggi come da esiti riunione CIPOM 11 febbraio 2025.
28	L'intermodalità ferroviaria	Deficit dei collegamenti ferroviari dei porti del Mezzogiorno; Inadeguatezza delle connessioni dei porti più prossimi alle aree dell'Europa centrale e orientale.	Approvazione del Piano Nazionale dei Dragaggi.	È in atto l'istituzione di un tavolo di coordinamento per la formulazione di linee guida e la revisione della vigente normativa dei dragaggi come da esiti riunione CIPOM 11 febbraio 2025.
29	La transizione energetica nei porti	////	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;	Sistema di cold ironing in stato di avanzata realizzazione.

				<p>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;</p>	<p>Sistema di cold ironing in stato di avanzata realizzazione.</p>
				<p>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.</p>	<p>Adottato dal MASE il decreto nr. 414/2023 su incentivi per CER.</p>
				<p>Ricorrere all'utilizzo di bio-carburanti per ridurre l'inquinamento;</p>	
				<p>Promuovere iniziative per incentivare lo sviluppo tecnologico, la produzione e l'utilizzo di combustibili alternativi.</p>	
				<p>Emissioni di gas alteranti sono “<i>hard to abate</i>” nel settore del trasporto marittimo.</p>	
				<p>Lo sviluppo dei “<i>green corridors</i>”</p>	
				<p>30</p>	

31	Le autorità di sistema portuale	Mancanza di efficienza e competitività rispetto all'esperienza europea.	Ampliare le competenze delle AdSP nel coordinamento delle attività logistiche anche in aree retroportuali;	È in corso di elaborazione la Riforma dei porti oggetto di specifica informativa del MIT in sede CIPOM.
			Semplificazione dell'attività di gestione portuale;	È in corso di elaborazione la Riforma dei porti oggetto di specifica informativa del MIT in sede CIPOM.
			Valutare un possibile adeguamento della natura giuridica delle AdSP (al fine di poter fare impresa);	È in corso di elaborazione la Riforma dei porti oggetto di specifica informativa del MIT in sede CIPOM.
			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.	È in corso di elaborazione la Riforma dei porti oggetto di specifica informativa del MIT in sede CIPOM.
			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.	È in corso di elaborazione la Riforma dei porti oggetto di specifica informativa del MIT in sede CIPOM.
32	I servizi di deposito e distribuzione dei prodotti energetici e a servizio della pesca	////		

		<p>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 attribuite delle competenze, apportando al contempo eventuali modifiche alle disposizioni riguardanti gli affidamenti del servizio di raccolta rifiuti previsti da diverse leggi speciali;</p> <p>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;</p> <p>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.</p>	
	<p>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</p>		
33	<p>Raccolta dei rifiuti prodotti da nave e gestione dei relativi impianti portuali</p>		
34	<p>Fonti fossili</p>	<p>////</p>	<p>Preservare la competitività della flotta cisterniera rivedendo, anche, i criteri tassonomici europei;</p>
ENERGIA PROVENIENTE DAL MARE			

TRANSIZIONE ECOLOGICA DELL'INDUSTRIA DEL MARE	35	Fonti rinnovabili	////	Investire adeguate risorse per lo sviluppo di una flotta gasiera.	Il CIPOM è stato informato dei lavori in atto in ambito MAECI e con la collaborazione del Dipartimento per le Politiche del mare, per la proclamazione della ZEE parziale che consentirà, tra l'altro, il rilascio di concessioni per le energie rinnovabili, compresi i campi eolici.
	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.	Evitare produzione normativa europea confliggente con potestà regolatoria dell'IMO;	La revisione delle direttive rientra nelle prerogative d'iniziativa della Commissione UE.
				Evitare di svantaggiare gli operatori europei rispetto a quelli extra UE.	La revisione delle direttive rientra nelle prerogative d'iniziativa della Commissione UE.

37	Il “Green Deal” e il pacchetto “Fit for 55”	<p>////</p>	<p>Revisione della “<i>Energy Taxation Directive</i>” (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;</p> <p>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 “<i>FuelEU Maritime</i>”;</p> <p>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.</p>	<p>La revisione delle direttive rientra nelle prerogative d’iniziativa della Commissione UE.</p>
38	La tassonomia europea	<p>rischi derivanti dall’applicazione dei <i>Technical Screening Criteria</i> di cui al Regolamento UE 18 giugno 2020, n. 852; 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 shipping.</p>	<p>Allineamento dei <i>Technical Screening Criteria</i> alle altre normative europee proposte nell’ambito del pacchetto Fit for 55 (es. Regolamento “<i>FuelEU Maritime</i>”).</p>	<p>È stato fornito un primo report dalla Platform on Sustainable Finance che individua alcune criticità o modifiche da introdurre in materia di tassonomia in previsione della revisione del Regolamento (UE) n. 852/2020 nel 2026. La revisione delle direttive rientra nelle prerogative d’iniziativa della Commissione UE. Attività d’impulso, raccordo e/o aggiornamento informativo, tramite i funzionari italiani presso la Commissione europea.</p>

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.	Revisionare il CII entro il 2026.	La revisione del CII è in fase di discussione in sede IMO. Sono già state presentate alcune proposte di revisione durante l'MPC82 tenutosi ad ottobre 2024 e verranno ulteriormente riviste e discusse.
40	L'impatto complessivo sul trasporto e sulla economia del mare	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;	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;	Il D.Lgs. 10 settembre 2024, n. 147, ha provveduto a ripartire i proventi dell'ETS per il 70 per cento al MASE, per il 15 per cento al MIMIT e per il 15 per cento al MIT.
		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;	Reinvestimento dei proventi derivanti dall'impianto sanzionatorio a beneficio della transizione energetica del settore marittimo;	
		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;	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);	
		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.	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).	

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.	Il Comando generale delle CP ha autorizzato: 1) l'impiego di bio-fuels (FAME ed HVO), ai fini sperimentali per circa sessanta navi (di varia tipologia) battenti la bandiera italiana; 2) l'impiego, in via continuativa, dei bio-combustibili per circa dieci navi.
43	Il ruolo dei bio-fuel per 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 dei 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.	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.	

45	I servizi di ops	////	Promuovere lo sviluppo del “cold ironing” per rendere il nostro sistema marittimo portuale più efficiente dal punto di vista energetico;	Il DPM intende partecipare al tavolo di coordinamento istituito presso il MIT
			Realizzare il «Piano Nazionale del cold ironing», nell’ambito del PNRR.	Il DPM intende partecipare al tavolo di coordinamento istituito presso il MIT
46	La produzione dei carburanti	I processi industriali per ottenere combustibili carbon-neutral o zero-carbon sono tutti fortemente energivori, ovvero presuppongono un utilizzo di suolo che comporta problemi di natura etica e sociale	Favorire un’industria in grado di produrre “in modo sostenibile” i carburanti carbon-neutral o zero-carbon nelle quantità necessarie alla decarbonizzazione dell’industria dello shipping;	
			Investire i fondi previsti dal PNRR per lo sviluppo delle produzioni di idrogeno blu, verde e del biometano come materia prima.	

		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 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	- 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.	

<p>48</p> <p>Il regime ETS e il suo utilizzo</p>	<p><i>Cfr. supra “L’impatto complessivo sul trasporto e sulla economia del mare”.</i></p>	<p>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 ad assicurare la disponibilità su scala commerciale dei nuovi carburanti alternativi per il trasporto marittimo;</p>	
		<p>Colmare il differenziale di prezzo con i carburanti fossili;</p>	
		<p>Realizzare un’adeguata rete logistica per il rifornimento nei porti di tali nuovi carburanti;</p>	
		<p>Dare seguito agli interventi di rinnovo delle flotte e all’efficientamento energetico delle navi;</p>	
		<p>Azioni direttamente volte alla decarbonizzazione del comparto;</p>	
		<p>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);</p>	

				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.	
			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;	Tendere alla armonizzazione delle attività e dei comportamenti in mare attraverso la Commissione generale della pesca per il Mediterraneo e Mar Nero;	
			Una pesca non regolata crea conflitti tra pescatori che operano in mare aperto, e non solo. È 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;	Favorire un'attività di pesca che possa garantire la rinnovabilità delle risorse aliceutiche e minimizzare gli impatti sulla biodiversità, attraverso la regolazione dell'accesso agli spazi marini;	
				Potenziare il presidio dei pescatori nel presidio ambientale del mare	Il ddl valorizzazione risorsa mare introduce la rappresentanza delle associazioni della pesca nelle commissioni di riserva delle aree marine protette (ART. 31)
			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;	Generare un sistema di regole, schemi formativi, incentivi e sanzioni per regolare l'accesso alle risorse razionalizzandone il prelievo, secondo i principi dello sviluppo sostenibile;	Il ddl valorizzazione risorsa mare introduce modifiche al codice della navigazione e al relativo regolamento di esecuzione al fine di aumentare l'operatività delle barche da pesca

		Considerare gli interessi dei pescatori nelle scelte in materia di ZEE	Il Cipom monitorerà il precesso di proclamazione parziale della ZEE al fine di considerare tutti gli interessi rilevanti, compresi quelli dei pescatori
	- 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.	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 restituire in tempo	

	reale informazioni a tutti gli utenti pubblici e privati;		
	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;	Il ddl valorizzazione della risorsa mare contiene una sezione dedicata alle misure da attuare in favore del settore. Un regime previdenziale agevolato per favorire il reinbarco in caso di arresto definitivo dell'imbarcazione (art. 28) e disposizioni in materia di ammortizzatori sociali (art.29).	
	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.	Il ddl valorizzazione risorsa mare contiene disposizioni volte ad agevolare la pesca sportiva. L'art. 20 lett. C estende le deroghe per manifestazioni sportive anche a quelle organizzate dalla Federazione italiana pesca sportiva.	
	- Accelerare il processo di definizione delle Zone Allocate per l'Acquacoltura (AZA), nell'ambito della pianificazione spaziale marittima, anche per non perdere	////	
	Acquacoltura		
50			

[illegible]

			<p>- 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.</p>		
			<p>Rafforzare la competitività dei cantieri navali italiani aumentando la diversificazione dei mezzi prodotti e riducendo il differenziale di prezzo con la concorrenza.</p>	<p>Sono in atto interlocuzioni con gli operatori del settore per individuare possibili misure di rilancio della competitività.</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>	<p>La materia rientra nelle prerogative d'iniziativa della Commissione UE.</p> <p>Attività d'impulso, ricordo e/o aggiornamento informativo, tramite i funzionari italiani presso la Commissione europea</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>	<p>La materia rientra nelle prerogative d'iniziativa della Commissione UE.</p>	
			<p>- L'Europa è superata dalla Cina nella costruzione di navi portacontainer e recentemente anche di traghetti;</p>		
			<p>- I target di riduzione delle emissioni per il 2050 richiedono una totale sostituzione/ristrutturazione dell'attuale flotta mondiale, con il rischio di delegare il raggiungimento dei piani di decarbonizzazione del settore marittimo europeo alla costruzione navale asiatica.</p>		
			<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>Concorrenza globale e "level playing field"</p>		
			<p>51</p>		
			<p>52</p>		
			<p>CANTIERISTICA</p>		

53	Competitività, ricerca e innovazione	//	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;	Sono state tenute delle riunioni di coordinamento tra il MIMIT ed il Dipartimento per le Politiche del mare, al fine di definire una strategia nazionale per il rilancio della competitività del settore da far valere anche in ambito europeo. A tal fine, sono altresì in atto specifiche interlocuzioni con gli operatori del settore.
			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;	Sono state tenute delle riunioni di coordinamento tra il MIMIT ed il Dipartimento per le Politiche del mare, al fine di definire una strategia nazionale per il rilancio della competitività del settore da far valere anche in ambito europeo. A tal fine, sono altresì in atto specifiche interlocuzioni con gli operatori del settore.
			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" ZEWT) e la creazione di almeno una nuova "cpp" sulla digitalizzazione del settore marittimo;	Sono state tenute delle riunioni di coordinamento tra il MIMIT ed il Dipartimento per le Politiche del mare, al fine di definire una strategia nazionale per il rilancio della competitività del settore da far valere anche in ambito europeo. A tal fine, sono altresì in atto specifiche interlocuzioni con gli operatori del settore.
			Intervenire su formazione e forza lavoro, ad esempio attraverso l'attuazione di un "Patto per le competenze";	

			Sviluppare un piano di rinnovo del naviglio commerciale.		
54	Cantieristica nautica	////	////	////	
55	Design e concept innovativo	////	Sviluppare la progettazione verso un approccio fortemente orientato sul cliente e attingendo ai concetti di modularità, eco-design e recupero dei materiali;	-	
			Sviluppare tecnologie legate a sostenibilità, ergonomia, <i>disassembling</i> , modularità, nuovi materiali, integrazione, comfort, sensoristica.	-	
56	Propulsione ed energie	I registri navali oggi non consentono per motivi di sicurezza il semplice passaggio al " <i>full electric</i> " in alcune condizioni di mare o senza limite dalla costa.	Avviare una riforma di carattere normativo per l'adozione di nuove propulsioni.	Il MIT, tramite il Comando generale CPGC, in rapporto con le agenzie di regolazione Ue ed internazionali (EMSA ed IMO), sta contribuendo allo sviluppo della normativa tecnica in materia di propulsione elettrica delle navi.	
57	Shipyard e yacht 4.0	Barca e cantiere sono elementi sempre più interconnessi anche in navigazione.	Sviluppare una piattaforma di interconnessione tra filiera e cantiere, dedicata alla gestione della commessa e dei processi in chiave " <i>Industry 4.0</i> " (produzione interna) e NIM (<i>Naval Information Modeling</i> - 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).	-	
		Il sistema cantieristico militare di Fincantieri deve ulteriormente progredire;	Incrementare, i piani di ammodernamento e di investimento della Difesa nel settore come le azioni poste in essere per un reclutamento sempre più efficace;	Le prerogative in tale contesto restano attestate precipuamente alla Difesa, esplicitate attraverso piani capacitivi e documenti programmatici propri del Dicastero (Atto di indirizzo, Linee programmatiche, Documento programmatico pluriennale).	
		Il nuovo quadro strategico sta facendo crescere rapidamente le esigenze navali in relazione alla diffusione e all'intensità delle minacce.	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;	PNS pienamente operativo con pubblicazione di n° 8 bandi di ricerca	
			Promuovere collaborazioni nel campo della difesa e della sicurezza, sia a livello industriale sia operativo, con gli stati costieri.	È stato approvato in CdM lo Schema di disegno di legge sulla subacquea, proposto da Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare. L'art. 4 contiene norme afferenti all'istituzione di un'Autorità per la sicurezza delle attività subacquee (ASAS).	
58	Cantieristica militare				

59	Innovazione tecnologica	<p>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.</p>	<p>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;</p>	<p>Il ddl valorizzazione risorsa mare prevede l'ingresso del MUR nel Cipom (art. 2); un coinvolgimento del MUR nella procedura di definizione dell'elenco delle piattaforme multiuso off shore in dismissione, nonché una funzione di promozione di iniziative nazionali e internazionali di ricerca volte a garantire una gestione sostenibile delle risorse marine e delle aree costiere. (art. 26 e 27). Approvato d. lgs. 138 del 2024 che recepisce la direttiva 2022/2555 (NIS2). Il MIT Com gen CC P GC ha in corso iniziative legate alla disciplina delle navi senza equipaggio e alla cyber security in stretto rapporto con i progetti istruttori in corso all'IMO</p>
			<p>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.</p>	<p>PNS pienamente operativo con pubblicazione di n° 8 bandi di ricerca. Nel ddl sulla dimensione subacquea vi sono disposizioni volte a favorire la protezione delle infrastrutture critiche</p>
			<p>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.</p>	<p>È stato approvato in CdM lo Schema di disegno di legge sulla subacquea, proposto da Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare. L'art. 4 contiene norme afferenti all'istituzione dell'ASAS. Nel ddl sulla dimensione subacquea vi sono disposizioni volte a favorire la protezione delle infrastrutture critiche</p>

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 nazionale, di “sburocratizzazione” dei processi e di digitalizzazione delle procedure, visto il generale livellamento dei costi di costruzione ed esercizio della nave.	Il ddl valorizzazione della risorsa mare contiene una sezione dedicata alle misure da attuare in favore del settore.
LAVORO MARITTIMO	61	La crisi occupazionale e le opportunità di crescita	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);	Avviare una rivisitazione dei programmi scolastici in riferimento alle materie nautiche.	
			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;	Incentivare l’occupazione attraverso l’adozione di interventi di ammodernamento e semplificazione dei percorsi professionali funzionali al rilancio delle carriere marittime;	
		Ancora forte la disegualianza di genere nel settore marittimo e portuale.	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	<p>- Il d.p.r. 18 aprile 2006 n. 231 in materia di collocamento gente di mare ancora non compiutamente attuato;</p>	<p>Sollecitare l'adozione dei diversi decreti attuativi del d.p.r. n. 231 del 2006 (specie effectiveness 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).</p>	<p>Il ddl "Valorizzazione risorsa mare" amplia le categorie degli iscritti nelle matricole della gente di mare. Avviato 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" (Fonte RAA).</p>
63	La formazione	<p>////</p>	<p>Attuare una politica di incentivazione in grado di compensare i costi determinati dalla formazione obbligatoria e introdurre forme di supporto economico.</p>	<p>Istituito c/o MIT fondo destinato all'erogazione del c.d. bonus marittimi.</p> <p>Estesa applicazione degli standard di qualità, previsti dall'art. 11 della direttiva UE 2022/993 anche alle attività di certificazione, di rinnovo ed esami per il conseguimento delle certificazioni.</p> <p>Il MIT ha avviato la revisione del percorso formativo e di certificazione del personale che svolge l'attività nel settore dei viaggi costieri, ai sensi della Reg. 1/3 della Convenzione STCW '78.</p> <p>Provvedimenti adottati:</p> <p>Decreto 08.01.2024 relativo alla "Istituzione del corso di formazione sull'uso operativo dei sistemi di informazione e visualizzazione della cartografia elettronica</p> <p>Decreto 04.06.2024 relativo alla "Istituzione del corso di sicurezza personale e responsabilità sociali";</p> <p>Decreto 20.06.2024 relativo alla "Istruzioni, addestramento e certificazioni del personale imbarcato su navi veloci HSC";</p>

				Decreto 21.10.2024 relativo all'istituzione del "Corso di formazione per formatore marittimo"; Decreto 21.10.2024 relativo alla "istituzione dei corsi di addestramento avanzato per le operazioni del carico delle navi cisterna adibite al trasporto di prodotti petroliferi, chimici e gas liquefatti"; Decreto 21.10.2024 relativo al Corso di Primo Soccorso Sanitario Elementare Decreto 21.10.2024 relativo alla composizione del corpo istruttori di diversi corsi di addestramento per il personale marittimo; Decreto 3.12.2024 che disciplina le modalità di svolgimento dei corsi di formazione professionali per il personale marittimo previsti dalla Convenzione STCW'78 nella sua versione aggiornata e per la Maritime Security;
			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;	La soppressione di ANPAL attuata con il Decreto-legge 22/06/2023, n. 75 con competenze trasferite al Ministero del Lavoro.
			////	La soppressione di ANPAL attuata con il Decreto-legge 22/06/2023, n. 75 con competenze trasferite al Ministero del Lavoro.
64	Il ruolo di ANPAL Servizi			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.	La soppressione di ANPAL attuata con il Decreto-legge 22/06/2023, n. 75 con competenze trasferite al Ministero del Lavoro.
			Consentire al sistema educativo di soddisfare le esigenze di formazione continua e post-qualifica e di collaborazione con le Compagnie di Navigazione;	In corso 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.
			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;	In corso 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.
			Promuovere campagne di sensibilizzazione all'orientamento professionale presso le scuole medie inferiori, sotto coordinamento del MLPS e il Ministro per le politiche del mare;	È in atto il progetto Blue Generation della Marina Militare e della Fondazione One Ocean. In corso 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.
			Gli ITS non hanno affrontato in modo risolutivo la forte carenza di personale del settore.	
		Il ruolo degli ITS e l'educazione del mare		
65				

			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.	In corso 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. Coinvolgere il Ministero per il tema dell'istruzione in campo marittimo.
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).	////	È in corso di elaborazione la Riforma dei porti oggetto di specifica informativa del MIT in sede CIPOM.
67	Il lavoro nella pesca	Gli ammortizzatori sociali, da attivare secondo le scelte gestionali mirate alla tutela delle risorse, non sono incoriciati in un quadro normativo stabile come avviene per altri lavoratori, ovvero il settore della pesca non accede alla cassa integrazione ordinaria.	Portare a compimento la riforma degli ammortizzatori sociali nella pesca (CISOA);	Il ddl valorizzazione della risorsa mare, nel corso dell'iter parlamentare, già include alcune misure utili per il settore [regime previdenziale agevolato per favorire il reimpiego in caso di arresto definitivo dell'imbarcazione (art. 28) e disposizioni in materia di ammortizzatori sociali (art.29)]
		Difficile per i pescatori accedere a periodi di formazione sul lavoro.	Prevedere strumenti ad hoc per l'accesso dei pescatori alla formazione sul lavoro;	Il ddl valorizzazione della risorsa mare, include alcune misure utili per il settore [regime previdenziale agevolato per favorire il reimpiego in caso di arresto definitivo dell'imbarcazione (art. 28) e disposizioni in materia di ammortizzatori sociali (art.29)]

		<p>Nella pesca il fabbisogno di lavoratori stranieri rappresenta una reale emergenza, dovuta alla mancanza di ricambio generazionale.</p>	<p>Modernizzare le regole di accesso ai titoli professionali attraverso un aggiornamento normativo e la rivisitazione dei programmi d'esame.</p>	<p>Il ddl valorizzazione della risorsa mare, include alcune misure utili per il settore [regime previdenziale agevolato per favorire il reinbarco in caso di arresto definitivo dell'imbarcazione (art. 28) e disposizioni in materia di ammortizzatori sociali (art.29)]</p>
68	<p>Il “Piano Mattei” nel mondo del mare</p>	<p>////</p>	<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	<p>La conservazione degli ecosistemi marini</p>	<p>Necessità di conservare l'ambiente, minimizzare gli impatti, permettere gli usi indispensabili per la vita dell'uomo sul pianeta.</p>	<p>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;</p>	<p>IL MASE ha partecipato agli Stati generali sulle AAMMPP, indetti a Roma per il 17 e 18 dicembre 2024. Sono in atto i lavori per la riforma della legge quadro di settore del 6 dicembre 1991, n. 394, allo scopo di modernizzare la gestione delle AAMMPP, compenetrando le esigenze di tutela ambientale con quelle di uno sviluppo economico sostenibile.</p>
			<p>Proteggere e salvare gli ecosistemi marini, nell'ambito di un dinamico sistema economico, con attiva partecipazione delle imprese, significa generare ricchezza e benessere.</p>	<p>IL MASE ha partecipato agli Stati generali sulle AAMMPP, indetti a Roma per il 17 e 18 dicembre 2024. Sono in atto i lavori per la riforma della legge quadro di settore del 6 dicembre 1991, n. 394, allo scopo di modernizzare la gestione delle AAMMPP, compenetrando le esigenze di tutela ambientale con quelle di uno sviluppo economico sostenibile.</p>
GLI ECOSISTEMI E LE AMP				

<p>70</p> <p>Aree marine protette</p>	<p>////</p>	<p>Rinforcare 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;</p>	<p>Revisione della Legge n. 394/91</p>
		<p>Integrare gli obiettivi di protezione del mare con gli altri usi all'interno del processo di pianificazione spaziale marittima;</p>	<p>Revisione della Legge n. 394/91</p>
		<p>Rinforcare la missione delle AMP con risorse appropriate per esercitare una gestione efficace, con visioni aperte ed innovative;</p>	<p>Revisione della Legge n. 394/91</p>
		<p>Aggiornare la legge 6 dicembre 1991, n. 394 con la partecipazione dei portatori di interessi e delle comunità interessate;</p>	<p>Revisione della Legge n. 394/91</p>
		<p>Definire un coordinamento nazionale per la creazione di una rete delle aree marine protette;</p>	<p>Revisione della Legge n. 394/91</p>

	Coinvolgere le AA.MM.PP. nella programmazione 2021-27 “ <i>Marine Strategy</i> ”;	Revisione della Legge n. 394/91
	Ridefinire i regolamenti per la gestione in direzione di una maggiore integrazione con i restanti usi del mare;	Revisione della Legge n. 394/91
	Esemplificare i processi autorizzativi rilasciati dalle AAMMPP;	Revisione della Legge n. 394/91
	Rendere omogenei, nel rispetto delle diversità, i regolamenti di gestione delle AAMMPP, in modo da ottenere un indirizzo nazionale omogeneo;	Revisione della Legge n. 394/91
	Velocizzare le procedure di concessioni delle aree demaniali nelle competenze della AMP, espletando correttamente gli adempimenti previsti dalle direttive europee (“Rete Natura 2000”).	Revisione della Legge n. 394/91

					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;	Revisione della Legge n. 394/91
					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.	Revisione della Legge n. 394/91
					Inaugurare nel breve termine il Polo Nazionale della Subacquea	Pienamente operativo con pubblicazione di n° 8 bandi di ricerca. Pubblicato bando di ricerca del PNS per la realizzazione di adeguata infrastruttura di rete subacquea e per la realizzazione di cavi subacquei intelligenti.
					entro il 2024, istituire l’Autorità Nazionale della Subacquea.	È stato approvato in CdM lo Schema di disegno di legge sulla subacquea, proposto da Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare. L’art. 4 contiene norme afferenti all’istituzione dell’ASAS.
					Protezione infrastrutture strategiche. Mancanza mappatura fondali marini e conoscenza parametri chimico-fisici;	
					L’ambiente subacqueo	
					71	
					DIMENSIONE 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.	Realizzare, rispetto alle faglie sismogenetiche, una mappatura di dettaglio e ad una modellazione degli eventi sismici potenzialmente correlati, delle onde di maremoto generabili, 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;	
			Realizzare, rispetto alle faglie sismogenetiche, una mappatura di dettaglio e ad una modellazione degli eventi sismici potenzialmente correlati, delle onde di maremoto generabili, 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;	
			Realizzare, rispetto alle faglie sismogenetiche, una mappatura di dettaglio e ad una modellazione degli eventi sismici potenzialmente correlati, delle onde di maremoto generabili, 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;	
			Sostenere e promuovere lo sviluppo di tecnologie per il monitoraggio in ambiente sottomarino.	PNS pienamente operativo con pubblicazione di n° 8 bandi di ricerca.

73	Sfruttamento delle risorse minerarie sottomarine	<p>I minerali presenti sui fondali marini rappresentano un fattore irrinunciabile per lo sviluppo di innumerevoli settori: industriale, medico, tecnico-scientifico, militare.</p>	<p>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;</p> <p>Valutare nel breve-medio termine l'opportunità di dotarsi della normativa richiesta dall'Autorità ISA 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.</p>	<p>La delegazione italiana composta da rappresentanti del MAECI con la collaborazione del Dipartimento per le Politiche del mare sta contribuendo ai negoziati sul regolamento per lo sfruttamento delle risorse minerali dell'Area. Prossima sessione ISA marzo 2025</p>
74	Incremento delle attività subacquee	<p>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.</p>	<p>Investire nella pertinente ricerca e sperimentazione;</p> <p>Regolamentare, preservare e mettere in sicurezza un ambiente tanto strategico quanto vulnerabile ed esposto a innumerevoli rischi, sia naturali sia antropici.</p>	<p>Istituto PNS. Il Polo è pienamente operativo con pubblicazione di n° 8 bandi di ricerca.</p> <p>L'art. 4 del DDL sulla subacquea contiene norme afferenti all'istituzione dell'ASAS. Gli artt. 8 e seguenti del DDL Valorizzazione risorsa mare contengono disposizioni per la valorizzazione dell'attività subacquea a scopo ricreativo e per la tutela della sicurezza e del patrimonio ambientale e culturale</p>

SISTEMA DELLE ISOLE MINORI	75	Polo nazionale della subacquea	<p>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.</p>	<p>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).</p>	<p>Istituto PNS. Il Polo è pienamente operativo con pubblicazione di n° 8 bandi di ricerca.</p>
	76	Autorità nazionale per il controllo delle attività subacquee	<p>La crescente antropizzazione della dimensione subacquea rende necessario regolamentare e controllare l'accesso agli spazi subacquei.</p>	<p>Istituire entro il 2024 un'<i>Autorità Nazionale per il Controllo delle Attività Subacquee</i>.</p>	<p>L'art. 4 del DDL sulla subacquea contiene norme afferenti all'istituzione dell'ASAS.</p>
	77	Sistema delle isole minori	<p>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;</p> <p>Vincoli paesaggistici troppo rigidi, complesse richieste di connessione, procedure di autorizzazione intricate e spesso obsolete sono solo alcune delle barriere non tecnologiche che impediscono di mettere in pratica un'adeguata azione di transizione energetica in questi territori.</p>	<p>Assicurare un maggiore livello di sicurezza, anche attraverso la cooperazione nell'ambito della Unione europea oltre ad una interoperatività dei sistemi di sorveglianza già assicurata dalle autorità che diurnamente operano in mare, in base alle rispettive competenze previste dalla normativa vigente (polizia marittima, soccorso, sicurezza della navigazione, ecc.);</p> <p>Promuovere, nel rispetto delle rispettive competenze e dei principi unionali in materia, indirizzi strategici che favoriscano la semplificazione del settore dei trasporti marittimi e della logistica, in modo da renderli efficaci, efficienti, sicuri, sostenibili ed economicamente accessibili;</p>	<p>Proseguire l'attività di aggiornamento del rilievo idrografico e della mappatura degli accessi ai porti nonché dei parametri ambientali dei porti delle isole minori.</p> <p>Il ddl valorizzazione della risorsa mare include misure previste in favore del personale docente e sanitario che presti la propria attività lavorativa in comuni delle isole minori e volte a favorire il servizio di rifornimento idrico. È in elaborazione una bozza di ddl del Ministro per gli affari regionali e le autonomie che prevede misure per migliorare i trasporti nelle isole minori.</p>

			Promuovere delle azioni che facilitino il diritto costituzionalmente garantito alla mobilità attraverso modalità di trasporto sostenibili e accessibili;	<p>È in corso di elaborazione un ddl isole minori che prevede misure per migliorare i trasporti nelle isole, per migliorare la qualità dei servizi dei servizi pubblici essenziali e, in particolare, la tutela della salute, l'istruzione, la formazione professionale, la favorire la realizzazione di servizi di telecomunicazioni su banda ultra larga, per la telemedicina, lo sviluppo economico, il telelavoro e altre forme di lavoro agile, per promuovere e riqualificare l'offerta turistica e la sua stagionalizzazione per promuovere le attività tipiche delle isole minori e la competitività delle micro, piccole e medie imprese, favorendo i settori dell'artigianato, dei prodotti agricoli, della pesca e dell'acquacoltura, valorizzando e tutelando le risorse marine favorire la promozione in Italia e all'estero di un marchio delle isole minori d'Italia, al fine di tutelare e valorizzare i prodotti agroalimentari tipici di ciascuna isola. Incardinata al numero A.S. 143, una nuova proposta di Legge quadro, di iniziativa parlamentare, che prevede una serie di misure volte ad assicurare una crescita sociale ed economica delle isole minori</p>
			Potenziare servizio di rifornimento idrico	
			Implementare le condizioni minime di qualità delle modalità di trasporto dando, altresì, impulso ai processi di digitalizzazione delle procedure con l'impiego di nuove tecnologie che accelerino il controllo, l'imbarco e lo sbarco di passeggeri, mezzi e merci;	
			Incentivare processi che favoriscono il progressivo rinnovamento della flotta impiegata nei trasporti insulari a favore di modalità di trasporto green e sostenibili, prevedendo al contempo misure premiali a favore degli operatori che impiegano navi con sistemi di propulsione a combustibile alternativo;	

		Investire sulle infrastrutture destinate all'accoglienza dei passeggeri all'interno dei porti minori;	marine, lagunari e lacustri in considerazione del valore naturalistico e del patrimonio culturale che tali isole rappresentano. Il ddl valorizzazione della risorsa mare include misure volte a favorire il servizio di rifornimento idrico delle isole minori
		Predisporre, coinvolgendo gli Enti locali, una mappatura degli approdi utilizzati ed utilizzabili per i servizi di collegamento marittimo, onde ponderare le misure di intervento e l'insistenza del traffico diportistico, spesso antagonista rispetto alla necessità di mantenere approdi sufficienti alla domanda di trasporto pubblico;	
		Definire e implementare nuove politiche destinate a incentivare l'avvio alle professioni storicamente insediate nei contesti sociali delle isole minori, quali il lavoro marittimo, la pesca e i diversi comparti dell'industria turistica collegata al mare;	
		Incrementare la produzione di energia da fonti rinnovabili locali, l'adozione di un programma che preveda azioni di:	

		<p>i. adeguamento infrastrutturale assieme a maggiori servizi, nonché interventi che tengano conto dei fabbisogni energetici e che siano volti ad un progressivo efficientamento energetico;</p>
		<p>ii. realizzazione di strutture portuali-turistiche adeguate alle più recenti unità nautiche;</p>
		<p>iii. mobilità marittima sostenibile oltre allo sviluppo dell'economia circolare locale;</p>
		<p>iv. impulso alle attività di innovazione tecnologica nei porti turistici;</p>
		<p>v. semplificazione delle procedure di autorizzazione intricate e spesso obsolete.</p>

			Rendere Zone Economiche Speciali (ZES) tutte le isole, incluse quelle minori;	
			Creazione di agenzie di assistenza tecnica alle isole minori, ed in particolare alle autorità locali isolate, per sostenerle nella realizzazione di procedure complesse quali quelle ad evidenza pubblica.	
			Creare un brand Italia nei segmenti del Turismo mare e un'azione di marketing comune;	
			Costruire un network di eccellenza grazie all'innovazione e digitalizzazione dei sistemi;	
			Sostenere le imprese con azioni di internazionalizzazione;	
			Progettare, promuovere e sostenere un brand per le isole minori e le Aree Marine Protette e le Oasi;	
			Promuovere e salvaguardare i patrimoni sottomarini, favorendo l'incontro tra imprese e ricerca per la costruzione di itinerari turistici.	

					Rafforzare il raccordo tra imprese e ricerca per l'applicazione di innovative tecnologie utili alla semplificazione sia per le imprese che per la fruizione internazionale dei turisti; Creare e promuovere circuiti e itinerari turistici dal, al e per il mare italiano, legati alla sua cultura, alla sua religiosità, alla sua storia, alla sua educazione, alla sua sostenibilità e inclusività, alla tradizione e sovranità alimentare, aprendo ai nuovi turismi del mare.
					Definire ed armonizzare in termini fiscali ed impositivi delle norme inerenti il mare.
					Porre l'attenzione su: temi specifici come IVA, TARI e IMU (specialmente per la portualità turistica);
					agevolazione e incentivazione all'utilizzo della bandiera italiana sulle imbarcazioni e navi da diporto e non di penalizzazione;
					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.
					Promuovere la destagionalizzazione del turismo balneare, il <i>marketing</i> territoriale, la sicurezza del passeggero turista.

	</					

	Implementare il supporto fornito da ICE;		Il ddl valorizzazione della risorsa mare include misure dedicate alla navigazione da diporto (CAPO IV: Modifiche al codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 - Archivio telematico centrale delle unità da diporto - Passaggi di proprietà di beni mobili registrati - Attività di locazione, agonistica, formativa e dimostrativa, semplificazione.		
	normare lo stoccaggio e l'impiego di idrogeno e metanolo per la propulsione e la produzione di energia a bordo;				
		modificare norme in materia del codice della nautica da diporto per rendere più competitive le imprese.			
		Rafforzare la presenza italiana ai tavoli decisionali europei e mondiali dove portare le istanze nazionali per ridare centralità al Mediterraneo;			
		Promuovere: (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;			
		Necessità di contenere le emissioni di CO2 e, più in generale, l'impronta climatica.			
		Nautica da diporto			
81					

				(iv) la gestione della commessa e dei processi in chiave Industry 4.0 e NIM (Naval Information modeling).	
		Inadeguatezza degli indennizzi in favore del concessionario uscente;		Modificare l'attuale previsione normativa in materia di rivalutazione Istat dei canoni concessori;	
		Esigenza di certezza del diritto;		Definire le imprese turistiche;	
		Necessità di riqualificare le strutture dedicate alla nautica da diporto nel rispetto della sostenibilità ambientale, sociale ed economica;		Introdurre una normativa che disciplini gli oneri economici e non relativi ai dragaggi e movimentazioni delle sabbie;	In corso di avvio gruppo di lavoro "Dragaggi" coordinato dal DPM
				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;	
		Indennizzi a favore del concessionario uscente e durata delle concessioni demaniali;		inapplicabilità dell'articolo 109 R.D. 18 giugno 1931, n. 773 (Tulps) ai Marina Resorts in analogia a quanto previsto per i porti turistici.	
				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.	

83	Il sistema balneare	Necessità di essere concorrenziali ed in linea con il diritto europeo;	Contiguare 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;	Il tema delle concessioni balneari è attualmente oggetto dell'art.1 del D.L.16/09/2024, n. 131 – c.d. "decreto salva infrazioni", norma che autorizza la proroga delle concessioni vigenti fino al 2027, impone successivamente alle Amministrazioni comunali l'effettuazione delle gare per l'aggiudicazione dei nuovi titoli.
		Esigenza di certezza del diritto;	Predisporre una mappatura delle spiagge ad opera di un tavolo tecnico consultivo in materia di concessioni demaniali 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.	Il tema delle concessioni balneari è attualmente oggetto dell'art.1 del D.L.16/09/2024, n. 131 – c.d. "decreto salva infrazioni", norma che autorizza la proroga delle concessioni vigenti fino al 2027, impone successivamente alle Amministrazioni comunali l'effettuazione delle gare per l'aggiudicazione dei nuovi titoli.
		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.	Avvalersi, ove necessario, dell'istituto della concessione provvisoria, ai sensi e per gli effetti dell'art. 10 Reg. Cod. Nav.	Il tema delle concessioni balneari è attualmente oggetto dell'art.1 del D.L.16/09/2024, n. 131 – c.d. "decreto salva infrazioni", norma che autorizza la proroga delle concessioni vigenti fino al 2027, impone successivamente alle Amministrazioni comunali l'effettuazione delle gare per l'aggiudicazione dei nuovi titoli.
84	Turismo nautico	Necessità di rendere il sistema nautico italiano competitivo;	Definire le Linee guida nazionali per le procedure doganali, d'immigrazione, sanitarie, di polizia;	Il ddl valorizzazione risorsa mare apporta modifiche a molteplici disposizioni del Codice della nautica da diporto, allo scopo di sviluppare la cantieristica, implementare i processi di digitalizzazione, semplificare le procedure amministrative, garantire la

			sicurezza e tutelare la concorrenza nel settore del diporto,
	Necessità di snellimento e armonizzazione delle procedure.	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 amatori unità;	Il ddl valorizzazione risorsa mare apporta modifiche a molteplici disposizioni del Codice della nautica da diporto, allo scopo di sviluppare la cantieristica, implementare i processi di digitalizzazione, semplificare le procedure amministrative, garantire la sicurezza e tutelare la concorrenza nel settore del diporto. Si segnala il coordinamento di cui è promotore il MIT nei confronti dei Dicasteri dell'interno e del MEF. Tale coordinamento si concretizza, ad ogni avvio di stagione, nell'adozione di una direttiva congiunta per le unità di GDF, Carabinieri, Polizia di Stato e Guardia costiera, finalizzata alla razionalizzazione delle visite per il rilascio dei bollini blu.
		Implementare le modalità di verifica delle unità da diporto per via telematica;	Il ddl valorizzazione risorsa mare apporta modifiche a molteplici disposizioni del Codice della nautica da diporto, allo scopo di sviluppare la cantieristica, implementare i processi di digitalizzazione, semplificare le procedure amministrative, garantire la sicurezza e tutelare la concorrenza nel settore del diporto.

			Procedere a una semplificazione tecnico-normativa per mantenere un allineamento competitivo con le normative del Registro maltese (UE) e quello UK (extra UE).	Il ddl valorizzazione risorsa mare apporta modifiche a molteplici disposizioni del Codice della nautica da diporto, allo scopo di sviluppare la cantieristica, implementare i processi di digitalizzazione, semplificare le procedure amministrative, garantire la sicurezza e tutelare la concorrenza nel settore del diporto.
			Riconoscere il ruolo strategico delle Federazioni sportive, dello sport dilettantistico e del diportismo quale strumento di educazione e formazione culturale ai temi del mare;	Il ddl valorizzazione della risorsa mare contiene una specifica disciplina delle azioni di interesse turistico subacqueo di rilevanza paesaggistica ecologica e cultura allo scopo di valorizzare il patrimonio storico culturale sommerso.
			Pianificare la Giornata del Mare nelle Scuole, integrandola con attività sportive, che valorizzino: (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.	Attività di promozione in corso
			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.	Il ddl valorizzazione della risorsa mare contiene una specifica disciplina attività di subacquea turistico-ricreativa.
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.A.S per specializzarsi nella gestione dell'imbarcazione generale, negli impianti e apparati, MYM per diventare esperto nella gestione delle Marine o PTP Super Yacht Academy e tanti altri corsi.	
89	Impatti e misure di adattamento	Aumento dell'incidenza degli eventi estremi meteorologici, innalzamento del livello del mare e fenomeni di erosione costiera.	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.	Approvato il Piano nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici (PNACC).
CAMBIAMENTI CLIMATICI				

	Alterazioni dei cicli biogeochimici marino-costiero.	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.	Approvato il Piano nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici (PNACC).
	Rischi per le infrastrutture turistiche balneari e non, connessi agli eventi meteo-climatici estremi.	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.	Approvato il Piano nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici (PNACC). Implementazione progetto MER
	Impatti indiretti attesi:	Promuovere pratiche di gestione sostenibile degli ecosistemi marini e, in particolare, la divulgazione delle informazioni sugli impatti dei cambiamenti climatici.	Approvato il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) Approvato il Piano nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici (PNACC).
	i. aggravarsi dei fenomeni erosivi e conseguente scomparsa di aree costiere e di infrastrutture rilevanti per le attività turistiche;	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.	Approvato il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) Approvato il Piano nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici (PNACC).
	ii. desertificazione/diminuzione delle risorse idriche (con maggior rischio di incendi),	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.	Approvato il Piano nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici (PNACC).

COOPERAZIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE		iii. crescente competizione tra usi energetici alternativi (con conseguenti maggiori costi per i servizi turistici),	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.	Approvato il Piano nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici (PNACC).
		- esplosione demografica di organismi, quali alghe e meduse.	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.	Approvato il Piano nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici (PNACC).
			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).	Approvato il Piano nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici (PNACC).
		Necessità di decarbonizzazione.	Promuovere un crescente utilizzo della via marittima rispetto a quella stradale.	
	90	Misure di mitigazione	Le infrastrutture portuali rappresentano sovente una delle principali fonti emissive di inquinanti atmosferici.	Prodotte 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.	Ricognizione della programmazione dei fondi europei 2012 – 27 per interventi connessi alle direttrici del Piano del mare, monitoraggio dell'attuazione e individuazione di accorgimenti per efficientare i risultati.
	92	Le ulteriori politiche per la crescita e la competitività dell'area mediterranea	Mancanza di competitività dell'area mediterranea.	Partecipazione italiana (MAECI-Dipartimento per le Politiche del mare) ai lavori dell'organizzazione raccogliendo gli elementi di una posizione comune del Paese

			Previsione di: uno “Spazio comune dell’industria” – specie nella parte del continente africano più interessata dal Mediterraneo;	
			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;	
			uno “Spazio comune nei trasporti e nella logistica” fondato su infrastrutture di corridoio che connettono 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;	
			una promozione di “Investimenti in innovazione tecnologica” con l’intenzione di coinvolgere il mondo della ricerca e dell’Università;	
			una promozione coordinata di “Turismo/crociera/nautica da diporto”.	
			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.	Definizione ZEE parziale. Sono in corso i lavori per l’elaborazione e approvazione di provvedimento normativo per la proclamazione della ZEE parziale.
			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.	
			Il quadro geopolitico e geostrategico	
			93	
			SICUREZZA	

94	L'approccio alle sfide	<p>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.</p>	<p>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;</p>	<p>La Marina Militare, in qualità di provider di maritime security nell'alto mare, nel corso dell'anno 2024, ha assicurato la partecipazione a diverse missioni di sicurezza marittima. Il Ministero della Difesa, per mezzo della Marina Militare, ha intensificato le attività di costruzione e aggiornamento della Maritime Situational Awareness (MSA), la capacità di conoscenza integrata e continua della situazione marittima, resa possibile attraverso un'articolata rete di sensori, piattaforme navali, assetti aerei e sistemi informativi, in coordinamento con le altre amministrazioni competenti. Coordinare e incrementare la sorveglianza marittima attraverso strumenti nazionali e comunitari, tra cui il Common Information Sharing Environment (CISE) nell'ambito di un Tavolo presieduto dal DPM e comprendente tutti gli utenti del sistema.</p>
			<p>Rafforzare le capacità nazionali, il coordinamento interagenzia e interministeriale e il quadro normativo per il contrasto alla criminalità organizzata e alla pirateria.</p>	<p>L'approccio alla sicurezza marittima si basa su un modello interistituzionale, multilivello e tecnologicamente avanzato, orientato alla prevenzione, alla reazione tempestiva e alla protezione degli interessi vitali della Nazione.</p>
			<p>L'ambiente marino sotto la superficie va considerato come una vera e propria dimensione fisica, la quinta dopo terra, aria, acqua e spazio.</p>	

		<p>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.</p>	<p>Lotta alla pesca indiscriminata e nella promozione di pratiche sostenibili e responsabili.</p>	<p>La Marina Militare, in ottemperanza al dispositivo normativo vigente (citato art. 111 DLgs 60/2010) concorre alla lotta alla pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata, meglio nota con l'acronimo inglese IUU (Illegal, Unreported and Unregulated Fishing)</p>
		<p>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.</p>	<p>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</p>	<p>Nel 2024 è stato istituito presso il Comando in Capo della Squadra Navale (CINCPNAV) il <i>Critical Underwater Infrastructure Surveillance Centre</i> (CUIISC), che svolge funzione di coordinamento e monitoraggio, anche in sinergia con soggetti civili e istituti di ricerca. La Marina Militare, nel corso del 2024 ha condotto l'operazione Fondali Sicuri, consolidando un dispositivo dedicato alla sorveglianza delle infrastrutture critiche subacquee, come gasdotti, oleodotti, elettrodotti e dorsali dati.</p>
		<p>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.</p>	<p>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.</p>	

PIANO DEL MARE Rapporto sull'attuazione 2025

Contributo MAECI

SPAZI MARITTIMI

Istituzione della Zona contigua

Il 25 novembre 2024 è stato approvato dal Consiglio dei Ministri **il disegno di legge per la valorizzazione della risorsa mare**, che prevede - in materia di spazi marittimi - **l'istituzione della zona contigua sino a 24 miglia marine dalla linea di base** e nella quale - conformemente a quanto previsto dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS) - lo Stato costiero può esercitare il controllo necessario al fine di prevenire o punire le violazioni delle proprie leggi e regolamenti (doganali, fiscali, sanitari e di immigrazione, tutela del patrimonio culturale subacqueo). L'istituzione della zona contigua è stata proposta dal Ministero della protezione civile e politiche del mare e dal MAECI.

Istituzione della Zona economica esclusiva

La Legge n. 91 del 2021 che autorizza **l'istituzione anche parziale della Zona Economica Esclusiva** 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”. Essa stabilisce inoltre che “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”.

Ad oggi l'Italia ha concluso **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 attualmente in corso di negoziazione accordi di delimitazione delle rispettive ZEE con l'**Algeria** e con **Malta**. 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 ha proseguito nel 2024 le attività propedeutiche alla proclamazione, anche parziale, di una Zona economica esclusiva (ZEE) italiana.

COOPERAZIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE

Sostegno della Farnesina al progetto GreenMed di Telecom Italia Sparkle

Telecom Italia Sparkle, con il progetto GreenMed, creerà un innovativo corridoio infrastrutturale in fibra ottica per collegare, attraverso un percorso diversificato e a bassa latenza, l'Europa centrale, i Balcani e i Paesi del Mediterraneo centro-orientale. Dalla costa adriatica italiana, il sistema si collegherà via terra al ricco *hub* digitale di Milano e, da lì, agli altri principali nodi europei di Internet e del *cloud*. Il progetto presenta indubbi vantaggi strategici, tra cui: possiede le caratteristiche per entrare a far parte dei progetti faro della **strategia Global Gateway** per incrementare la connettività tra UE e Balcani occidentali; il progetto sosterrrebbe il forte sviluppo del mercato digitale balcanico, che ha una previsione di crescita del 25%, offrendo una rotta sicura e diversificata in aggiunta alle dorsali terrestri già esistenti; interessa tre Stati membri dell'UE (Italia, Croazia e Grecia) e due Paesi candidati (Albania e Montenegro) ma in prospettiva potrebbero essere posati allacci anche verso altri Paesi non UE.

Il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, in ragione del valore strategico di GreenMed, ha non soltanto compiuto **passi presso le istituzioni UE** per sottolineare le citate caratteristiche, ma ha altresì sollecitato il **sostegno degli altri Paesi coinvolti**, sia Stati Membri dell'UE sia Stati terzi. Queste manifestazioni di sostegno sono state finalizzate a rafforzare la solidità della candidatura del progetto di TI Sparkle al bando per accedere al co-finanziamento dell'infrastruttura della Connecting Europe Facility (CEF) che si è chiuso il 13 febbraio 2025. Già nel 2024, TI Sparkle si era peraltro assicurata un finanziamento UE

per il cavo Blue&Raman, grazie anche al sostegno dimostrato già in quella occasione dal Vice Presidente del Consiglio e Ministro degli Esteri On. Tajani.

Cooperazione con i Paesi del versante Adriatico-Ionico

Le tematiche inerenti al mare sono al centro di diverse iniziative di cooperazione regionale incentrate sul versante adriatico-ionico. Tale iniziative mirano a promuovere varie forme di dialogo politico, cooperazione politica ed economica, progetti di sviluppo sostenibile e protezione ambientale fra i paesi rivieraschi del bacino adriatico.

- **EUSAIR (EU Strategy for Adriatic and Ionian Region)** è una delle quattro strategie macro-regionali lanciate dall'Unione Europea negli ultimi anni (insieme alle strategie per la regione alpina, per la regione danubiana e per la regione baltica) ed è strutturata attorno ai **quattro pilastri** della 1) crescita blu (economia del mare), 2) infrastrutture dell'energia e dei trasporti, 3) ambiente e 4) turismo sostenibile. In tali quattro pilastri, il tema della **cooperazione marittima** occupa quindi una posizione centrale nella Strategia. La crescita blu rappresenta il settore principale incentrato soprattutto sullo sviluppo del capitale umano nelle attività imprenditoriali e lavorative marittime (pesca, cantieristica navale e trasporto marittimo). Il bacino adriatico-ionico viene considerato un potenziale "motore di sviluppo" anche negli altri tre pilastri dove l'obiettivo è quello di ridurre l'impatto delle attività economiche sull'ambiente marino e sui fondali, promuovendo attività all'insegna della sostenibilità ambientale e della tutela degli ecosistemi. Di EUSAIR fanno parte, oltre all'Italia, la Slovenia, la Croazia, la Serbia, la Macedonia del Nord, il Montenegro, la Bosnia-Erzegovina, l'Albania, la Grecia e San Marino. L'attuazione della strategia è sostenuta dall'**Iniziativa Adriatico-Ionica**, foro di cooperazione nato nel 2000 con sede ad Ancona che raggruppa gli stessi paesi facenti parte di EUSAIR.
- **Trilaterale Italia-Croazia-Slovenia** Le questioni marittime inerenti all'area dell'Alto Adriatico sono altresì al centro della c.d. "**Trilaterale**" iniziativa italiana nata a seguito della prima riunione tra i Ministri degli Esteri di Italia, Croazia e Slovenia avvenuta il 19 dicembre 2020 a Trieste, con l'obiettivo di identificare un primo nucleo di temi di comune interesse su cui avviare una cooperazione a tre nella regione. L'esercizio ha come finalità la creazione di un meccanismo di consultazioni nelle aree della connettività, dell'economia del mare e della protezione ambientale, a cui a partire dal 2022 si è aggiunta anche la sicurezza. Dopo Trieste, i Ministri degli Esteri si sono riuniti a Brdo (21 aprile 2021), Luznica (4 aprile 2022) e Ancona (10 luglio 2023). Per quanto riguarda gli altri settori, i tre Ministri dei Trasporti si sono incontrati a Venezia il 3 dicembre 2021, mentre i Ministri dell'Interno hanno tenuto due incontri, a Trieste (2 novembre 2023) e Buzet, in Croazia (16 gennaio 2024). La prossima riunione è prevista svolgersi l'11 giugno p.v. a Nova Gorica.
- Tra i principali risultati ottenuti nell'ambito dell'esercizio vi sono il rafforzamento del **sistema portuale dell'Alto Adriatico**, anche attraverso lo sviluppo di progettualità finanziate dall'Unione Europea (Dichiarazione congiunta tra i Presidenti delle Autorità portuali aderenti all'Associazione NAPA-North Adriatic Ports Association); un più efficace **coordinamento in sede UE in materia di pesca**, anche con l'adesione della Slovenia al gruppo di coordinamento "Adriatica"; un approfondimento dei meccanismi di **cooperazione in tema di sicurezza marittima**, anche attraverso progetti in sede UE; lo sviluppo di progettualità dedicate alla transizione verde (realizzazione di una Valle dell'Idrogeno nell'Alto Adriatico).

Cooperazione con i Paesi del 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. In occasione della 17ma riunione del gruppo di lavoro UpM sull'Economia Blu Sostenibile del 19 febbraio 2025, l'Italia ha presentato il **rapporto annuale aggiornato sullo stato di avanzamento nazionale** di attuazione di detta Dichiarazione.

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.

Il processo d'internazionalizzazione e la progressiva integrazione dei due clusters nazionali, nell'ecosistema dei programmi di finanziamento europei e dei progetti finanziati, è stata determinata dalla forte interazione con il Meccanismo di Assistenza WestMED, e con il National Hub (NH) italiano in particolare.

Nell'ambito di questa iniziativa, infatti, il NH italiano coordina il gruppo tecnico su Green Shipping e l'Alleanza dei Clusters Marittimi, che hanno raggiunto dei risultati ragguardevoli in questi anni:

- in termini di **progetti “flagship” supportati ed approvati** (6 e 5 rispettivamente, con ulteriori capitalizzazioni in fase di proposta);
- **2 nuovi cluster marittimi nazionali avviati** (Mauritania e Libia) e l'avvio di processi consolidati in Algeria e Marocco;
- una **partnership S3** in tema di filiere dei sistemi di propulsione navale con carburanti alternativi.

Ai gruppi tecnici e di lavoro sulla decarbonizzazione del trasporto marittimo, lo sviluppo dell'acquacoltura sostenibile, la cooperazione tra i cluster marittimi, si sono nel frattempo aggiunti la comunità di buone pratiche sulla pianificazione degli spazi marittimi, il turismo costiero e marittimo sostenibile. In un contesto di maggiori sinergie con le altre due strategie di bacino (Atlantico e Mar Nero) **l'Italia sta consolidando la sua centralità mediterranea**, con particolare attenzione ai paesi della sponda sud, anche grazie ad un'azione condivisa con Malta, attraverso l'evento nazionale WestMED, che (per primo, in questi sette anni) è divenuto un evento congiunto, aperto anche agli stakeholders tunisini, libici, algerini, mauritani, marocchini.

L'Italia infatti, oltre al sistema dei cluster, riesce a valorizzare lo **straordinario sistema della ricerca** (CNR, ENEA, SZN, OGS, INFN ecc.), i cui protagonisti sono partners ambiti da tutti gli *stakeholders* del Mediterraneo. In questo senso WestMED supporta le iniziative ed i progetti legati alla *Mission Restore Our*

Ocean and Waters, sia la *Sustainable Blue Economy Partnership*, che stanno avendo un impatto rilevante sul sistema mediterraneo (e non solo) della Ricerca & Innovazione.

Rileva infine notare, la costituzione della prima **Associazione Italiana Dissalazione e Riutilizzo delle Acque (AIDARA)** nel dicembre 2024, a conclusione di un processo di promozione e networking avviato dal NH italiano.

A fine 2024, oltre 115 progetti sono stati supportati dal Meccanismo di Assistenza WestMED, dei quali oltre 80 dal NH italiano (di cui 60 a leadership italiana). Questi dati hanno conosciuto un ulteriore incremento in questi mesi, in ragione delle ulteriori scadenze dei bandi EMFAF, ERASMUS+, e quella prossima di INTERREG NEXTMED.

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

L'Italia è Partner di Sviluppo ASEAN (Associazione delle Nazioni del Sudest asiatico) dal 2020 e Partner di Dialogo 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). Sempre nel 2024 è stato finanziato con 70.000 Euro - destinati in particolare ai Paesi dell'ASEAN e del PIF (Pacific Island Forum) - il *Multi-Donor Trust Fund for Tsunami, Disaster and climate preparedness*, creato dalla Commissione Economica e Sociale per l'Asia e il Pacifico delle Nazioni Unite (UN ESCAP). Il Trust Fund si pone come obiettivo il rafforzamento dei sistemi di allerta preventiva delle calamità naturali e il miglioramento della gestione delle situazioni a rischio di disastri ambientali.

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 2024 l'Italia ha realizzato le seguenti iniziative di cooperazione con la IORA:

- Seminario "IORA-ITALY partnership: sustainable development and blue economy" nell'ambito del Green Tech Global Forum (Roma, 17 settembre 2024);
- Seminario "Yachting market trends in the Indian Ocean Region", nel contesto della 64ma edizione del Salone Nautico di Genova: sono stati approfonditi gli aspetti più tecnici del turismo nautico insieme alle relative politiche di sostegno e di sviluppo con la massima attenzione alle tematiche della sostenibilità ambientale;
- Seconda Edizione del corso di formazione "Cruise terminal management programme" in collaborazione con CONFITARMA, COSTA e ROMA CRUISE TERMINAL (Civitavecchia 11-15 novembre 2024);

- Coordinamento della partecipazione attiva e propositiva, in presenza, delle Università di Napoli e Venezia alle riunioni periodiche dell'Indian Ocean Rim Academic Group (IORAG) sulle tematiche dello sviluppo sostenibile;
- Seconda Edizione di "High-level Specialised Training Course on Innovative Approaches to Fisheries Management: Advancing Safety, Surveillance and Economic Diversification in IORA Countries", in collaborazione con CIHEAM Bari.

Si tratta di iniziative che sono state ampiamente apprezzate sia a livello di Segretariato IORA che di Stati Membri, in quanto, puntando su un approccio improntato all'inclusività e alla collaborazione, hanno distinto nettamente il rapporto di partenariato dell'Italia con la IORA, rafforzandone la proiezione nella regione dell'Oceano Indiano, regione di crescente rilevanza sul piano geopolitico ed economico.

Impegno dell'Italia nell'International Maritime Organization (IMO) e negli International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC FUNDS)

L'IMO, Agenzia specializzata delle Nazioni Unite, rappresenta **il principale foro internazionale per la promozione della cooperazione marittima, per la regolamentazione della sicurezza marittima, della protezione ambientale e dell'efficienza energetica**. L'Italia è membro ininterrotto della Categoria A del **Consiglio dell'IMO** - che riunisce il ristretto gruppo dei 10 principali Paesi nel settore del trasporto marittimo - **dalla sua istituzione**. Il nostro Paese è inoltre parte dei **fondi IOPC**, istituiti in applicazione della Convenzioni IMO, che forniscono un **indennizzo per i danni** (economici ed ambientali) derivanti **da incidenti marittimi** e dallo sversamento in mare di idrocarburi e sostanze inquinanti. **Il settore marittimo rappresenta una colonna portante per l'economia italiana** e per il nostro ruolo geopolitico nel Mediterraneo. Con una flotta mercantile tra le più grandi e moderne al mondo, **il nostro Paese ha una responsabilità cruciale** nel garantire il rispetto delle normative internazionali sia in relazione alla sicurezza della navigazione e protezione dell'ambiente sia con riguardo al benessere dei lavoratori del mare. **La Rappresentanza italiana presso l'IMO svolge un compito fondamentale nel tradurre queste priorità in azioni concrete** facendosi portavoce degli interessi nazionali e dell'Unione Europea e promuovendo politiche che riflettano le esigenze del settore.

Nel corso degli ultimi anni, il MAECI, in stretta collaborazione con il MIT ed il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera (CC.PP.), ha **accresciuto l'impegno** e la partecipazione italiana **ai lavori dell'International Maritime Organization (IMO) e degli International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Funds)**.

La struttura della nostra **Rappresentanza Permanente (RP) presso l'IMO** è stata di recente **potenziata** con l'istituzione di un **Ufficio Marittimo presso l'Ambasciata italiana a Londra** a cui è stato preposto un Esperto nominato dal MAECI, un **Ufficiale superiore delle Capitanerie di Porto (CC.PP.)**. Questi, che ricopre anche l'incarico di **Vice Rappresentante presso l'IMO**, con il supporto di altre due unità delle CC.PP. (un Ufficiale ed un Sottufficiale) coadiuva il Rappresentante Permanente, l'Ambasciatore d'Italia a Londra.

La rinnovata struttura della RP consente di **rispondere alle crescenti esigenze del settore marittimo italiano** fornendo un qualificato supporto tecnico e amministrativo alle numerose attività, garantendo una maggiore efficienza nella partecipazione alle attività in coordinamento con le istituzioni nazionali e dell'Unione Europea. La **RP**, con il supporto di esperti, tecnici rappresentanti dell'industria e delle associazioni di categoria, **prende parte a tutte le riunioni del Consiglio e ai tutti i Comitati e Sottocomitati tecnici**.

In seno al **Comitato per la Sicurezza Marittima (MSC)**, la delegazione italiana sostiene diverse iniziative con le quali contribuisce a **migliorare la sicurezza delle navi** e la **protezione dei marittimi**, proponendo **standard avanzati** per affrontare le nuove sfide legate all'innovazione **tecnologica** e alla **digitalizzazione**. Il ruolo di rilievo assunto dal nostro Paese, evidenziato dall'**impiego delle navi militari italiane nelle aree ad alto rischio** e dalle funzioni svolte dal Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera all'interno del

Comitato interministeriale per la sicurezza dei trasporti marittimi e dei porti (CISM), ha contribuito a dare **visibilità internazionale all'Italia** nell'ambito dell'IMO.

Uno dei temi attualmente in discussione, sostenuto dall'Italia e su cui la delegazione italiana sta fornendo un contributo importante riguarda lo **sviluppo delle navi "autonome"** (cd. *MASS Maritime Autonomous Surface Ships*). Tale innovazione implica una **revisione complessiva della normativa convenzionale esistente e la definizione di nuovi standard anche in materia di comunicazioni e cybersecurity**, aspetti che risultano amplificati dalla crescente digitalizzazione del trasporto marittimo.

Con riguardo al Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC) l'Italia promuove attivamente politiche per la **decarbonizzazione** del settore marittimo, contribuendo in modo significativo ai negoziati per raggiungere gli obiettivi globali di riduzione delle emissioni di gas serra. In particolare, l'impegno italiano si articola su due livelli:

1. A **livello europeo**, la RP collabora strettamente con le RP degli altri Stati membri dell'Unione Europea per garantire l'**allineamento con le politiche e le normative comunitarie**, contribuendo alla definizione di strategie coerenti con il **Green Deal europeo** e il **sistema ETS** (Emissions Trading System) **per il trasporto marittimo pur nel quadro di un approccio volto ad aggiornare tali regole per evitare penalizzazioni del settore**.

2. A **livello internazionale**, la RP partecipa attivamente ai negoziati dell'IMO per l'attuazione della strategia di **riduzione delle emissioni di gas serra**, con l'obiettivo di raggiungere lo **zero e near-zero emissions nel settore navale**. A tal fine, sostiene lo sviluppo di un **quadro normativo globale** che disciplini non solo l'uso di carburanti alternativi a basse o nulle emissioni (come ammoniaca, idrogeno e biocarburanti avanzati), ma anche l'adozione di standard innovativi nella progettazione delle navi, volti a migliorare l'**efficienza energetica e ridurre l'impatto ambientale** complessivo del trasporto marittimo.

Attraverso questa duplice azione, l'Italia contribuisce in modo significativo alla **transizione ecologica** del settore navale, favorendo l'adozione di **soluzioni tecnologiche sostenibili** e promuovendo un **approccio regolatorio equilibrato** tra ambizione ambientale e competitività economica.

Nell'ambito degli **IOPC Funds**, l'Italia promuove una gestione efficace delle risorse finanziarie destinate all'indennizzo dei danni derivanti da incidenti di inquinamento da idrocarburi. La nostra Rappresentanza presso l'IMO, partecipa a tutte le sessioni dei Fondi, contribuendo attivamente alla definizione delle politiche di indennizzo e all'attuazione delle relative norme convenzionali quali:

- L'*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* ("CLC") siglata a Bruxelles nel 1969;
- La *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage* del 1971 (**Convenzione FUND**) in tema di regime di responsabilità civile per i danni arrecati all'ambiente marino e costiero dallo sversamento di idrocarburi intesi come carico trasportato;
- L'*International Convention on Liability for Bunker Oil Pollution Damage* ("**Bunker Oil**") siglata a Londra il 23 marzo 2001, in tema di regime di responsabilità civile per i danni causati da una potenziale perdita, sversamento o fuoriuscita di combustibile dalle navi, ossia conseguenti ad avarie derivanti da fughe o scarichi di combustibile delle navi.

Iniziative di promozione integrata dell'Italia all'estero a tema mare

"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. Fin dalla sua progettazione la mostra è stata pensata per accompagnare 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. Essa si articola come segue:

1. mostra fotografica: disponibile in italiano, inglese, francese, spagnolo e portoghese, ed 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.
2. trailer e video naturalistici dedicati a biodiversità, archeologia sommersa, ricerca, disponibili in italiano e inglese e sottotitolati in francese, spagnolo e portoghese.
3. elenco di esperti che potranno essere coinvolti nell'organizzazione di eventuali convegni e conferenze sui temi di: mare e salute; cambiamenti climatici; sicurezza alimentare; energia; biodiversità; tecnologia; economia blu sostenibile.

Geronimo Stilton. Mille Meraviglie in blu

Progetto speciale del MAECI, realizzato in collaborazione con Edizioni Piemme-Mondadori Libri, con l'obiettivo di far conoscere alle ragazze e ai ragazzi di tutto il mondo **le bellezze dei territori costieri italiani**. Si tratta della seconda edizione della caccia al tesoro alla scoperta del ricco patrimonio di eccellenze italiane. La famiglia Stilton torna in Italia per un'avvincente circumnavigazione del nostro Paese, in un viaggio ricco di avventure alla scoperta dell'Italia vista dal mare, per avvicinare il pubblico più giovane alle località costiere e alle loro tradizioni. Come il primo volume "Mille Meraviglie. Viaggio alla scoperta dell'Italia", prodotto nel 2021 dal Maeci, anche il secondo volume è stato tradotto in più lingue.

"Mediterranea"

La mostra intende raccontare la storia, la bellezza, i popoli e i miti di questo continente marino. È un percorso innovativo e unico, che intende rappresentare il Mediterraneo di oggi e di ieri, facendo ricorso a **immagini ottenute dalla tecnologia spaziale** più avanzata messe a disposizione e in alcuni casi elaborate unicamente per il progetto dalle Agenzie Spaziali Italiana ed Europea e da Telespazio/e-Geos.

Immagini straordinarie in dialogo con mappe antiche e opere d'arte, alla ricerca di una felice sintesi di cultura, arte e scienza tra passato e presente.

Nel rappresentare il ruolo importante svolto dal nostro Paese, la mostra si propone anche di promuovere il brand "Made in Italy" attraverso la valorizzazione e integrazione dei contenuti culturali e artistici con quelli dell'innovazione e della tecnologia.

Il percorso espositivo si articola nelle seguenti tre aree tematiche:

4. Storia di terre e acque, popoli e culture: la sezione ripercorre la storia del Mediterraneo, dalle colonizzazioni fenicie e greche, al dominio romano all'irruzione araba fino all'epoca moderna. Mappe antiche si alternano a immagini satellitari, consentendo di viaggiare lungo le sue coste, tra i suoi miti ed eroi, toccando i porti, le città e le isole che hanno segnato la storia di questo mare. Poiché la mostra vuole sottolineare come questo mare sia stato da sempre un ponte che ha unito culture e genti diverse, una installazione sonora permetterà di ascoltare la varietà delle lingue e voci dei popoli del Mediterraneo.
5. Vegetazione e profumi: un'intera sezione è dedicata al tema della vegetazione mediterranea e dei suoi profumi. Essa mostra come l'agricoltura abbia modificato e ridisegnato nuovi paesaggi, e come, anche

per la vegetazione, il Mediterraneo possa considerarsi un crocevia, laddove piante comunemente ritenute di origine mediterranea in realtà provengono da più lontano, in certi casi da luoghi remoti del pianeta.

6. Mediterraneo oggi: la sezione pone in evidenza temi e problemi relativi alla salute del Mediterraneo che destano oggi serie preoccupazioni e che sollecitano risposte ormai ineludibili, quali gli effetti dei cambiamenti climatici e del riscaldamento globale. Le immagini satellitari ci mostrano i segni inequivocabili di questi cambiamenti, e, con l'installazione "Artificial Symmetry" si lancia un grido di allarme sullo stato d'inquinamento da plastiche del Mediterraneo.

SICUREZZA

Il quadro geopolitico e geostrategico

La dimensione marittima della sicurezza ha assunto negli ultimi anni ulteriore rilevanza in considerazione **dell'impatto delle crisi in corso su quadranti cruciali per il commercio globale, i corridoi energetici e le infrastrutture per la comunicazione**. Il blocco navale dei porti ucraini, gli ostacoli al trasporto di derrate alimentari via mare, la presenza di mine nel **Mar Nero**, i più recenti danneggiamenti a cavi elettrici nel **Mar Baltico**, testimoniano la molteplicità delle **minacce ibride alla sicurezza marittima** nei bacini prossimi all'Unione Europea e, in particolare, al Mediterraneo. Dal 2024, a seguito di alcune offensive ucraine, si è registrato un allontanamento di larga parte delle unità navali russe dal principale teatro del conflitto. Tale sviluppo, unito al sostegno dei partner euroatlantici rivieraschi (ie. Romania, Bulgaria) che hanno permesso di far transitare le navi ucraine lungo le proprie coste, ha consentito la **ripresa in sicurezza dei flussi commerciali di grano dall'Ucraina** anche in assenza di un'intesa partecipata da Mosca.

Resta precaria la situazione nel **Mar Rosso** dove sono continuati nel corso del 2024 gli attacchi dei ribelli yemeniti Houthi a danno del traffico mercantile, con ripercussioni su 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. La parziale riduzione degli attacchi contro le navi in transito a seguito del cessate-il-fuoco a Gaza e lo spostamento del focus delle azioni ostili degli Houthi verso assetti statunitensi e israeliani, non ha tuttavia arrestato il **ri-orientamento dei flussi commerciali** tra Asia ed Europa tramite il Capo di Buona Speranza, confermando la diminuzione del traffico commerciale attraverso il Canale di Suez. Dal suo avvio a febbraio 2024, **l'operazione navale EUNAVFOR ASPIDES** ha assicurato il transito di più di 700 imbarcazioni attraverso il Mar Rosso, anche grazie al contributo decisivo dell'Italia in termini di assetti e personale (oltre un quarto del personale totale). Il 15 marzo 2025 il Comando Centrale degli Stati Uniti (CENTCOM) ha annunciato l'avvio di un'operazione su larga scala contro gli Houthi, consistente in una serie di attacchi di precisione in Yemen allo scopo di difendere gli interessi americani nell'area e ripristinare la libertà di navigazione, cui hanno fatto seguito attacchi dei ribelli yemeniti contro la portaerei U.S. USS Harry S. Truman nel Mar Rosso.

Nell'area è inoltre attiva una forza marittima multinazionale - **Combined Maritime Forces CMF** - che fornisce navi militari e supporto aereo per il pattugliamento marittimo nelle acque di Mar Rosso, Oceano Indiano e Golfo. Nell'ambito della **Task Force 153** (a comando italiano da aprile a ottobre 2024), è inquadrata l'operazione a guida anglo-americana *Prosperity Guardian*, lanciata a dicembre 2023 in risposta agli attacchi alle navi in transito nel Mar Rosso da parte dei ribelli Houthi.

L'Indo-Pacifico è di rilievo strategico per i **traffici marittimi globali**; l'abbondanza di materie prime, minerali critici e terre rare fondamentali per lo sviluppo delle nuove tecnologie; la connettività e la transizione energetica e digitale.

La macro-regione ha avuto un **ruolo importante nell'agenda della nostra Presidenza G7**, culminato nella Ministeriale Esteri di Fiuggi-Anagni (25-26 novembre 2024). Nell'occasione si è tenuta una sessione "interna" dedicata all'Indo-Pacifico, seguita da una allargata ad alcuni partner dell'area: Corea del Sud, Filippine, India e Indonesia, con un formato assolutamente innovativo rispetto al passato. Dai lavori di Fiuggi è emersa la conferma: di quanto sia **essenziale la stabilità dell'Indo Pacifico** (per la pace, minacciata da tante "linee di faglia": Taiwan, Mar Cinese Meridionale e penisola coreana; per la stabilità dei traffici marittimi e delle catene del valore globale, in primis semiconduttori e materiali critici); della **centralità dell'ASEAN in tale ambito**.

L'azione dell'Italia nella macro-regione si declina in: una **maggiore presenza navale e aerea** (campagne navali del Pattugliatore Morosini nel 2023, del Gruppo Portaerei Cavour, del Pattugliatore Montecuccoli e di Nave Vespucci nel 2024 e, attualmente, della Fregata Marceglia); un **rafforzamento qualitativo delle nostre relazioni con alcuni partner** (tra cui l'avvio nel 2023 del Partenariato Strategico rispettivamente con il **Giappone** – sviluppo che ha condotto ad un decisa intensificazione del dialogo politico, suggellato dall'adozione del Piano d'Azione triennale nel giugno 2024 e culminato con la Visita ufficiale del Presidente Mattarella a marzo 2025 – e con l'**India** - con quest'ultima, 5 incontri tra i Capi di Governo negli ultimi 2 anni e adozione, nel novembre 2024, del Piano Congiunto d'Azione Strategica 2025-29); un **accresciuto impegno finanziario e progettuale** nell'ambito dei **Partenariati con le Organizzazioni regionali (ASEAN, IORA e PIF)**, anche in attuazione della Strategia UE del 2021.

L'Italia sostiene la libertà di navigazione e la stabilità dell'area, messe alla prova dall'**assertività di Pechino**, in particolare nel **Mar Cinese Meridionale** - che si traduce in continue tensioni soprattutto con le Filippine (ma anche con il Vietnam) - e nello Stretto di Taiwan. Si segnala da ultimo la rinnovata proattività cinese nel Mar Cinese Orientale e nel Mar di Tasmania, rispetto alla quale i Paesi dell'area (Giappone, Australia e Nuova Zelanda) hanno espresso forte preoccupazione.

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 ha esercitato, nel 2024, la **Presidenza del gruppo G7++ Friends of the Gulf of Guinea**, organizzando il 2-3 dicembre 2024 a Roma, un evento informale di *stocktaking* con la partecipazione di numerosi partner della regione, G7 ed internazionali, valorizzando il contributo assicurato 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.

La **sicurezza delle infrastrutture critiche** è oggetto di una crescente attenzione sia nell'ambito **dell'Unione Europea che della NATO**.

Il 21 febbraio 2025, la Commissione Europea e l'AR/VP dell'Unione hanno pubblicato **una comunicazione congiunta volta a rafforzare la sicurezza dei cavi sottomarini**: la comunicazione fa seguito alla Raccomandazione del 2024 e introduce una serie di misure volte a rafforzare la resilienza di queste infrastrutture critiche, affrontando i temi della prevenzione, dell'individuazione anticipata di possibili minacce, della capacità di rispondervi tempestivamente ed in maniera coordinata, e della deterrenza. L'Italia supporta l'iniziativa della Commissione nel campo dei cavi sottomarini. Finanziamenti europei potrebbero essere determinanti per: (i) attivare velocemente piani per la verifica, l'aggiornamento e la protezione dei cavi internazionali che hanno *landing station* in Europa; (ii) sostenere progetti di valenza strategica che possano anticipare e guidare il mercato privato per migliorare e ampliare la connettività internazionale dell'Europa.

L'Italia ha le caratteristiche per giocare un ruolo fondamentale in questo contesto, sia per la capacità e l'esperienza del comparto telco (ad esempio, un'iniziativa di deployment dei cavi sottomarini si sta realizzando anche con il PNRR per collegare 21 isole minori) **sia per la sua particolare posizione geografica**, che la colloca, con oltre 6000 km di coste, quale punto di approdo strategico per le comunicazioni intercontinentali.

Sul versante NATO è stata istituita nel febbraio 2023 una "cellula di coordinamento" sulle infrastrutture critiche sottomarine (CUI-*critical undersea infrastructure*), attualmente incardinata presso la Divisione per l'innovazione, l'ibrido e la cybersicurezza del Quartier Generale a Evere. Obiettivo primario della cellula è **favorire i contatti e lo scambio di informazioni** tra le **Nazioni**, il **settore privato**, e le **Autorità militari della NATO**, per ragionare su nuove modalità di collaborazione sulla difesa delle infrastrutture critiche sottomarine alleate.

I **Vertici NATO di Vilnius (2023) e Washington (2024)** hanno confermato l'impegno degli Alleati a identificare e mitigare le vulnerabilità strategiche e le dipendenze rispetto alle infrastrutture critiche. È stato altresì ribadito che la protezione delle CUI sul territorio degli Alleati rimane una **responsabilità nazionale**, ma anche un impegno collettivo (*collective commitment*).

È stato istituito anche un **Centro Marittimo della NATO per la sicurezza delle infrastrutture critiche sottomarine** (*Maritime Centre for the Security of Critical Undersea Infrastructure*) all'interno del Comando Marittimo MARCOM, con sede a Northwood, Regno Unito. Obiettivi del centro sono l'identificazione dei comportamenti sospetti in mare in tempo reale, l'incremento della presenza in aree ospitanti infrastrutture critiche e l'identificazione di attacchi ibridi contro tali infrastrutture.



Ministero dell'Agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste

DISAI
DGPEMAC

Oggetto: Tavolo tecnico di coordinamento inter-Ministeriale per le politiche del mare CIPOM – Relazione sulla programmazione e gli obiettivi del Piano del Mare 2025.

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, per quanto riguarda la definizione degli obiettivi e delle priorità da conseguire nell'ambito del Piano del Mare per l'annualità 2025, questa Amministrazione fornisce a seguire 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.

Con particolare riguardo 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**.

In particolare, per l'anno 2025, l'articolo 19-bis del Decreto Legge n. 202/2024 “*c.d. Mille Proroghe*” ha incrementato di 2 milioni di euro le risorse finanziarie complessive stanziato al fine di ottimizzare e dare continuità agli interventi connessi alla tutela dell'ecosistema marino, della concorrenza, nonché della competitività delle imprese nazionali previsti nell'ambito del citato Programma Nazionale Triennale.

Per quanto attiene invece le politiche unionali di intervento al settore ittico, lo strumento prioritario resta il **Fondo Europeo per gli Affari Marittimi Pesca e Acquacoltura 2021-2027 (FEAMPA)**, elaborato dall'Autorità di Gestione e approvato dalla Commissione europea.

Una misura prevista dal PN FEAMPA come strumento di conservazione delle risorse è la **riduzione della capacità di flotta**, a tal fine si evidenzia che a far data dal 8 Agosto 2024 al 30 Settembre 2024 è stato aperto il portale informatico per la presentazione delle istanze per accedere al contributo per l'arresto definitivo, finanziato con fondi del PN FEAMPA. Alla

cadenza del bando sono state più di 1000 le istanze pervenute ed all'esito istruttorio sono state ritenute ricevibili 920 istanza con una fabbisogno finanziario di euro 299.724.605 euro, a fronte del quale il bando prevede una dotazione finanziaria di soli 74.000.000 euro.

Obiettivo prioritario dell'Amministrazione resta comunque quello di **garantire la prosecuzione delle attività produttive**, in cui i bisogni e le istanze del comparto si coniughino con la tutela della risorse ittiche. In questo senso, il PN FEAMPA prevede interventi per una gestione più sostenibile delle risorse; in particolare il Programma, nell'ambito dell'Obiettivo Specifico 1.1 prevede l'attuazione di azioni finalizzate a:

- *una gestione sostenibile e condivisa delle attività di Piccola Pesca Costiera* attraverso l'individuazione di misure tecniche di mitigazione degli impatti della piccola pesca costiera, anche con la modifica e sostituzione degli attrezzi utilizzati con altri più selettivi; l'azione finanzia altresì
 - l'acquisizione di nuove conoscenze o approfondimenti e completamento di quelle già esistenti, finalizzate a rendere l'attività di pesca più sostenibile, anche attraverso lo studio di misure tecniche a supporto dei Piani di Gestione Locali ed a carattere nazionale;
 - studi di fattibilità finalizzati alla possibilità di rendere il settore più sostenibile anche in relazione all'alterazione degli ecosistemi acquatici per effetto della presenza di specie invasive e specie minacciate, in estinzione e/o protette
- *l'adeguamento e/o sostituzione degli attrezzi da pesca per ridurre le catture indesiderate; a tal fine, gli investimenti sono:*
 - destinati ad attrezzature che migliorano la selettività degli attrezzi da pesca con riferimento alla taglia o alla specie;
 - a bordo o destinati ad attrezzature che eliminano i rigetti evitando o riducendo le catture indesiderate di stock commerciali o che riguardano catture indesiderate da sbarcare conformemente all'art.15 del Regolamento (UE) n.1380/2013. Le misure tecniche adottate dovranno contribuire al raggiungimento dell'MSY.
- *l'adeguamento degli attrezzi da pesca per ridurre le catture indesiderate; a tal fine, gli investimenti sono destinati ad attrezzature che proteggono gli attrezzi da pesca e le catture di mammiferi e uccelli protetti dalla direttiva 92/43/CEE del Consiglio o dalla direttiva 2009/147/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, a condizione che ciò non pregiudichi la selettività degli attrezzi da pesca e che siano adottate tutte le misure appropriate per evitare lesioni fisiche ai predatori. Le misure tecniche adottate dovranno contribuire al raggiungimento dell'MSY.*

- *Il rafforzamento delle attività di pesca sostenibili dal punto di vista economico, sociale e ambientale.*

Si prevedono investimenti che:

- migliorano selettività di attrezzi da pesca (soprattutto trainati e palangari) con riferimento a taglia e specie;
- eliminano i rigetti evitando o riducendo catture indesiderate di stock commerciali o che riguardano catture indesiderate da sbarcare;
- riducono impatti su ecosistemi acquatici, attrito su attrezzi da pesca trainati e mobili per la decarbonizzazione (es. nuove reti e modelli di attrezzi che riducono la resistenza aerodinamica e migliorano efficienza delle catture), catture indesiderate con dispositivi e attrezzature che proteggono gli attrezzi e catture di mammiferi e uccelli protetti da Dir92/43/CEE o Dir2009/147/CE.

Sempre per favorire un'attività di pesca a garanzia della salvaguardia delle risorse marine e minimizzare gli impatti sulla biodiversità, questa Amministrazione proseguirà le attività amministrative connesse alla liquidazione dei contributi relativi alle misure di arresto temporaneo delle attività di pesca.

Nell'ambito della politica di gestione delle attività di pesca, il MASAF continuerà a garantire una partecipazione attiva ai tavoli di discussione dei Piani di Gestione unionali e internazionali, come quelli promossi dalla Commissione Generale per la Pesca nel Mediterraneo (CGPM-FAO).

In questo contesto, il MASAF attribuisce un'importanza fondamentale all'acquisizione e all'analisi di dati scientifici, considerati la base per orientare le scelte operative e attuare strategie efficaci di gestione degli stock ittici.

Con riferimento all'**acquacoltura**, fonte sostenibile di alimenti salubri e settore chiave per la sicurezza alimentare, il MASAF, in coerenza con le direttrici del Piano Nazionale Strategico per l'Acquacoltura italiana 2021-2027 (PNSA-Italia), legato alla programmazione FEAMPA e ormai pienamente operativo, coerentemente con il suo ruolo di coordinamento, continuerà a garantire guida, sostegno e raccordo con le Amministrazioni regionali, competenti sulla materia, gli *stakeholder* e altri attori coinvolti, quali il mondo della ricerca. A tale proposito, si avvarrà della piattaforma italiana dell'acquacoltura ITAQUA, che costituisce uno spazio di condivisione e coordinamento dei lavori attualmente in corso in ambito nazionale e internazionale, portando avanti un'esperienza ampiamente riconosciuta come buona pratica. Rispetto alla diffusione e condivisione delle conoscenze, attraverso la citata piattaforma, l'Amministrazione sta realizzando un *database* dei progetti di innovazione e ricerca nazionali e regionali in acquacoltura e dei relativi risultati negli ultimi dieci anni, al fine di favorire ulteriormente il trasferimento delle conoscenze acquisite nei progetti di ricerca realizzati

grazie a fondi nazionali e regionali, anche con l'obiettivo di contribuire a mettere a fuoco le priorità e le necessità del settore produttivo, ottimizzandole future azioni di intervento.

Altri aspetti attualmente attenzionati sono la valorizzazione dell'acquacoltura come alternativa che contribuisca al perseguimento della sovranità alimentare e i lavori di confronto e coordinamento sulla pianificazione dello spazio marittimo per le Zone destinate all'acquacoltura (AZA), strumentali allo sviluppo sostenibile dell'acquacoltura e all'efficientamento delle connesse procedure amministrative.

Rispetto alle politiche di gestione delle attività di pesca e acquacoltura in ambito internazionale, l'Amministrazione continuerà a garantire un'attiva partecipazione ai tavoli della Commissione europea – DGMARE e, a livello regionale, della Commissione Generale per la Pesca nel Mediterraneo (CGPM, Organismo di Gestione Regionale della Pesca della FAO), della Commissione per la conservazione dei tinnidi in Atlantico – ICCAT, oltre che del Comitato Pesca (COFI) della FAO e relativi sottocomitati (Acquacoltura, Commercio ittico e Gestione della pesca) e del Comitato Pesca dell'OCSE (COFI).

In aggiunta al coordinamento con gli Organismi Intermedi, la Direzione Generale della Pesca Marittima e Acquacoltura del MASAF nel 2025 proseguirà il lavoro di concerto con altre amministrazioni centrali, nell'ambito delle rispettive competenze, su dossier nazionali e internazionali che coinvolgono la risorsa mare. Ne è un esempio il tavolo istituito con la Direzioni Generale Patrimonio Naturalistico e Mare del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica che prevede, a seconda dei casi, la partecipazione di funzionari, tecnici e portatori di interesse.



Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica

UFFICIO DI GABINETTO

CONTRIBUTI ALLA RELAZIONE ANNUALE DI CUI ALL'ARTICOLO DALL'ART. 12, COMMA 10, DEL D.L. N. 173/2022 PER IL 2024

1 Premessa sintetica

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, dunque, nello specifico alle seguenti tematiche di specifico interesse del MASE

- **Il tema delle problematiche relative alle procedure per i dragaggi in ambito portuale.**
- **Il tema della transizione energetica dei porti.**
- **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.**
- **Le energie rinnovabili in mare.**
- **La tutela degli ecosistemi e della biodiversità marina e lo sviluppo di politiche che siano sempre più orientate alla sostenibilità.**

2 Obiettivi conseguiti suddivisi per Direttrici del Piano del mare

2.3.8 I dragaggi portuali

Obiettivo: Affrontare in modo coordinato ed efficiente il tema della semplificazione delle procedure necessarie per procedere agli interventi di dragaggio dei fondali portuali distinguendo, ove possibile, quelli necessari al mantenimento dei fondali con quelli che sono volti al loro approfondimento.

Descrizione dell'obiettivo

Definire una normativa nazionale che ricomprenda in maniera organica tutti i regolamenti emanati e, in particolare, in cui siano definiti:

- i criteri e le modalità relative alla caratterizzazione dei sedimenti, alla valutazione della loro qualità, nonché alla gestione di vari passaggi autorizzativi;
- le modalità di adeguamento evolutivo delle disposizioni vigenti in linea con i principi giuridici “guida” del quadro normativo interno ed unionale di riferimento, indirizzando la gestione dei materiali verso reimpieghi, recuperi o riutilizzi.

La competente Direzione Generale Tutela della biodiversità e del mare TBM ha avviato 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”*.

Al riguardo è stato costituito un Gruppo di Lavoro (D.D. n. 34 del 08-02-2024 e D.D. n. 81 del 05/03/2024, aggiornato con il D.D. n.243 del 05/12/2024) coordinato dal MASE, a cui partecipano 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 discussione sulle modifiche da apportare all'Allegato Tecnico al DM 173/2026 si sono concentrate sulla semplificazione delle modalità di caratterizzazione e gestione dei materiali di escavo dei fondali marini e su una maggiore comprensibilità degli ambiti di intervento e dei processi autorizzativi.

Di seguito i punti principali di semplificazione del nuovo Allegato tecnico al DM:

- una caratterizzazione e classificazione dei materiali di escavo sul livello di inquinamento presunto in base alla tipologia portuale e/o dell'area;
- una riduzione del numero di campionamenti richiesti sulla base della ripermimetrazione delle aree basata sul livello di inquinamento presunto;
- una semplificazione dei saggi ecotossicologici impiegati per la caratterizzazione dei materiali di escavo;
- una armonizzazione della durata della validità delle analisi,
- un percorso semplificato nella caratterizzazione dei materiali nel caso di interventi ciclici che interessano le medesime aree di escavo e di riutilizzo.

Le attività per l'aggiornamento dell'Allegato tecnico al D.M. 173/2016 sono in fase di completamento con la previsione di emanare il nuovo decreto entro il mese di giugno 2025.

Sempre in riferimento all'obiettivo dei dragaggi portuali, il Dipartimento Sviluppo sostenibile del MASE ha proseguito l'iter di adozione dello schema di regolamento recante disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 48 del decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 aprile 2023, n. 41.

Lo schema di regolamento in parola, a differenza della disciplina contenuta nel d.P.R. n. 120 del 2017, introduce nella definizione di terre e rocce da scavo anche i sedimenti, con la definizione di nuova introduzione si segnala quella di *“sedimenti”*, quali le frazioni granulometriche escavate negli alvei sia dei corpi idrici superficiali che del reticolo idrografico, in zone golenali di corsi d'acqua, di spiagge, di fondali lacustri e di invasi artificiali, nonché di fondali marini e portuali, derivanti da attività finalizzate alla realizzazione di un'opera.

Lo schema di regolamento rende possibile la gestione di questi ultimi come sottoprodotti se utilizzati sulla terraferma. L'innovazione introdotta amplia di fatto le possibilità di utilizzo dei materiali dragati i quali sono soggetti alla nuova disciplina se destinati a essere utilizzati nell'entroterra (ad esempio come sottofondo stradale, per formazione di rilevati, etc.) mentre, se destinati all'immersione in mare o in ambiti ad esso contigui (ad esempio spiagge, riempimento di banchine o di vasche di colmata, etc.), tali materiali restano soggetti disciplina di cui all'articolo 109 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. Lo schema di regolamento esclude, infatti, esplicitamente la propria applicazione ai conferimenti di terre e rocce da scavo in mare o in ambiti ad esso contigui, quali spiagge, lagune e stagni salmastri e terrapieni costieri, che restano disciplinati dal suddetto articolo 109.

In particolare, per la gestione a terra dei sedimenti dragati si deve far riferimento ai livelli di tutela individuati dalla normativa vigente negli specifici ambiti legati all'esecuzione dell'opera, laddove esistente. Per i sedimenti movimentati in ambiti per i quali non esiste una normativa di riferimento, i parametri di caratterizzazione saranno selezionati dal proponente previo parere dell'ARPA territorialmente competente che potrà avvalersi del supporto di ISPRA.

Lo schema di regolamento è stato trasmesso nello scorso mese di febbraio 2025 al DAGL della PCM ed è in corso di valutazione.

2.3.10 La transizione energetica nei porti

Obiettivo: programma *Green ports*

Il Progetto “Green Ports” è inserito nel PNRR nell’ambito del MASE e gestito dalla DG TBM **M3C2 - Investimento 1.1: Porti verdi: interventi in materia di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti**

Descrizione dell’obiettivo

Il progetto 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, incluse le emissioni inquinanti (particolato fine, ossidi di azoto, ossidi di zolfo, etc.), anche al fine di migliorare la sostenibilità e la compatibilità di queste attività con i contesti urbani portuali. Questa misura contribuirà all’obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra (GHG) del 55% da raggiungere entro il 2030.

Beneficiarie dell’investimento sono le n. 9 Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del centro-nord Italia: Mar Ligure Occidentale, Mar Ligure Orientale, Mar Tirreno Settentrionale, Mar Tirreno Centro Settentrionale, Mare di Sardegna, Mar Adriatico Centrale, Mar Adriatico Centro-Settentrionale, Mar Adriatico Orientale, Mar Adriatico Settentrionale.

Nell’ambito del progetto *Green Ports*, sono state previste sette diverse tipologie di intervento e a ciascuna AdSP interessata è assegnata una quota di risorse calcolata sulla base di un coefficiente che tiene conto del volume delle attività svolte nell’anno 2019.

Gli interventi sopra descritti, a seguito della presentazione di proposte progettuali da parte delle AdSP, sono in corso di realizzazione e sono finalizzati ad un obiettivo strategico di carattere ambientale della UE, incardinato nell’ambito del *Green Deal* e della Strategia Europea per il Clima ed inoltre risultano pienamente in linea con gli indirizzi della CE per il Programma *Next Generation EU* e i PNRR nazionali.

Nel corso del 2024, in linea con il cronoprogramma dell’intervento, è stata implementata da parte delle AdSP la realizzazione dei 63 progetti finanziati. Quest’ultime, inoltre, hanno avviato le procedure per l’assegnazione, mediante propri bandi, di una parte delle risorse destinate per la realizzazione di interventi da parte dei concessionari/terminalisti che operano all’interno delle aree portuali.

Da ultimo, in considerazione delle risorse residue e al fine di favorire la realizzazione degli obiettivi previsti dall’Investimento, con Decreto Direttoriale n. 312 del 20 dicembre 2024 è stata disposta la riapertura dei termini dell’Avviso pubblico del 25 agosto 2021 e si sono definite le modalità per la presentazione di nuove proposte progettuali da parte delle Autorità di Sistema Portuale interessate. I competenti uffici del MASE stanno procedendo alla valutazione delle proposte progettuali pervenute.

Al fine di garantire l’attuazione della misura da parte dei Soggetti attuatori, il MASE assicura un monitoraggio rafforzato e un supporto tecnico e legale a tali soggetti, che si concretizza nel riscontro a specifici quesiti, nella fornitura di Bando tipo “*de minimis*” destinato ai concessionari/terminalisti, nello svolgimento di periodiche e frequenti riunioni (anche bilaterali) e *webinar* (per l’esame delle problematiche inerenti gli aiuti di Stato e la normativa DNSH oltre che per l’utilizzo del sistema ReGiS) finalizzati ad assicurare la corretta predisposizione delle attività amministrativo-legali inerenti all’Investimento.

Proseguono le attività finalizzate al conseguimento dei restanti obiettivi della misura.

2.4 ENERGIA PROVENIENTE DAL MARE

2.4.2 Fonti innovabili

Eolico offshore

Il dato degli impianti eolici offshore aggiornato alla data del 31/12/2024 e alla data del 31/03/2025, in relazione alle procedure di PNIEC VIA e PNIEC Scoping è riepilogato nella seguente tabella. Insieme al numero dei procedimenti sono riportate anche le relative potenze:

Impianti eolici offshore				
Procedure di Scoping	al 31/12/2024		al 31/03/2025	
	n.	Potenza (MW)	n.	Potenza (MW)
In corso	15	19.057,00	13	17.422,00
Concluse con provvedimento	59	43.460,00	61	45.095,00

Impianti eolici offshore				
Procedure di VIA	al 31/12/2024		al 31/03/2025	
	n.	Potenza (MW)	n.	Potenza (MW)
In corso	23	17.739,00	23	17.739,00
Concluse con provvedimento	3	1.280,00	3	1.280,00

2.5.2 TRANSIZIONE ECOLOGICA DELL'INDUSTRIA DEL MARE**Il “Green Deal” ed il pacchetto “Fit for 55”**

Nell’ambito delle misure individuate dal pacchetto delle azioni previste per il “Fit for 55” è stata realizzata, tra l’altro, a partire dal 1° gennaio 2024, l’inclusione del settore marittimo nei settori coinvolti nell’*Emission Trading System* (ETS), nonché dalle disposizioni del Regolamento (UE) 2023/1805 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 settembre 2023 sull’uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo, e che modifica la Direttiva 2009/16/CE (c.d. “*Regolamento FuelEU*”). Tali attività prevedono, sinteticamente, che il settore inizi un percorso di decarbonizzazione prevedendo:

- per il sistema ETS, il monitoraggio, la verifica e la restituzione delle emissioni di gas ad effetto serra rilasciate nell’anno solare. Poiché però contrariamente agli altri settori coinvolti, il settore navale non ha beneficiato di assegnazione gratuita delle quote, è previsto un primo periodo di “*phase in*” del settore, che prevede la restituzione:
 - del 40% delle emissioni rilasciate nel 2024 entro il 30 settembre 2025;
 - del 70% delle emissioni rilasciate nel 2025 entro il 30 settembre 2026;
- per il FuelEU, una graduale riduzione delle emissioni di GHG come di seguito riportata:
 - 2% nel 2025;
 - 6% nel 2030;
 - 14.5% nel 2035;
 - 31% nel 2044;
 - 62% nel 2045;
 - 80% nel 2050.

Il regolamento comunque prevede che siano esentati dall'applicazione delle disposizioni le navi che svolgono tratte in servizio pubblico ed i porti situati in regioni con meno di 200.000 abitanti. L'elenco delle navi e dei porti esclusi è stato pubblicato dalla Commissione a seguito delle notifiche effettuate da tutti i paesi interessati. Sono poi stati predisposti i relativi atti di implementazione del citato Regolamento in merito alla realizzazione di un apposito database per la raccolta e lo scambio delle informazioni tra i diversi attori coinvolti e sulle attività di verifica.

2.5.4 LE REGOLE IMO

Nell'ambito delle tematiche trattate al MEPC e negli altri contesti IMO rilevanti per il Ministero dell'Ambiente 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. A giugno 2023, nell'ambito dei lavori dell'ottantesima sessione del Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC 80), è stata approvata la revisione della strategia di riduzione dei GHG. Tale revisione 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 definirle e 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. Al riguardo, si sono svolte due sessioni del gruppo intersessionale per la riduzione dei gas ad effetto serra (marzo – settembre 2024), con il fine di individuare le misure di riduzione, sia tecniche che economiche, “candidabili” al raggiungimento degli obiettivi di riduzione nel rispetto di una transizione “giusta ed equa” e nel rispetto della neutralità tecnologica, evitando quindi fughe in avanti di alcune tecnologie in favore di altre.

Inoltre, si è proceduto con la revisione delle misure a breve termine al fine di identificare i fattori che possano creare distorsioni nel sistema e le possibili azioni correttive da implementare per la loro risoluzione.

2.10.1 La conservazione degli ecosistemi marini

Obiettivo: PNRR - M2C4 - Investimento 3.5: Ripristino e tutela dei fondali e degli habitat marini
Marine Ecosystem Restoration (MER)

Questa misura, che nell'ambito del processo di revisione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza italiano è stato oggetto di modifiche e rimodulazione, comprende azioni su vasta scala per il ripristino e la tutela dei fondali e degli habitat marini, finalizzate a invertire l'attuale tendenza al degrado di tali ecosistemi. 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.

Nel corso del 2024, in linea con il cronoprogramma del progetto è stata stipulata la maggior parte delle procedure e le relative attività sono già in corso di esecuzione e si è proceduto ad individuare i soggetti per la realizzazione dei campi ormeggio così come quelli che si occuperanno delle attività di analisi, verifica, implementazione dei dati di monitoraggio dell'ambiente marino che andranno a popolare la piattaforma informativa MER.

Nello specifico sono stati siglati 18 accordi con Enti o Consorzi Gestori di Aree Marine Protette o Enti o Consorzi per la gestione di Parchi Nazionali con estensione della tutela a mare e di aree facenti parte della Rete Natura 2000.

Inoltre, il soggetto attuatore (ISPRA) ha provveduto a svolgere una serie di attività trasversali, al fine di gestire correttamente gli interventi tra cui l'aggiornamento costante dell'archivio documentale del Progetto, per garantire il rispetto degli adempimenti connessi alle attività di monitoraggio, rendicontazione e controllo; la verifica della correttezza formale della documentazione prodotta nel corso delle attività di archiviazione, anche con riferimento alle dichiarazioni relative al principio DNSH e all'assenza di conflitto di interessi e l'aggiornamento dello stato delle procedure di gara.

Nel corso del 2024 la realizzazione della maggior parte dei singoli interventi è entrata nella fase esecutiva, conformemente al cronoprogramma attuativo elaborato da ISPRA, pertanto l'investimento continua in linea con le tempistiche.

2.10.1 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 corso dell'anno 2024 sono state svolte le campagne di monitoraggio per le 3 sottoregioni previste dalla Direttiva e rendicontate con le valutazioni intermedie e annuali dei piani operativi delle attività (POA) prodotte dall'ISPRA e dalle 3 ARPA capofila per ciascuna sottoregione.

Nel 2024 sono state aggiornate, per il terzo ciclo sessennale, la valutazione dei requisiti del buono stato ambientale (GES) e la definizione dei Target ambientali che sono state trasmesse alla Commissione. È attualmente in corso di predisposizione il Decreto Ministeriale di aggiornamento del Buono Stato Ambientale - GES (Allegato I) e dei Target ambientali (Allegato II), per ciascuno dei descrittori qualitativi per l'invio agli organi di controllo che andrà ad aggiornare e sostituire il DM n. 36 del 15.02.2019 la cui pubblicazione è prevista nel corrente 2025.

2.10.2 Aree marine protette

Obiettivo: PNRR - Digitalizzazione aree marine protette - Misura PNRR M2C4 Investimento 3.2: Digitalizzazione dei parchi nazionali.

Importo complessivo: 100.000.000 euro

Descrizione dell'obiettivo

Questa misura, che nell'ambito del processo di revisione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza italiano è stato oggetto di modifiche e rimodulazione, stabilisce procedure standardizzate e digitalizzate per la modernizzazione, l'efficienza e l'efficace funzionamento delle aree protette nelle loro varie dimensioni, quali la conservazione della natura, la semplificazione amministrativa delle procedure e i servizi per i visitatori dei parchi nazionali e delle aree marine protette. Con l'intervento si persegue il miglioramento del monitoraggio delle risorse naturali tale da consentire l'adozione delle misure preventive e correttive necessarie, ove del caso, per la protezione della biodiversità. Ci si attende inoltre che contribuirà a migliorare i servizi per i visitatori dei parchi nazionali e delle aree marine protette e a sensibilizzarli maggiormente in materia di biodiversità, per un turismo più sostenibile e un consumo più responsabile delle risorse naturali.

L'investimento prevede lo sviluppo di servizi digitali per i visitatori dei parchi nazionali e delle aree marine protette. Entro giugno 2024, almeno il 70 per cento dei 24 parchi nazionali e delle 31 aree marine protette deve aver sviluppato servizi digitali per i visitatori dei parchi nazionali e delle aree marine protette (almeno due tra: il collegamento al portale Naturitalia.IT; un applicativo per la semplificazione delle procedure amministrative o un'applicazione per la mobilità sostenibile).

Digitalizzazione dei parchi nazionali e delle aree marine protette (DigitAP) finalizzata a migliorare e ampliare le conoscenze sulla biodiversità e sui servizi ecosistemici, si declina attraverso la realizzazione di due interventi. Il primo finalizzato al potenziamento delle strumentazioni tecnologiche, con apparecchiature digitali all'avanguardia, da mettere a disposizione delle 31 aree marine protette, quali:

- ✓ “Fornitura di N° 19 Veicoli subacquei, a controllo remoto (ROV), in grado di operare a una profondità non inferiore a 300 metri, equipaggiati con sistema di rilievo fotogrammetrico ottico, formazione avanzata e assistenza”
- ✓ “Fornitura di N° 12 Veicoli autonomi di superficie (ASV), equipaggiati con Multibeam multifrequenza, formazione avanzata e assistenza”,
- ✓ “Fornitura N° 31 droni RTK comprensivo di sensore LiDAR, e di N°31 droni RTK comprensivi di sensore Multispettrale accessori, softwares di gestione dei dati, formazione avanzata e assistenza”
- ✓ “Fornitura N° 31 sistemi ottici 3D subacquei composti da camera fotografica e illuminatori LED”.

Il secondo intervento riguarda invece sia l'acquisizione di un servizio di monitoraggio delle aree marine protette in *near real-time*, mediante l'elaborazione di dati satellitari multisensore e multiplatforma e con sistemi *legacy*/cooperativi (AIS, VMS, RF) che un monitoraggio *in situ* con sensori di prossimità per la tutela di habitat e specie d'interesse comunitario che si trovano all'interno delle 11 aree marine specialmente protette di importanza mediterranea (c.d. ASPIM).

Grazie all'attivazione dei servizi previsti nell'ambito del progetto DigitAP, sarà possibile raccogliere dati sia direttamente dalle AMP, sia attraverso servizi specifici (monitoraggio remoto). Le informazioni raccolte saranno centralizzate presso ISPRA, attraverso il portale del progetto, che permetterà di disporre del complesso delle informazioni acquisite sia per le singole AMP, sia a livello nazionale.

Per quanto riguarda l'attivazione del primo intervento di fornitura di strumentazione, tramite il supporto della Centrale di Committenza INVITALIA, è stato pubblicato in data 8 agosto 2024 il bando di gara per la fornitura di strumentazione da affidare alle Aree Marine Protette (4 lotti). Successivamente ai provvedimenti di aggiudicazione per i 4 lotti interessati (datati 23.12.2024), il Ministero ha provveduto con i successivi atti di perfezionamento dei contratti con gli operatori aggiudicatari. Nel mese di marzo 2025, considerata la necessità di assicurare le tempistiche di realizzazione PNRR, il MASE ha provveduto all'esecuzione anticipata in via di urgenza, ai sensi dell'art. 17 co 9 del Codice dei contratti pubblici, per i lotti 3 e 4. In riferimento ai lotti 1 e 2, l'avvio dell'esecuzione è sospeso per effetto di ricorsi proposti contro il risultato di aggiudicazione.

In riferimento alla procedura relativa all'acquisizione del servizio di monitoraggio, il bando è stato pubblicato in data 17.12.2024 e sono tuttora in corso le attività di valutazione delle offerte da parte di INVITALIA

GLI ECOSISTEMI E LE AREE MARINE PROTETTE

Come in precedenza accennato, attraverso l'utilizzo di risorse provenienti dai fondi PNRR (Investimento M2C4 I3.2 Digitalizzazione dei parchi nazionali e delle aree marine protette) si sta procedendo a dotare il sistema delle AMP di strumentazioni tecnologiche avanzate e di competenze tecnico-scientifiche adeguate a poter svolgere attività di monitoraggio ambientale, di sorveglianza e controllo, in modo da disporre di informazioni chiave a supporto della loro gestione, e dell'Investimento M2C4 – 3.5 “Ripristino e tutela dei fondali e degli habitat marini” (cd. “MER” – *Marine Ecosystem Restoration*).

L'obiettivo previsto è che entro il 2030, il 30% delle superfici marine più importanti per la biodiversità siano adeguatamente protette e conservate, attraverso la creazione di un sistema ben collegato ed efficace di aree protette con misure di conservazione definite su base spaziale. Inoltre, è previsto un livello di Protezione rigoroso di almeno il 10% della superficie marina. Rispetto a tali obiettivi risulta rilevante e strategico il ruolo delle Aree marine protette, attraverso nuove istituzioni, l'ampliamento dei perimetri di quelle esistenti e la revisione dei livelli di zonazione di quelle istituite. In base alla Convenzione di Barcellona del 1978, ratificata con la Legge 21 gennaio 1979, n. 30, relativa alla protezione del Mar Mediterraneo dall'inquinamento, a partire dal 1995 è stato ampliato l'ambito di applicazione geografica diventando "Convenzione per la protezione dell'ambiente marino e la regione costiera del Mediterraneo", il cui bacino, per la ricchezza di specie, popolazioni e paesaggi, rappresenta uno dei siti più ricchi di biodiversità al mondo. Dal 1995, con il Protocollo relativo alle Aree Specialmente Protette e la Biodiversità in Mediterraneo (Protocollo ASP/BD) le Parti contraenti hanno previsto, al fine di promuovere la cooperazione nella gestione e conservazione delle aree naturali, così come nella protezione delle specie minacciate e dei loro habitat, di istituire le già citate Aree Speciali Protette di Importanza Mediterranea (ASPIM) o SPAMI (dall'acronimo inglese *Specially Protected Areas of Mediterranean Importance*).

Il Programma delle Nazioni Unite per l'ambiente (*United Nations Environment Programme* - UNEP), con il Centro di Attività Regionale per le Aree Specialmente Protette (CAR/ASP) stabilisce la lista delle ASPIM, inserendo le aree marine protette che richiedono la candidatura secondo un iter standardizzato.

L'Italia partecipa con 11 aree marine protette, sulle 39 totali attualmente riconosciute come ASPIM:

1. Capo Caccia – Isola Piana
2. Capo Carbonara
3. Isole Egadi
4. Miramare
5. Penisola del Sinis – Isola di Mal di Ventre
6. Plemmirio
7. Porto Cesareo
8. Portofino
9. Punta Campanella
10. Tavolara - Punta Coda Cavallo
11. Torre Guaceto

Nel 2024 è stata istituita l'AMP di Capo Spartivento (CA).

Le 30 Aree Marine Protette istituite sono attualmente così gestite: dieci da Consorzi, nove da Amministrazioni Comunali, cinque da Enti Parco, una dalla Capitaneria di Porto, una da una Amministrazione provinciale, una da un Ente regionale, due da Parchi Regionali e una da Associazione ambientalista. I due Parchi sommersi sono gestiti da un Parco archeologico e da una Associazione ambientalista.

Sono in corso le attività per le prossime istituzioni delle AMP di:

1. Costa di Maratea;
2. Isola di Capri;
3. Isola di San Pietro;
4. Isole Cheradi e Mar Piccolo;
5. Capo d'Otranto - Grotte Zinzulusa e Romanelli - Capo di Leuca;
6. Parco marino del Piceno;
7. Isola di Salina - Eolie
8. Conero
9. Golfo di Orosei – Capo Monte Santu.

Ministero della Difesa
Gabinetto del Ministro

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.

1. **PREMESSA**

Per la redazione della presente relazione sono state prese in considerazione in particolare le attività ed iniziative afferenti alle Diretrici che prevedono un ruolo primario per il Ministero della Difesa quale Dicastero di riferimento.

2. **OBIETTIVI CONSEGUITI SUDDIVISI PER DIRETTRICE (RIF. PIANO DEL MARE)**

- A pagina seguente -

<u>Direttrice</u>	<u>Obiettivo</u>
2.1 SPAZI MARITTIMI	2.1.6 Leggi e regolamenti relativi al passaggio inoffensivo

Declaratoria obiettivo:

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

Azioni intraprese:

È stata avviata un'attività di studio ed analisi del quadro giuridico al fine di predisporre uno **schema normativo inerente alla disciplina del passaggio inoffensivo**, che richiederà il coordinamento con gli altri Dicasteri competenti per le materie elencate nell'art. 21 della UNCLOS.

<u>Direttrice</u>	<u>Obiettivo</u>
2.7 CANTIERISTICA	2.7.3 Cantieristica militare

Declaratoria obiettivo:

- *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.*

Azioni intraprese:

In merito alla tematica afferente ai **piani di ammodernamento e di investimento nel settore della cantieristica militare e all'efficacia del reclutamento**, al fine di evitare sovrapposizioni o interferenze nell'attuazione delle rispettive *policy* e nella predisposizione degli atti/documenti discendenti, ovvero interpretazioni fuorvianti di quanto postulato nel Piano del Mare, si rappresenta che le prerogative in tale contesto restano attestate precipuamente alla Difesa, esplicitate attraverso piani capacitivi e documenti programmatici propri del Dicastero (Atto di indirizzo, Linee programmatiche, Documento programmatico pluriennale.). In sede di prossima revisione del Piano del Mare, si proporrà una rimodulazione dell'obiettivo e della sua declaratoria.

Per gli aspetti relativi al **Polo Nazionale della Subacquea** si rimanda ai contributi forniti per il punto 2.11 paragrafo 2.11.5.

Dal punto di vista della **cooperazione operativa con gli stati costieri**, la Difesa, attraverso la Marina Militare, sostiene numerose iniziative, tra le quali l'ADRION, l'Iniziativa 5+5 con i Paesi della sponda Nord e Sud del Mediterraneo e il *Virtual-Regional Maritime Traffic Centre & Trans-Regional Maritime Network*, che promuovono la cooperazione operativa nel campo della difesa e della sicurezza e incrementano l'interoperabilità nell'ottica di un continuo scambio di dati e informazioni. Inoltre la Marina Militare riveste un ruolo da protagonista nell'organizzazione dell'esposizione SEAFUTURE, presso l'arsenale Militare Marittimo di La Spezia, e del *Trans-Regional Seapower Symposium* (T-RSS), che nella scorsa edizione (2024) ha visto la partecipazione di 67 Marine da 5 continenti e oltre 600 esperti del più ampio *cluster* marittimo.

<u>Direttrice</u>	<u>Obiettivo</u>
2.11 DIMENSIONE SUBACQUEA E RISORSE GEOLOGICHE DEI FONDALI	2.11.5 Polo nazionale della subacquea

Declaratoria obiettivo:

Inaugurare il Polo Nazionale della Subacquea, per dotarsi di un catalizzatore e acceleratore tecnologico, aggregando tutte le realtà pertinenti (Istituzioni, mondo accademico, della ricerca e industriale).

Azioni intraprese:

Com'è noto, il **Polo Nazionale della dimensione Subacquea (PNS)** è stato inaugurato a La Spezia il 12 dicembre 2023, alla presenza del Ministro della Difesa, On. Crosetto e del Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare, Sen. Musumeci, ed è nato per essere un'inedita quanto vigorosa espressione del "Sistema Paese", con l'obiettivo di **promuovere, facilitare e coordinare la cooperazione fra le strutture nazionali pubbliche e private operanti a qualunque titolo nella dimensione subacquea**.

Il PNS è dotato di una marcata natura intergovernativa, interdisciplinare e inter-agenzia, che gli permette di operare come catalizzatore del cosiddetto *cluster* subacqueo (istituzioni, industria, *start-up*, mondo accademico e centri di ricerca) creando un virtuoso ecosistema utile a valorizzare la capacità di innovazione e la sovranità tecnologica della filiera subacquea nazionale, ottimizzando i potenziali canali di finanziamento e le diverse iniziative – pubbliche e private, nazionali e internazionali – promosse nel campo della ricerca tecnico-scientifica.

Il Polo guarda alla **dimensione subacquea nel suo complesso**, non solo da una prospettiva militare. Pertanto le potenziali ricadute positive dell'attività di *hub* tecnologico del PNS riguardano applicazioni duali ad ampio spettro. Per citarne alcuni esempi: la tutela ambientale, l'industria energetica, le esplorazioni subacquee, finanche gli aspetti di *cyber security* legati alla dimensione subacquea e alle infrastrutture che vi risiedono.

Il dettato normativo che ha portato alla costituzione del PNS è iniziato nel 2023, nello specifico con la legge di bilancio 2023 (legge 197/2022) ed in particolare con l'art. 1, comma 658 e 659.

A seguire, il decreto del Ministero della Difesa di concerto con il Ministro delle Imprese e del *Made in Italy* e con il Ministro dell'Università e della Ricerca del 25 ottobre 2023 ha previsto la costituzione del Polo con la denominazione Polo Nazionale della dimensione Subacquea e sede in La Spezia.

Il 2024 è stato l'anno in cui i dettati di legge citati sono entrati in vigore, segnando di fatto l'avvio delle attività operative, amministrative e finanziarie del PNS.

Gli impatti derivanti dalla costituzione del PNS possono essere essenzialmente correlati all'emissione dei primi 8 bandi, avvenuta nel 2024, che ha permesso la formazione di raggruppamenti nazionali di enti (Università, PMI, *start-up*, Grandi Imprese, ecc.) operanti nell'ecosistema della subacquea, ed ai discendenti flussi finanziari programmati.

Si precisa che nei bandi per la realizzazione dei progetti selezionati si prevede:

- una prima fase di studio della durata di 6 mesi, da concludersi nell'estate 2025;
- una seconda fase opzionale (da attivare in caso di buon esito della prima fase e di disponibilità dei fondi) per la progettazione e realizzazione dimostratori/prototipi/*software*, della durata di 12 mesi;
- una terza fase, anch'essa opzionale, della durata di 6 mesi, per la dimostrazione della capacità in ambiente rilevante.

Nello specifico si fornisce una cronologia di dettaglio relativa alla pubblicazione e assegnazione dei bandi di cui sopra:

- il 27 marzo 2024, la Struttura Operativa (SO) del PNS ha pubblicato quattro bandi finanziati al 50% (BATCH 1) e relativi ai seguenti progetti:
 - Studio e definizione di interfacce standard per lancio, recupero e interazione tra veicoli autonomi subacquei e piattaforme cooperanti;
 - Studio sulla gestione e ottimizzazione dell'energia nei sistemi autonomi subacquei;
 - Studio e sviluppo di algoritmi software per la localizzazione di bersagli subacquei;
 - Studio e sviluppo di una infrastruttura di rete subacquea.

La scadenza per la presentazione delle relative proposte è stata fissata a due mesi dall'emissione dei bandi (26 maggio 2024). A valle di detta scadenza, una commissione eterogenea – composta da rappresentanti della Difesa, di AIAD e del mondo accademico – ha provveduto a stilare la graduatoria delle 6 proposte ricevute, individuando i 4 progetti vincitori;

- il 19 giugno 2024, il Comitato di Direzione Strategica (CDS) del PNS – nell'ambito della sua seconda riunione – ha espresso parere favorevole alla graduatoria in parola, dando di fatto avvio alla fase esecutiva

delle attività di ricerca tecnico-scientifica da svolgersi coi servizi e strutture del Polo. In particolare, è significativo rilevare come la partecipazione di grandi imprese, PMI, Università e Centri di Ricerca sia stata ragguardevole – in termini sia qualitativi sia quantitativi – riguardando oltre quarantanove operatori;

- nella tabella 2.1 sono indicati i raggruppamenti che si sono aggiudicati i bandi BATCH 1. La prima riga riporta le grandi aziende, la seconda le PMI, la terza i centri universitari e di ricerca;
- il 20 settembre 2024 sono inoltre stati pubblicati ulteriori quattro bandi che hanno riguardato i seguenti quattro *items*:
 - lo studio e sviluppo di tecnologie e metodi innovativi per la navigazione di precisione in ambiente subacqueo in ottica di sviluppare tecnologie, metodologie e algoritmi volti a migliorare la precisione di navigazione degli UUV;
 - lo sviluppo di un sistema di cavi subacquei intelligenti per il monitoraggio marino, ovvero in grado di combinare la tradizionale funzione di trasmissione dati della fibra ottica con avanzati sensori per il monitoraggio e la raccolta di dati ambientali e rilevamento di contatti subacquei in tempo reale;
 - lo sviluppo di un manipolatore impiegabile come payload per UUV modulare, che sia in grado di eseguire interventi, piccole riparazioni e movimentazione di piccoli oggetti;
 - lo studio e lo sviluppo di batterie innovative a elevate prestazioni per applicazioni a quote abissali.

La scadenza per la presentazione delle proposte è stata fissata al 19 dicembre 2024.

La Commissione di Valutazione Progetti, composta da rappresentanti della Difesa, di AIAD e del mondo accademico, ha valutato 7 proposte inviate da 6 capofila ed ha ritenuto 3 proposte inammissibili per mancanza di requisiti (controllo nazionale).

Sono state quindi identificate le proposte vincitrici dei bandi BATCH 2 riportate in Tabella 2.2:

- il 10 febbraio 2025, il CDS ha espresso parere favorevole alla graduatoria in parola, dando di fatto avvio alla fase esecutiva dei progetti BATCH 2;
- senza considerare i sub-fornitori, i soggetti giuridici che hanno partecipato alla BATCH 1 sono stati 49 e sono saliti a 63 con la BATCH 2. Considerato che alcune realtà industriali e accademiche hanno partecipato sia al B1 che al B2, i soggetti entrati nella galassia della subacquea sono complessivamente 88;
- nel mese di aprile/maggio del 2025 saranno pubblicati i bandi relativi alla BATCH 3, che porterà a 15 i progetti di ricerca attivi.

Esiti BATCH 1

OPTIMUS Energy Optimization Maritime Unmanned Systems (PNS-2024-R-01)	SIMILARS Solutions Modulari di Lancio e Recupero per MLUS (PNS-2024-R-02)	MURENA Multistatic Underwater Reconnaissance Experimental Network Asset (PNS-2024-R-03)	TARAS Tecnologie Avanzate di Rete per mezzi Autonomi/ Sottomarini (PNS-2024-R-04)
<div>Grandi Imprese</div> <ul style="list-style-type: none">• Encantieri S.p.A. (*)	<div>Grandi Imprese</div> <ul style="list-style-type: none">• Encantieri S.p.A. (*)• Saipem S.p.A.	<div>PMI</div> <ul style="list-style-type: none">• Encantieri S.p.A.• Leonardo S.p.A. (*)	<div>Grandi Imprese</div> <ul style="list-style-type: none">• Encantieri S.p.A.• Leonardo S.p.A.• TELECOM Italia Sparkle S.p.A.
<div>PMI</div> <ul style="list-style-type: none">• Ecodrone S.r.l.• Everjotics S.r.l.• Graal Tech S.r.l.• ST Technologies S.r.l.• SMI Lab, Smart Maritime Training Lab	<div>PMI</div> <ul style="list-style-type: none">• FlySight S.r.l.• Graal Tech S.r.l.• Leonardo Sistemi Integrati S.r.l.• MDM Team S.r.l.• NEXT, Ingegneria dei Sistemi S.p.A.• TECHAV Systems S.r.l.• Wiserne S.r.l.	<div>PMI</div> <ul style="list-style-type: none">• FlySight S.r.l.• Graal Tech S.r.l.• Leonardo Sistemi Integrati S.r.l.• MDM Team S.r.l.• NEXT, Ingegneria dei Sistemi S.p.A.• TECHAV Systems S.r.l.• Wiserne S.r.l.	<div>PMI</div> <ul style="list-style-type: none">• ALEA S.r.l.• FlySight S.r.l.• Graal Tech S.r.l.• MDM Team S.r.l.• NEXT, Ingegneria dei Sistemi S.p.A.• STEPHAN S.p.A.• TEGNAV Systems S.r.l.• Wiserne S.r.l. (*)
<div>Università e Ricerca</div> <ul style="list-style-type: none">• Politecnico di Torino• Università degli Studi di Cassino e del Lazio Meridionale• Università degli Studi di Genova• Università di Pisa• Università di Trieste	<div>Università e Ricerca</div> <ul style="list-style-type: none">• Università degli Studi di Firenze• Università degli Studi di Genova• Università di Pisa	<div>Università e Ricerca</div> <ul style="list-style-type: none">• Università degli Studi di Cassino e del Lazio Meridionale• Università degli Studi di Firenze• Università di Pisa	<div>Università e Ricerca</div> <ul style="list-style-type: none">• Sapienza Università di Roma - Model S.M.E.• Università degli Studi di Genova - Model S.M.E.• Università Politecnica della Marche - Model S.M.E.

Tab. 2.1 Progetti selezionati e partecipazione

Esiti BATCH 2

SHARK Submarine High-Tech Autonomous Research Krait (PNS-2024-R-05)	SENSOMAR Sistema di Cavi Subacquei Intelligenti per il Monitoraggio Ambientale e la Rilevazione (PNS-2024-R-06)	DEXTIMUS Sviluppo di un manipolatore impiegabile come payload per UAV modulare (PNS-2024-R-07)	ABISSO Accumulatori per Batterie Innovative Sicure e Sostenibili per Operazioni Abissali (PNS-2024-R-08)
<div>Grandi Imprese</div> <ul style="list-style-type: none">• GEM elettronica S.r.l. (*)• Encantieri S.p.A.	<div>Grandi Imprese</div> <ul style="list-style-type: none">• Encantieri S.p.A. (*)• Leonardo S.p.A.• Telecom Italia Sparkle S.p.A.	<div>PMI</div> <ul style="list-style-type: none">• SAIPEM S.p.A. (*)	<div>Grandi Imprese</div> <ul style="list-style-type: none">• Encantieri S.p.A. (*)• Leonardo S.p.A.• SNIPEM S.p.A.
<div>PMI</div> <ul style="list-style-type: none">• Bluetech S.p.A.• Edgetek S.p.A.• Graal Tech S.r.l.• MDM Team S.r.l.	<div>PMI</div> <ul style="list-style-type: none">• Subtopion S.r.l.• Esel S.r.l.• DEAS S.p.A.• Aalea S.r.l.• OTI S.r.l.• FlySight S.r.l.• Wiserne S.r.l.	<div>PMI</div> <ul style="list-style-type: none">• 3D RESEARCH S.r.l.• Aalea S.r.l.• Everjotics S.r.l.• Graal Tech S.r.l.	<div>PMI</div> <ul style="list-style-type: none">• eDriveLAB S.r.l.• Micro Assemblaggi S.r.l.• Phase Motion Control S.p.A.
<div>Università e Ricerca</div> <ul style="list-style-type: none">• Università degli Studi di Firenze• Università degli Studi di Genova• Università di Pisa - Dipartimento di Ingegneria dell'Informazione	<div>Università e Ricerca</div> <ul style="list-style-type: none">• Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia• Università degli Studi di Padova• Sapienza Università di Roma	<div>Università e Ricerca</div> <ul style="list-style-type: none">• Università degli Studi di Genova - Centro Interdisciplinare di ricerca sui sistemi integrati per l'ambiente marino• Università degli Studi di Firenze - Dipartimento di Ingegneria Industriale• Università degli Studi di Padova - Dipartimento di Ingegneria e dell'Informazione	<div>Università e Ricerca</div> <ul style="list-style-type: none">• Dipartimento Interdisciplinare per la Scienza e la Tecnologia dei Materiali• Università degli Studi di Padova• Università degli Studi di Parma

Tab. 2.2 Progetti selezionati e partecipazione

(*) Capofila

<u>Direttrice</u>	<u>Obiettivo</u>
2.11 DIMENSIONE SUBACQUEA E RISORSE GEOLOGICHE DEI FONDALI	2.11.6 Autorità nazionale per il controllo delle attività subacquee

Declaratoria obiettivo:

Istituire entro il 2024 un'Autorità Nazionale per il Controllo delle Attività Subacquee (ora Agenzia per la Sicurezza delle Attività Subacquee)

Azioni intraprese:

Nel 2024 è stato costituito un dedicato gruppo di lavoro interministeriale composto da rappresentanti dei diversi dicasteri interessati, che ha elaborato un DDL che prevede la costituzione di un'Agenzia per la Sicurezza delle Attività Subacquee (ASAS).

In considerazione del rilievo assunto dalla dimensione subacquea nel corso degli anni, anche in termini di sviluppo potenziale, l'iniziativa mira a definire un quadro giuridico adeguato alle esigenze emerse a fronte della progressiva antropizzazione dell'ambiente subacqueo, che si estende dalla superficie di oceani, mari, fiumi e laghi, fino ai fondali.

Il DDL in materia di sicurezza delle attività subacquee è stato approvato dal Consiglio dei ministri il 27 settembre 2024, con richiesta alle Camere di sollecita calendarizzazione nel rispetto dei regolamenti dei due rami del Parlamento, ma il suo *iter* non è ancora concluso.

In particolare, il DDL disciplina le procedure e le regole volte a rendere detto ambiente sempre più accessibile e sicuro. L'istituzione dell'ASAS risponderà principalmente a tre macro-esigenze:

- gestione delle interferenze – con il compito di coordinare e controllare le attività subacquee civili, al fine di evitare interferenze tra queste, le attività subacquee militari e quelle di polizia;
- esigenza regolatoria - si introducono disposizioni volte a regolamentare la navigazione, i mezzi e le infrastrutture subacquee;
- tutela delle persone e degli operatori che svolgono attività subacquee - si stabiliscono i principi fondamentali in materia di attività subacquee e iperbariche, disciplinando le qualifiche professionali e i requisiti per l'esercizio della professione.

L'Agenzia, tra i vari compiti, avrà anche la funzione di promuovere lo sviluppo della capacità nazionale di soccorso ed estrazione di persone da mezzi subacquei civili sinistrati e l'adozione di linee guida per lo sviluppo di tecnologie subacquee, in collaborazione con il PNS e gli enti pubblici di ricerca preposti sul territorio nazionale.

Al momento non sono state allocate risorse finanziarie per la citata esigenza, né quindi avviate iniziative amministrative.

<u>Direttrice</u>	<u>Obiettivo</u>
2.16 SICUREZZA	2.16.2 L'approccio alle sfide

Declaratoria obiettivo:

- *Incentivare la sorveglianza e il controllo degli spazi marittimi d'interesse nazionale – nell'accezione più ampia ed estesa a tutte le dimensioni a livello inter-agenzia e interministeriale.*
- *Rafforzare le capacità nazionali, il coordinamento inter-agenzia 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, inter-agenzia e interministeriale, a beneficio di tutte le amministrazioni e nel rispetto delle loro diverse competenze.*

Azioni intraprese:

La sorveglianza e il controllo degli spazi marittimi d'interesse nazionale – nell'accezione più ampia ed estesa a tutte le dimensioni – è volta a preservare gli interessi economici, ambientali e strategici negli spazi marittimi di interesse dello Stato rendendo efficace ed effettivo l'esercizio di sovranità e di giurisdizione nazionale in mare. A mente dell'art. 111 del D.Lgs. 66/2010 (Codice dell'ordinamento militare), la Marina Militare, mediante il proprio Strumento marittimo e la rete radar costiera, assicura la costruzione ed il mantenimento di una *Maritime Situational Awareness* coerente ed aggiornata, condizione necessaria per garantire la sicurezza marittima e contrastare i traffici illeciti via mare da parte della criminalità transazionale.

A tutela della sicurezza marittima e dell'importanza strategica del Mediterraneo, fondamentali per il benessere e la prosperità del Paese, la Difesa, attraverso la Marina Militare, ha messo in atto uno schema di manovra concepito per disporre di Unità pre-posizionate, garantendone libertà d'azione sul mare e nell'ambiente subacqueo, in grado di intervenire in breve tempo dove serve e quando serve. A tal riguardo la Marina Militare, in qualità di *provider di maritime security* nell'alto mare, nel corso dell'anno 2024 ha assicurato la partecipazione alle seguenti missioni di sicurezza marittima:

- OPERAZIONE "MEDITERRANEO SICURO", dispositivo aeronavale composto in media da 6 Unità Navali, tre delle quali in mare, che si alternano in attività con compiti di presenza, sorveglianza e sicurezza marittima per la tutela degli interessi strategici nazionali nel Mediterraneo centrale e orientale. L'impegno è stato continuativo per 12 mesi per un totale di 29568 ore di moto;
- OPERAZIONE FONDALI SICURI, attività operativa, avviata nel settembre 2022 a seguito incidente ai danni del gasdotto Nord Stream, volta a tutelare gli interessi nazionali ed in particolare la *Energy Security* mediante la sorveglianza degli spazi marittimi in cui insistono le infrastrutture critiche subacquee quali gasdotti, oleodotti, elettrodotti e dorsali dati. L'impegno nel 2024 è stato continuativo per 12 mesi, per un totale di 1861 ore di moto;
- OPERAZIONE GABINIA, missione nazionale in risposta al progressivo aumento del fenomeno di pirateria marittima nel Golfo di Guinea. L'impegno per le Unità Navali coinvolte è stato complessivamente di 6 mesi, per un totale di 4608 ore di moto.
- OPERAZIONE UE - ASPIDES, missione securitaria, sotto l'egida dell'UE, volta a ripristinare la sicurezza marittima e la libertà di navigazione nello stretto di *Bab al Mandeb*, cruciale *choke point* del commercio marittimo internazionale. L'impegno per le Unità Navali coinvolte è stato complessivamente di 11 mesi, per un totale di 7560 ore di moto.
- OPERAZIONE EUNAVFOR ATALANTA, operazione sotto egida dell'UE per il contrasto del fenomeno della pirateria nell'area Golfo di Aden e bacino somalo. L'impegno per le Unità Navali coinvolte è stato complessivamente di 4 mesi, per un totale di 2904 ore di moto.
- EUNAVFORMED IRINI, operazione sotto egida dell'UE per il contrasto del traffico illegale di armi nel Mediterraneo centrale. L'impegno per le Unità Navali coinvolte è stato complessivamente di 9 mesi, per un totale di 8184 ore di moto

A queste si aggiunge il contributo all'interno dei dispositivi permanentemente attivati delle *Standing Naval Forces* della NATO (SNMG2: 2304 ore di moto – 3 mesi; SNMCMG2: 5928 ore di moto – 8 mesi) che conducono l'Operazione di *Maritime Vigilance* NOBLE SHIELD in Mediterraneo, unitamente al

contribuito all'*Operation SEA GUARDIAN* per quanto concerne la porzione di area di responsabilità NATO coincidente con le acque di giurisdizione nazionale.

In uno scenario internazionale come quello attuale, caratterizzato da iniziative nazionalistiche sempre più assertive e da interessi geo-politici spesso antagonisti, la tutela della dimensione marittima (sia di superficie che subacquea) - sede di risorse naturali ed energetiche oltre che di infrastrutture critiche subacquee (come gasdotti, oleodotti, elettrodotti e dorsali dati) - ha assunto un obiettivo strategico per la sicurezza ed il benessere del Paese. In tale contesto assume sempre più importanza l'esigenza operativa e normativa di realizzare un approccio sistemico nazionale, a livello inter-agenzia e interministeriale, capace di conseguire una situazione marittima aggiornata e dettagliata dalla fusione e valorizzazione delle informazioni di tutte le amministrazioni statali e governative (CP/GC, GdF, CC, PS).

Presso il Comando in Capo della Squadra Navale (CINCPNAV) risiede la Centrale Operativa Multi-Dominio della Marina che, con un approccio inter-agenzia e interministeriale, svolge l'attività di sorveglianza e controllo degli spazi marittimi di interesse nazionale. All'uopo è stato istituito il *Critical Underwater Infrastructure Surveillance Centre* (CUISC), integrato nella Centrale Operativa della Marina Militare (COMM), grazie alla collaborazione e scambio informazioni con *partner* civili e istituti di ricerca.

La Marina Militare, altresì, supporta il coordinamento inter-agenzia tramite il *Virtual Regional Maritime Traffic Centre* (V-RMTC), il CUISC ed il *National Interagency Maritime Surveillance Centre*.

La Marina Militare, inoltre, in ottemperanza al dispositivo normativo vigente (citato art. 111 D.Lgs 60/2010) concorre alla lotta alla pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata, meglio nota con l'acronimo inglese IUU (*Illegal, Unreported and Unregulated Fishing*). Tale fenomeno criminale, dannoso per la sostenibilità delle risorse biologiche marine con evidenti ripercussioni negative sull'economia del settore ittico, si può concretizzare in tutti gli spazi marittimi, sia in alto mare, che in quelle aree di *domestic jurisdiction* (ZEE) e sovranità nazionale e riguarda tutti gli aspetti amministrativi e tecnico-operativi della cattura. L'impegno in tal senso, nell'esercizio dei propri compiti di istituto mediante pattugliamenti di "Vigilanza Pesca" e nell'ambito della più ampia operazione securitaria marittima di Mediterraneo Sicuro, è stato continuativo per 12 mesi, per un totale di 9168 ore di moto.

Infine, la dimensione subacquea ha assunto un fondamentale ruolo strategico in quanto sede di una fitta rete di infrastrutture critiche (gasdotti, oleodotti e cavi internet). La Marina Militare, grazie alle peculiari capacità di monitoraggio dell'ambiente sottomarino, assicura la sorveglianza e la tutela dei prefati impianti strategici per il benessere e la sicurezza del Paese.

Il controllo delle *Critical Undersea Infrastructures* (CUI) è assicurato prevalentemente da Unità Navali tipo Cacciamine (MHC) e assetti specialistici del Gruppo Operativo Subacquei del COMSUBIN.

Data la considerevole estensione delle infrastrutture subacquee si è reso necessario ricorrere al concorso di tutti i vettori navali e aerei impegnati in altre attività o missioni per il riporto di eventuali imbarcazioni sospette in relazione a determinati elementi cinematici. Al centro dell'organizzazione si pone il CUISC che monitora le infrastrutture critiche e coordina tutti gli attori interessati.

Tali attività si configurano nell'ambito della Vigilanza Marittima e nello specifico dell'Operazione Fondali Sicuri. I principali gasdotti di interesse strategico nazionale sono:

- TRANSMED, che collega l'Algeria alla Sicilia;
- GREEN STREAM, che collega la Libia alla Sicilia;
- TAP, che collega che collega l'Albania alla Puglia (provenendo dall'Azerbaijan).

Al controllo periodico di queste infrastrutture strategiche si unisce la collaborazione con le principali aziende nazionali che operano per garantire la costruzione ed il mantenimento delle infrastrutture critiche subacquee nazionali come ENI e Sparkle. Ciò ha di fatto comportato l'estensione progressiva del controllo e del monitoraggio anche a piattaforme estrattive e cavi di trasmissione dati.

RELAZIONE

(Resoconto sugli obiettivi indicati dal “Piano del mare”)

Si riportano, di seguito, i contributi afferenti a talune tematiche ricomprese in altrettante direttrici del “Piano del mare” e riconducibili a profili di competenza del Dicastero dell’economia e delle finanze.

ROTTE COMMERCIALI (Paragrafo 2.2 del Piano del Mare)

2.2.10 Il quadro normativo e regolatorio quale strumento di protezione e sviluppo dei servizi marittimi

1. Premessa sintetica

Il legislatore nazionale ha previsto per il settore marittimo, in coerenza con le direttrici unionali di riferimento, specifiche misure fiscali volte a favorire la competitività internazionale delle imprese marittime. In particolare, nell’ordinamento nazionale è previsto, accanto al regime collegato al Registro internazionale italiano disciplinato dal decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30 (gestito dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti), un regime agevolativo opzionale che consente la determinazione forfetaria del reddito imponibile derivante dalla utilizzazione di navi che effettuano trasporto marittimo o altre attività assimilate al trasporto marittimo (c.d. “regime del tonnellaggio” o “*Tonnage tax*”), la cui disciplina è contenuta negli articoli da 155 a 161 del Testo unico delle imposte sui redditi di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 917 del 1986. Il regime *de quo* è sottoposto ordinariamente ogni dieci anni all’autorizzazione della Commissione europea.

2. Obiettivi conseguiti suddivisi per Direttrice “Le misure fiscali e di aiuto al settore” (sottoparagrafo 2.2.10.a del Piano del mare)

• Descrizione dell’obiettivo:

Il regime della “*Tonnage tax*” costituisce una sorta di regime armonizzato – in quanto adottato, sulla base degli orientamenti in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi e della prassi decisionale della Commissione europea, anche in altri Stati dell’Unione europea – finalizzato a salvaguardare e a rendere competitivo a livello internazionale il settore del trasporto marittimo nazionale.

Il regime *de quo* è sottoposto ordinariamente, ogni dieci anni, all’autorizzazione della Commissione europea, al fine di valutarne la conformità ai predetti orientamenti e alla prassi decisionale.

Nell’ottobre del 2023 il regime del tonnellaggio è stato notificato alla Commissione europea al fine di ottenere la proroga dello stesso per il decennio 2024-2033. Nell’ambito delle interlocuzioni con la Commissione europea, le Autorità italiane si sono impegnate a modificare le pertinenti disposizioni normative al fine di recepire taluni limiti e condizioni previsti dalla recente prassi decisionale in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi della Commissione medesima non contemplati nella disciplina nazionale.

Il regime, pertanto, è stato autorizzato con decisione C (2024) 8730 *final* del 13 dicembre 2024 per il periodo 2024-2033, a fronte del recepimento nell’ordinamento nazionale delle modifiche normative richieste dall’Esecutivo europeo, recepimento che è avvenuto con l’articolo 19 del decreto legislativo 13 dicembre 2024, n. 192.

Trattandosi di un regime di favore che consente la determinazione forfetaria del reddito imponibile derivante dalla utilizzazione di navi che effettuano trasporto marittimo o altre attività assimilate al trasporto marittimo, lo stesso è diretto a rendere competitivo e a salvaguardare il settore del trasporto marittimo in Italia e a mantenere i posti di lavoro e le competenze marittime nel Paese, ciò anche al fine di renderlo attrattivo, incoraggiando *inter alia* il ritorno della flotta di navi registrate in Paesi terzi, così da arrestare il declino strutturale dei registri e della flotta dell’Unione europea.

- **Iniziative legislative o amministrative avviate – Stato di attuazione e cronoprogramma sintetico atteso;**

In data 11 ottobre 2023 è stata avviata la procedura di notifica del regime del tonnellaggio alla Commissione europea (che era stato precedentemente autorizzato per un decennio fino al 31 dicembre 2023).

Nel corso delle interlocuzioni – che sono andate avanti per quasi tutto il 2024 – sono state discusse e condivise con la Commissione europea le modifiche da apportare al regime nazionale della *Tonnage tax* a decorrere dal periodo d'imposta successivo a quello in corso al 31 dicembre 2023.

La procedura di notifica si è conclusa – nel rispetto dei tempi programmati – con l'adozione della decisione C (2024) 8730 *final* del 13 dicembre 2024 con la quale il regime *de quo* è stato autorizzato un ulteriore decennio (dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2033).

- **Iniziative legislative o amministrative concluse nell'anno di riferimento;**

A seguito dell'autorizzazione, al fine di rispettare gli impegni di recepimento nella normativa nazionale di riferimento delle modifiche richieste dalla Commissione europea, le pertinenti disposizioni emendative sono state inserite nell'articolo 19 del decreto legislativo 13 dicembre 2024, n. 192.

- **Interventi conclusi nell'anno di riferimento;**

Nell'anno 2024, è stata conclusa la procedura di notifica e sono state adottate le modifiche normative al regime *de quo*.

- **Impatto ambientale, economico e sociale delle iniziative legislative o amministrative e degli interventi;**

Il regime della *Tonnage tax* – consentendo la determinazione forfetaria e agevolata del reddito imponibile derivante dalla utilizzazione di navi che effettuano trasporto marittimo – è diretto a rendere competitivo e a salvaguardare il settore del trasporto marittimo e a mantenere i posti di lavoro e le competenze marittime in Italia, anche al fine incoraggiare il rientro delle flotte di navi registrate in Paesi terzi, così da arrestare il declino strutturale dei registri e della flotta dell'Unione europea.

- **Allocazione dei finanziamenti e relative fonti per iniziative legislative o amministrative e interventi e livello di spesa raggiunto**

In relazione alle disposizioni di cui all'art. 19 del decreto legislativo 13 dicembre 2024, n. 192 sono state stimate maggiori entrate pari a 5,76 milioni di euro nel 2025 e 3,22 milioni di euro dal 2026.

I PORTI (Paragrafo 2.3 del Piano del Mare)

2.3.5 Le Zes e le Zls

Si rinvia al Dipartimento per le politiche di coesione e per il Sud della Presidenza del Consiglio dei ministri in qualità di Amministrazione competente *ratione materiae* che ha promosso l'istituzione delle predette zone speciali.

Ad ogni buon conto, con riferimento alle Zone economiche speciali e alle Zone di libero scambio, si rappresenta che l'Agenzia delle dogane e dei monopoli ha emanato istruzioni operative volte a illustrare l'applicazione di nuovi elementi di semplificazione normativa nell'ambito delle Zone Franche Doganali (ZFD). In tale contesto, è da sottolineare la maggiore diffusione delle ZFD grazie alle disposizioni contenute nelle norme che istituiscono la ZES unica e le Zone logistiche semplificate (ZLS) e l'identificazione delle Zone franche doganali quali strumenti strategici per promuovere la crescita economica grazie alla semplificazione del processo di istituzione di tali aree.

In particolare, l'art. 70 del decreto legislativo 26 settembre 2024, n. 141 prevede che le ZFD vengano istituite a seguito di perimetrazione approvata con provvedimento dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) entro 60 giorni dalla presentazione della relativa proposta.

Va, inoltre, evidenziato lo stretto legame tra le Zone Franche Doganali (ZFD) e le aree portuali, in considerazione della possibilità di istituire ZFD all'interno delle Zone economiche speciali (ZES) e delle Zone logistiche semplificate (ZLS), le quali possono essere ubicate in aree portuali.

Inoltre, nell'ottica di favorire sempre più il processo di semplificazione delle formalità doganali, si sottolinea che, nel caso di trasferimento di merci tra l'area portuale e la zona franca doganale adiacente, sarà possibile effettuare tali trasferimenti senza l'obbligo di espletamento delle stesse, purché tali movimenti siano adeguatamente registrati nelle scritture contabili.

A tale proposito, è opportuno anche ricordare l'operatività, in coerenza con le esigenze rappresentate nel Piano in questione, ai paragrafi 2.3.1 e 2.3.4, di numerosi corridoi doganali controllati, che permettono l'immediato deflusso verso le aree retroportuali delle merci in arrivo, consentendo lo svolgimento delle formalità doganali in tali aree.

2.3.6 Digitalizzazione e semplificazione

Nel corso del 2024, il progetto Sportello Unico Doganale e dei Controlli (S.U.Do.Co.)¹ ha proseguito il suo percorso di sviluppo, in linea con le strategie dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli.

L'obiettivo primario è stato il consolidamento delle funzioni esistenti, il miglioramento dell'integrazione con le Amministrazioni coinvolte e la definizione di un quadro di interoperabilità per rendere più efficaci le operazioni doganali e i controlli sulle merci.

L'attività svolta nel periodo di riferimento ha avuto un impatto significativo sulla digitalizzazione e l'automazione delle procedure, permettendo di affinare le funzionalità del sistema e di uniformare il coordinamento dei controlli.

L'evoluzione dello S.U.Do.Co si è articolata in diverse fasi di sviluppo, con l'implementazione di nuove soluzioni tecnologiche per il monitoraggio documentale e fisico delle merci, migliorando la tracciabilità dei flussi logistici.

Parallelamente, si è posta particolare attenzione alla necessità di garantire l'interoperabilità con altre amministrazioni e con le piattaforme di controllo europee, in particolare con l'EMSWE (*European Maritime Single Window Environment*), per favorire un'integrazione più fluida tra i vari livelli di gestione delle operazioni doganali.

Dopo l'avvio delle sperimentazioni operative in ambiente reale del primo modulo presso i porti della Spezia e Livorno, sono state analizzate le principali problematiche emerse presso il porto di Livorno. Infatti, a differenza del porto della Spezia, che può beneficiare di una struttura di "retro-porto" a Santo Stefano Magra, il porto di Livorno presenta una morfologia ordinaria e simile ad altre strutture portuali italiane.

Tra i principali interventi realizzati nel 2024, necessari alla futura evoluzione analizzata, figura l'adozione di un'infrastruttura tecnologica avanzata per il coordinamento dei controlli.

La gestione delle informazioni è stata centralizzata attraverso un modello che prevede la raccolta e la condivisione dei dati con le Amministrazioni competenti, garantendo una maggiore efficacia e una riduzione significativa dei tempi di attesa per le operazioni di sdoganamento.

Il tracciamento delle merci è stato migliorato grazie ad un'integrazione più strutturata tra il sistema di gestione doganale e le piattaforme di controllo delle Autorità di Sistema Portuale.

Uno degli aspetti più rilevanti del 2024 è stato, inoltre, l'avvio della digitalizzazione dei processi di notifica e di rilascio delle certificazioni, elemento che ha reso più trasparente e rapido il procedimento autorizzativo.

L'integrazione con il Ministero della Salute e la Capitaneria di Porto ha permesso di sviluppare una piattaforma più performante per la gestione delle autorizzazioni e il coordinamento delle ispezioni, riducendo la frammentazione informativa tra gli enti coinvolti.

Nell'ambito della gestione operativa è stato dato particolare rilievo al miglioramento delle funzionalità di tracciamento fisico della merce, che consente una visibilità in tempo reale sui movimenti logistici.

¹ cfr. decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 2021, n. 235 recante "Regolamento recante disciplina dello Sportello unico doganale e dei controlli (S.U.Do.Co.)", e articolo 20 del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, recante la "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124".

L'automazione del coordinamento dei controlli e la creazione di un'interfaccia unica per la consultazione dello stato delle merci hanno rappresentato una significativa innovazione, contribuendo a migliorare l'efficacia delle attività di monitoraggio e verifica.

Sono stati adottati adeguamenti in linea con i nuovi regolamenti unionali, che hanno richiesto una revisione delle modalità operative del sistema per garantire una piena aderenza agli *standard* europei in materia di dogane e controlli di sicurezza.

La necessità di garantire un'integrazione fluida con le piattaforme internazionali ha reso imprescindibile l'aggiornamento delle procedure esistenti e l'introduzione di nuove metodologie di scambio dati tra enti e operatori economici.

È stato avviato un processo di revisione delle funzioni operative con il coinvolgimento dei principali *stakeholder*, al fine di definire un quadro di intervento chiaro e orientato al raggiungimento degli obiettivi strategici.

La collaborazione con il *partner* tecnologico Sogei S.p.A e con le Strutture tecniche dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli ha garantito un supporto essenziale nella gestione delle implementazioni tecnologiche e nel coordinamento delle attività di sviluppo *software*.

Il progetto, in relazione ai vincoli derivanti dalle necessarie integrazioni con sistemi unionali e le valutazioni della Direzione tecnica competente, è stato realizzato con successo nel corso del 2024, raggiungendo i traguardi prefissati e consentendo l'attivazione delle principali funzionalità previste.

Nell'ambito delle attività relative alla digitalizzazione dei porti si possono annoverare quelle svolte per la realizzazione della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), che rappresenta l'infrastruttura digitale sviluppata per ottimizzare e integrare i processi logistici nel sistema portuale e intermodale italiano² gestita da Logistica Digitale S.p.A., società controllata da Rete Autostrade Mediterranee (RAM), sotto la supervisione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

In seno al tavolo di lavoro attivato tra l'Agenzia e il citato Ministero sono state definite le linee strategiche di comune interesse per contribuire al raggiungimento degli obiettivi europei, considerato che la digitalizzazione della catena logistica rientra nell'ambito della Missione 3 del PNRR e prevede l'integrazione tra PLN e Autorità di Sistema Portuale.

L'obiettivo è migliorare i servizi di interoperabilità doganale, con il coinvolgimento del suddetto Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e di RAM, digitalizzando e armonizzando i flussi informativi tra tutti gli attori coinvolti nella logistica nazionale.

Per interfacciare i servizi esistenti in ambito doganale e l'infrastruttura della PLN sono state definite le strategie di intervento e le priorità rispetto al programma di digitalizzazione doganale e logistico. Inoltre, con l'obiettivo di massimizzare i benefici al sistema Paese, sono stati identificati i servizi del sistema AIDA-Port Tracking, gestito dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, e i servizi del Port Community System (PCS) delle singole Autorità di Sistema Portuale da interconnettere tramite la nuova piattaforma.

Particolarmente sfidante è stata l'integrazione anche dei servizi erogati dal Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera con la gestione dei manifesti merce in ambito AIDA-Presentazione Merci.

Sotto il profilo infrastrutturale, il tavolo di lavoro ha valutato l'adozione della Piattaforma Digitale Nazionale Dati (PDND) quale strumento di integrazione dei servizi in interoperabilità.

Per soddisfare il vincolo definito in ambito europeo dal citato Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in contesto PNRR, ovvero definire la piena interoperabilità tra i soggetti coinvolti nella PLN per almeno il 70% dei Port Community System (PCS) dei porti italiani, è stato avviato un serrato programma di interventi per migrare i servizi di interoperabilità dell'Agenzia sulla PDND agevolando il pieno raggiungimento dell'obiettivo. In particolare, per quanto concerne l'Agenzia, sono stati integrati in PDND ben 16 servizi relativi alla PLN oltre quelli relativi alla gestione dell'Anagrafe Nazionale della Popolazione Residente (ANPR) per la Lotteria degli Scontrini. D'intesa con i servizi tecnici del citato Ministero e delle Autorità Portuali, la migrazione di ulteriori servizi su PDND proseguirà anche nel 2025.

² di particolare impatto sui porti/interporti/aeroporti, i terminal, gli operatori doganali e i trasportatori.

Con l'implementazione sempre più completa della PLN nei porti italiani, il sistema doganale e la comunità portuale potranno beneficiare di un incremento della competitività, della trasparenza e della sicurezza, rendendo l'Italia un *hub* logistico sempre più avanzato ed efficiente. In tale contesto si sottolineano anche le attività di relazioni con le Autorità di sistema Portuale.

Nel piano di costante e continua evoluzione del sistema doganale italiano, per rendere più fluide ed efficienti le operazioni di importazione ed esportazione, sono stati sviluppati strumenti di automazione avanzati.

Il rafforzamento della sicurezza nei processi di sdoganamento ha garantito un maggiore controllo sulle merci in transito, riducendo i tempi di attesa per le imprese e migliorando la gestione delle risorse doganali. In tale ambito sono state rispettate tutte le scadenze del *Multi Annual Strategic Plan for electronic Customs* (MASP-C).

L'ottimizzazione dei processi logistici attraverso l'uso di soluzioni digitali ha permesso un miglioramento significativo nella gestione dei flussi merci. Sono stati introdotti sistemi di tracciamento in tempo reale, che hanno garantito una maggiore affidabilità e sicurezza nelle operazioni di trasporto.

L'automazione delle procedure logistiche ha, inoltre, contribuito alla riduzione dei costi operativi e una maggiore competitività per le aziende del settore.

2.5 TRANSIZIONE ECOLOGICA DELL'INDUSTRIA DEL MARE

2.5.2 - Il “Green Deal” e il pacchetto “Fit for 55”

Nell'ambito del “*Green Deal*” la Commissione europea ha adottato una serie di proposte, identificate con il pacchetto “*Fit for 55*”, che hanno l'obiettivo di far raggiungere all'Europa la neutralità climatica entro il 2050 attraverso una serie di interventi di natura economica e fiscale.

Al riguardo si rileva che, in materia di accisa, la Commissione ha presentato una proposta di revisione della Direttiva 2003/96/CE del 27 ottobre 2003 (*Energy Taxation Directive* – ETD) che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità. In particolare, l'articolo 14 della medesima ETD stabilisce che gli Stati membri esentino dalla tassazione i prodotti energetici forniti per essere utilizzati come carburanti per la navigazione nelle acque marine comunitarie (compresa la pesca), diversa dalla navigazione delle imbarcazioni private da diporto e l'elettricità prodotta a bordo delle imbarcazioni.

La proposta di revisione della Direttiva in argomento prevede al riguardo l'eliminazione delle agevolazioni previste dal citato articolo 14 della ETD con conseguente tassazione (accisa) dei carburanti impiegati negli anzidetti usi di navigazione con gravi ricadute economiche sulle compagnie che operano in detto settore.

Su tale aspetto il Piano del mare indica che potrebbe essere opportuno valutare la possibilità di sostenere un'estensione delle esenzioni fiscali esistenti per i carburanti convenzionali anche ai biocarburanti, al gas naturale liquefatto (GNL), al bioGNL destinato alla navigazione internazionale oltre che alle acque interne nonché all'energia elettrica a terra nei porti, in linea con gli obiettivi del Regolamento “FuelEU Maritime”.

Iniziative legislative

Al riguardo è opportuno segnalare che il punto 3 della Tabella A allegata al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, (Testo unico accise – TUA) stabilisce, coerentemente a quanto previsto dalla sovraordinata direttiva ETD, l'esenzione dei prodotti energetici impiegati come carburanti per la navigazione nelle acque marine comunitarie, compresa la pesca, con esclusione delle imbarcazioni private da diporto, e impiegati come carburanti per la navigazione nelle acque interne, limitatamente al trasporto delle merci, e per il dragaggio di vie navigabili e porti. Tra i prodotti oggetto dell'agevolazione rientra il GNL e, quindi, anche il bioGNL che è gas naturale liquefatto di origine biologica.

In relazione, invece, alla possibilità di prevedere un'esenzione di accisa per il bioGNL destinato alla navigazione internazionale, così come indicato nel Piano del Mare, si fa presente che, qualora l'imbarcazione abbia una destinazione posta al fuori delle acque unionali il prodotto in questione non sarebbe sottoposto ad accisa.

Alla luce di quanto anzidetto, pertanto, sia per il GNL che per il bioGNL non si ravvisa la necessità di adottare alcun provvedimento di natura legislativa o amministrativa finalizzato a prevedere quanto auspicato nel suddetto Piano del Mare.

Con riguardo poi alla possibilità di estendere l'agevolazione in argomento anche ai biocarburanti, così come parimenti auspicato nel Piano in esame, si rappresenta che tali prodotti sarebbero già esentabili ai sensi del citato punto 3 della Tabella A allegata al TUA fermo restando la necessità della valutazione di competenza di RGS in merito alla relativa copertura finanziaria.

Giova, infine, segnalare che l'articolo 3-*quiquies*, comma 2-*bis*, del decreto-legge 29 maggio 2023, n. 57, convertito con modificazioni dalla legge 29 maggio 2023, n. 124, ha stabilito che le agevolazioni in materia di accisa previste per il gasolio dal TUA si applicano, nell'ambito di un programma pluriennale previsto dall'articolo 16 della direttiva ETD e previa autorizzazione da parte dei competenti organismi unionali (a tutt'oggi non ancora pervenuta), anche al biodiesel utilizzato tal quale, negli usi ammessi dalla disciplina specifica di settore.

In tal caso, pertanto, le agevolazioni previste per il gasolio dal citato punto 3 della Tabella A allegata al TUA, pervenuta l'anzidetta autorizzazione unionale, saranno applicabili anche al biodiesel.

Con riferimento, inoltre, alla possibilità di esentare l'energia elettrica erogata da impianti di terra alle navi ormeggiate in porto si evidenzia che l'allegato I al medesimo TUA prevede, che per la fornitura di energia elettrica erogata da impianti di terra alle navi ormeggiate in porto dotate di impianti elettrici con potenza installata nominale superiore a 35 kW, si applichi un'accisa pari a euro 0,0005 per ogni kWh.

Al riguardo, si fa presente che l'anzidetta tassazione agevolata è stata introdotta con l'articolo 34-*bis* del decreto-legge 30/12/2019, n. 162, convertito dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, disposizione che ha altresì subordinato l'efficacia della medesima norma all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Con la Decisione del Consiglio 2021/2058 del 23 novembre 2021, è stata autorizzata l'applicazione di un'aliquota d'imposta ridotta relativamente all'elettricità fornita direttamente alle navi che operano nel trasporto marittimo e nelle vie navigabili interne, diverse dalle imbarcazioni private da diporto, ormeggiate in porto (cd. cold ironing); tale misura, che sarà in vigore fino al 31 dicembre 2027, contribuisce a ridurre le emissioni di gas a effetto serra e l'inquinamento atmosferico e acustico, conformemente agli obiettivi del Green Deal europeo.

Si evidenzia infine che l'anzidetta normativa unionale di riferimento in materia di accisa (ETD) non contempla la possibilità di esentare l'energia elettrica erogata da impianti di terra alle navi ormeggiate in porto e che, alla luce di quanto anzidetto, ai medesimi impieghi di energia elettrica risulta applicabile, fino al 31 dicembre 2027, l'anzidetta aliquota di accisa ridotta.

2.5.6. Le misure a supporto della decarbonizzazione

Il Regolamento (UE) 2023/956, che istituisce un meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere, è direttamente correlato al "*Green Deal*" e al pacchetto "*Fit for 55*". Il CBAM (*Carbon Adjustment Mechanism*) è infatti uno degli strumenti chiave del pacchetto "*Fit for 55*" volto a ridurre le emissioni di gas serra e a prevenire la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio al di fuori dell'Unione Europea.

Il CBAM costituisce una misura diretta a supporto della decarbonizzazione, richiedendo ai dichiaranti di importazioni di determinati beni ad alta intensità di carbonio di acquistare certificati corrispondenti alle emissioni incorporate in tali beni; il meccanismo mira quindi a creare un incentivo per i produttori extra-UE a ridurre le loro emissioni di carbonio. Il registro CBAM è lo strumento attraverso il quale vengono gestiti i certificati, le dichiarazioni e le informazioni relative alle emissioni.

In tale ambito, il testo del nuovo Regolamento di Esecuzione (UE) 2024/3210, della Commissione del 18 dicembre 2024 recante modalità di applicazione del regolamento (UE) 2023/956 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda il registro CBAM, introduce anch'esso un aspetto di semplificazione e uniformazione a livello europeo, con l'istituzione di una banca dati elettronica standardizzata e sicura per la gestione dei certificati CBAM, le dichiarazioni CBAM e le registrazioni dei gestori.

L'interoperabilità del registro CBAM con i sistemi doganali esistenti fornirà alle autorità doganali l'accesso ai dati contenuti nello stesso ai fini della verifica delle formalità in fase di sdoganamento, contribuendo potenzialmente a una maggiore efficienza dei processi doganali.

In tale contesto, si sottolinea, dunque, ancora una volta, l'importanza dei porti come punti di ingresso delle merci soggette al CBAM. I porti avranno, infatti, un ruolo cruciale nell'applicazione del meccanismo adeguamento del carbonio alle frontiere e nella trasmissione delle informazioni rilevanti attraverso i sistemi digitali previsti.

2.13 TURISMI DEL MARE

2.13.2 Competitività fiscale, burocratica e nei sistemi di controllo

2.13.5 Portualità turistica

In ordine agli obiettivi descritti nei paragrafi 2.13.2 e 2.13.5, diretti a rendere concorrenziale la portualità turistica italiana anche in termini di imposizione fiscale, per quanto riguarda l'IMU e la TARI non vi sono aggiornamenti da segnalare.

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”*, eccezione 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.

Il Dipartimento dell'economia di questo Dicastero ha promosso il Tavolo Tecnico con il MIT per la mappatura delle suddette concessioni tramite l'interoperabilità con il Sistema SID – Il Portale del Mare.

A tal riguardo, sono in via di definizione le Linee Guida del demanio marittimo, contenenti le specifiche tecniche, le modalità e la tempistica per la trasmissione dei dati afferenti a tale settore demaniale. Per esse si confida di procedere nei prossimi mesi alla relativa definizione, ai sensi dell'articolo 4 del Dlgs 106/2023, una volta sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del Decreto Legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successivamente a pubblicarle sul sito internet istituzionale.

Infine, al di là della trattazione delle singole direttrici di precipuo interesse e per completezza d'informazione, si evidenzia che nel corso del 2024:

- è stato approvato il decreto legislativo n. 141 del 2024, il cui allegato 1 (Disposizioni nazionali complementari al Codice doganale dell'Unione), tra l'altro, reca disposizioni in tema di vigilanza doganale (artt. 2, 7, 14, 16, 22, 23, 24), prevedendo anche la possibilità di estendere la zona di vigilanza doganale alla zona contigua (art. 22, comma 2);
- è stato deliberato dal CDM, nella seduta del 25 novembre *u.s.*, lo schema di disegno di legge sulla "valorizzazione della risorsa del mare", il quale, tra l'altro, reca:
 - ✓ in tema di zona contigua disposizioni relative alla sua istituzione (art. 2), estensione (art. 3), esercizio dei diritti (art. 4) e diritti degli altri Stati al suo interno (art. 5);
 - ✓ modifiche al Codice della nautica da diporto (art. 16), allo scopo di sviluppare la cantieristica, implementare i processi di digitalizzazione, semplificare le procedure amministrative, garantire la sicurezza e tutelare la concorrenza nel settore del diporto, ivi incluse le disposizioni che coinvolgono il noleggio e la locazione delle unità da diporto e la disciplina connessa relativa agli obblighi del noleggiante e del noleggiatore che devono avvenire fermo restando il rispetto delle vigenti normative doganali e fiscali nazionali e europee;
 - ✓ modifiche al Codice della Navigazione (art. 20), ivi incluse le disposizioni, tra gli altri, di cui agli articoli 169-quater (Norme fiscali) e 169-quinquies (Strumenti di pagamento), i quali rispettivamente, dispongono che semplificazioni in tema di adempimenti fiscali e modalità di pagamento;
 - ✓ modifiche al Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima (art. 21), tra cui l'abrogazione dell'art. 315 del d.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328, il quale prevede, tra l'altro, la necessità di depositare una somma sufficiente a garantire il pagamento dei diritti erariali dovuti dalla nave;
- è stato deliberato dal CDM, nella seduta del 27 settembre *u.s.*, lo schema di disegno di legge recante "*disposizioni in materia di sicurezza delle attività subacquee*", il quale, tra l'altro, disciplina talune attività svolte nell'ambiente sottomarino, salvaguardando le funzioni di «polizia del mare» della Guardia di finanza.



Ministero delle Imprese e del Made in Italy

DIPARTIMENTO POLITICHE PER LE IMPRESE – UFFICIO III

IL DIRIGENTE

15 aprile 2025

Al: Dipartimento per le Politiche del Mare

Ministro per la protezione civile
e le politiche del mare

Presidenza del Consiglio dei Ministri

dipartimento.politichedelmare@governo.it

In riferimento alla richiesta di fornire al Dipartimento per le Politiche del Mare elementi utili per la relazione annuale sul monitoraggio ed attuazione del Piano del mare 2023-2025 relativi ad attività legislative o amministrative avviate, in qualità di referente tecnico del MIMIT per il CIPOM si rappresenta quanto segue:

Nel corso del 2025 non si registrano presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy caratterizzanti attività legislative o amministrative aventi per oggetto l'attuazione del Piano del Mare 2023 – 2025.

Tuttavia, nel corso dell'anno di riferimento si segnalano al Dipartimento le seguenti attività relative all'oggetto:

- *Partecipazione alle attività del Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare;*
- *Realizzazione e promozione di convegni su tematiche marittime e della subacquea, tra cui il Convegno internazionale realizzato in collaborazione con l'International Seabed Authority (ISA);*
- *Collaborazione alla realizzazione del Tour 2023-2025 dell'Amerigo Vespucci e alla realizzazione degli eventi promozionali del Made in Italy e della Blue Economy nel Villaggio Italia;*
- *Partecipazione alle attività del Polo Nazionale della Subacquea, Tavolo Tecnico sulle traiettorie tecnologiche;*
- *Partecipazione al Comitato Tecnico per la Pianificazione dello Spazio Marittimo del MIT;*

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

- *Realizzazione di un gruppo di lavoro con le imprese sulla mappatura monitoraggio della filiera dei cavi sottomarini e realizzazione del documento “La filiera industriale dei cavi sottomarini per telecomunicazioni a lunga percorrenza. Posizionamento nazionale”*
- *Mappatura e quantificazione della Filiera industriale della cantieristica e della Blue economy da inserire nel Libro Bianco sulla strategia industriale nazionale, di prossima pubblicazione;*
- *Analisi e valutazione in collaborazione con il MIT del non-paper tedesco – olandese sulla European Maritime Industry Strategy.*

Sul piano degli incentivi alle imprese, si segnala infine che, pur non sussistendo presso questo Ministero specifici incentivi destinati alle attività economiche marittime si sta effettuando una ricognizione presso la UDM PNNR e presso la DG IAI per verificare se sussistono incentivi ricevuti da imprese del settore della cantieristica o altre imprese operanti in attività produttive riconducibile all’uso economico del mare.

Paolo Quercia



PAGINA BIANCA

2025

Relazione annuale ex art.
12, co. 10, D.L. n.
173/2022 per il 2024

CONTRIBUTO
MINISTERO DEL TURISMO



INDICE

Premessa

(I) INIZIATIVE E INTERVENTI LEGISLATIVI

- 1) Premessa
- 2) Obiettivi conseguiti

- 2.1) *Descrizione dell'obiettivo*
- 2.2) *Iniziative legislative avviate – Stato di attuazione e cronoprogramma sintetico atteso*
- 2.3) *Impatto ambientale, economico e sociale dell'intervento normativo*
- 2.4) *Allocazione dei finanziamenti e relative fonti per iniziative legislative*

(II) INIZIATIVE E INTERVENTI AMMINISTRATIVI

a) Il Tourism Digital Hub – I contenuti sul portale e sull'APP

- 1) Premessa
- 2) Obiettivi conseguiti

b) Il programma Start up innovative – Innovation network

- 1) Premessa
- 2) Obiettivi conseguiti

c) Accordo per lo sviluppo delle isole minori

- 1) Premessa
- 2) Obiettivi conseguiti

d) Le iniziative di promozione del turismo nautico

- 1) Premessa
- 2) Obiettivi conseguiti



e) Wi-fi by Italia.it

- 1) Premessa
- 2) Obiettivi conseguiti

f) Analisi statistiche sul turismo del mare

- 1) Premessa
- 2) Obiettivi conseguiti

CONTRIBUTO DEL MINISTERO DEL TURISMO PER LA RELAZIONE ANNUALE SULLO STATO DI ATTUAZIONE EX ARTICOLO 12, COMMA 10, D.L. N. 173/2022 PER IL 2024, CONVERTITO IN LEGGE CON MODIFICAZIONI DALLA LEGGE 16 DICEMBRE 2022 NUMERO 204

Premessa

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.

A tal fine, 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.

Il Ministero del Turismo ha contribuito attivamente alla stesura dell'ultima versione del Piano, proponendo 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 aggiornamento del quadro 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 a breve/medio termine e alla/e direttrice/i del Piano del Mare di riferimento.

(I) INIZIATIVE E INTERVENTI LEGISLATIVI

DIRETTRICI 2.13.1 e 2.13.10

1. Premessa

In Italia, il settore delle attività subacquee a scopo ricreativo, di assoluto interesse per le opportunità lavorative e professionali coinvolte, non è stato mai oggetto della necessaria attenzione da parte delle autorità governative competenti, con conseguente assenza di una normativa statale in materia. Il predetto settore risulta, infatti, regolamentato solo relativamente ad alcuni profili professionali (pescatori subacquei professionisti, palombari e sommozzatori in servizio locale nei porti), mancando per il resto una disciplina statale *ad hoc*.

Invero, in materia di attività subacquea a scopo ricreativo, solo quattro regioni (Calabria, Emilia-Romagna, Sardegna e Sicilia) hanno una propria legislazione, sia pure riferita esclusivamente a determinate figure professionali.

Tuttavia, proprio negli ultimi anni il turismo subacqueo ha subito una crescita esponenziale tale da renderlo un'industria miliardaria a livello globale, che ha condotto ad aumento della domanda dell'attività subacquea ricreativa, spinta da un sempre più crescente interesse verso l'esperienza della vita marina.

Ne è conseguita una proliferazione di aziende turistiche e operatori del settore che hanno cercato di soddisfare la domanda, soprattutto in un'ottica economica.

La peculiarità della materia e lo sviluppo assai recente di tali attività rende difficile una stima analitica della dimensione e della portata dell'industria turistica a causa, non solo della grande varietà di tipologie di vacanze sub, ma anche della mancata e incompleta registrazione di tutti gli esercizi subacquei.

Secondo i dati forniti da ANIS (Associazione Nazionale Istruttori Subacquei), gli associati, tra istruttori subacquei, guide subacquee e aiuto-istruttori, sono oltre 2.000 e le organizzazioni didattiche circa 250, le quali hanno rilasciato circa 55.000 brevetti con una media annuale di circa 6.000 brevetti.

Quanto ai centri di immersione e di addestramento subacqueo, da un'analisi di campo realizzata nel Progetto "CUL.TUR.A.S." nel 2015 della Regione Siciliana, si possono ricavare le diverse conformazioni di un *diving centre*. Il campione in analisi fa riferimento a 100 *diving centre* (84 italiani e 16 tunisini):

- il 75% sono "centri autonomi" e cioè centri, situati spesso in corrispondenza di una struttura ricettiva, che offrono al cliente tutti i servizi di diving centre e hanno a disposizione imbarcazioni per raggiungere i siti di immersione, compressori per la ricarica ed un parco bombole;
- il 25% sono "scuole", spesso associazioni di tipo dilettantistico, che offrono la possibilità di conseguire un brevetto e un'educazione continua ma che hanno bisogno di appoggiarsi ai centri di immersione e addestramento per praticare l'attività subacquea.

Dal contesto in esame è sorta l'esigenza di sviluppare e promuovere l'attività subacquea a scopo ricreativo, senza tuttavia dimenticare la necessaria tutela della sicurezza nello svolgimento di tale attività, nonché la tutela del patrimonio ambientale e culturale sommerso. Invero, il contributo del turismo al cambiamento climatico globale è in significativo aumento, impattando non solo sul cambiamento climatico, ma anche sulla perdita della biodiversità, sul cambio d'utilizzo del terreno e sul sovrasfruttamento delle risorse idriche.

2. Obiettivi conseguiti

2.1 Descrizione dell'obiettivo

La capacità attrattiva del "Prodotto Mare" e il contesto sopra esaminato hanno manifestato la necessità di innovare, specializzare e integrare l'offerta turistica nazionale, di sviluppare il c.d. "turismo del mare" e di promuovere il sistema mare nazionale a livello interno e internazionale.

Nell'ambito del turismo del mare (par. 2.13) si colloca l'intervento legislativo del Ministero del turismo volto a conseguire gli obiettivi di cui al par. 2.13.1 *Promozione e internazionalizzazione* e al par. 2.13.10 *Altri turismi legati al mare* del Piano del mare.

L'obiettivo 2.13.1 *Promozione e internazionalizzazione* ha permesso di semplificare e velocizzare la crescita di una nuova forma di turismo del mare, favorirne la conoscenza e la promozione, salvaguardare i patrimoni sottomarini anche in termini ambientali e archeologici, nonché di creare e promuovere circuiti e itinerari turistici subacquei in grado di valorizzare il patrimonio naturale, biologico, archeologico e culturale sommerso. Rispetto a tale direttrice si è ritenuto fondamentale accompagnare alla tutela e valorizzazione dell'attività subacquea a scopo ricreativo, quale attività in grado di coniugare la scoperta dei fondali marini, lacustri e fluviali, la promozione del patrimonio culturale e naturale sommerso, assicurando la salvaguardia e la conservazione dei relativi ecosistemi.

Quanto alla diffusione di itinerari turistici subacquei, si dettano i criteri di sicurezza, rilevanza paesaggistica e faunistica, archeologica e culturale per l'individuazione delle zone di interesse turistico subacqueo, al fine di creare percorsi che promuovano il rispetto del sistema marino mirati a mostrare i "tesori" dei nostri mari e, al contempo, a creare la consapevolezza nei turisti e negli operatori in merito alla bellezza e alla fragilità dell'ecosistema.

L'obiettivo **2.13.10 Altri turismi legati al mare** ha consentito di mettere in luce e sviluppare un'attività sempre più fiorente quale quella ricreativa subacquea, rispetto alla quale si è assistito ad una crescita esponenziale della domanda da parte dei turisti di tutto il mondo. È stato allora necessario disciplinare organicamente lo svolgimento delle attività subacquee a scopo ricreativo, anche attraverso la configurazione di nuove figure professionali, al fine di consentire lo svolgimento di tali attività in tutto il territorio nazionale, a tutela della salute e della sicurezza degli operatori del settore e dei turisti.

2.2 Iniziative legislative avviate – Stato di attuazione e cronoprogramma sintetico atteso

Il Ministero del turismo ha conseguito gli obiettivi di cui al par. **2.13.1 Promozione e internazionalizzazione** e al par. **2.13.10 Altri turismi legati al mare** del Piano del mare mediante l'inserimento del **Capo III** recante *"Disposizioni per la valorizzazione dell'attività subacquea a scopo ricreativo e per la tutela della sicurezza e del patrimonio ambientale e culturale"* nell'ambito del più ampio disegno di legge sulla valorizzazione della risorsa mare.

Le fondamentali direttrici della proposta normativa in esame sono la tutela della sicurezza dei soggetti che svolgono l'attività subacquea a scopo ricreativo (**2.13.10**) e la tutela del patrimonio ambientale e culturale (**2.13.1**).

Quanto alla prima, si evidenzia che sono stabiliti i requisiti e i principi fondamentali con particolare riferimento:

- all'esercizio dell'attività di immersione subacquea, rispetto alla quale è stato previsto, tra l'altro, che le immersioni subacquee devono essere svolte in un numero minimo di due persone;
- all'esercizio dell'attività di istruttore subacqueo e di guida subacquea, rispetto alla quale è stato previsto, tra l'altro, la possibilità di svolgimento in tutto il territorio nazionale, l'obbligo del previo conseguimento del brevetto, di copertura assicurativa e di regolare manutenzione delle attrezzature e degli equipaggiamenti nonché di tenuta di un registro nel quale siano annotati i dati attinenti al collaudo e alla manutenzione degli stessi;
- all'esercizio dell'attività di centro di immersione e di addestramento subacqueo, rispetto alla quale è stato previsto, tra l'altro, l'obbligo di copertura assicurativa, di disponibilità di attrezzature specifiche per le immersioni nonché l'obbligo di annotare in un apposito registro le singole immersioni svolte.

Per quanto concerne la tutela del patrimonio ambientale e culturale, si è previsto che le immersioni subacquee siano svolte nel rispetto delle normative vigenti in materia di protezione ambientale e tutela del patrimonio

culturale e, inoltre, che i soggetti professionali, quali gli istruttori subacquei, le guide, le organizzazioni didattiche e i centri di immersione e di addestramento subacqueo siano tenuti alla sensibilizzazione dei turisti durante le attività subacquee, in particolare in merito alla fragilità degli ecosistemi marini e all'importanza della loro conservazione, fornendo informazioni dettagliate al riguardo.

Nella medesima prospettiva viene prevista l'individuazione delle "zone di interesse turistico subacqueo", in base a criteri di sicurezza, rilevanza paesaggistica e faunistica, rilevanza archeologica e rilevanza culturale. La *ratio* è quella di valorizzare alcune zone contraddistinte, tra l'altro, da condizioni ambientali favorevoli per le immersioni nonché da *habitat* marini e siti sommersi di notevole rilevanza paesaggistica e archeologica, in modo da accrescere l'attrattiva turistica di tali luoghi.

Il disegno di legge sulla valorizzazione della risorsa mare è stato deliberato nella riunione del Consiglio dei ministri del 25 novembre 2024 ma, allo stato, non risulta ancora avviato l'iter parlamentare di approvazione della legge.

Quanto alla fase di attuazione, a seguito della pubblicazione della legge sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica, il Ministro del turismo adotta, di concerto con altri Ministri competenti, il decreto di individuazione delle "zone di interesse turistico subacqueo", sulla base dei criteri previsti dalla norma.

Al fine di valorizzare tali zone, caratterizzate da particolari peculiarità naturali, biologiche, archeologiche e culturali, il Ministero del turismo potrà promuovere lo sviluppo di itinerari subacquei da parte dei centri di immersione e di addestramento subacqueo nelle zone di interesse turistico subacqueo.

Ancora, nell'ambito dell'obiettivo **2.13.1 Promozione e internazionalizzazione**, il Ministro del turismo, sentita l'autorità politica delegata per le politiche del mare, promuove la cooperazione internazionale nel campo dell'attività subacquea a scopo ricreativo, favorendo la condivisione di *best practices*, esperienze e *know-how* tra Paesi che ospitano aree marine, lacustri e fluviali di interesse turistico. Inoltre, sentiti l'autorità politica delegata per le politiche del mare, il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, il Ministro della cultura e il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, può stipulare accordi di gemellaggio con altri Paesi, al fine di incentivare scambi culturali, scientifici e formativi all'interno di zone di interesse turistico subacqueo.

2.3 Impatto ambientale, economico e sociale dell'intervento normativo

L'analisi degli impatti prodotti dall'intervento normativo necessita di una suddivisione delle categorie di destinatari, al fine di cogliere gli effetti e le loro differenze rispetto ai soggetti incisi dal provvedimento.

A tal fine, si distinguono:

- a) Istruttori subacquei e guide subacquee, i cui benefici attesi consistono nella tutela della concorrenza nell'esercizio della professione sull'intero territorio nazionale, senza rischio di discriminazione e barriere territoriali all'ingresso nel mercato, nonché nella maggiore tutela della sicurezza degli operatori, prevedendo il rispetto delle norme tecniche UNI, EN e ISO. In termini di impatti economici gravanti su tali destinatari, si prevede l'obbligo della stipula di una polizza assicurativa per la responsabilità civile ai fini della copertura dei rischi derivanti a terzi a seguito dello svolgimento

dell'attività e di una copertura assicurativa per i rischi derivanti a dipendenti o collaboratori, inclusi coloro che svolgano attività di istruttore subacqueo o di guida subacquea, a seguito di incidenti connessi alle attività svolte. Ancora, un ulteriore obbligo a carico degli istruttori subacquei e delle guide subacquee è rappresentato dalla regolare manutenzione delle attrezzature e degli equipaggiamenti, la quale può evidentemente incidere a livello economico sulle attività in descrizione. Infine, in termini di impatto sociale e ambientale, è previsto che istruttori e guide garantiscano la sicurezza degli utenti durante le attività subacquee, fornendo adeguata assistenza e supervisione, e che li sensibilizzino rispetto alla fragilità degli ecosistemi marini e alla necessità della loro conservazione.

- b) Centri di immersione e di addestramento subacqueo, anche nella forma di organizzazioni senza scopo di lucro, i cui benefici attesi dalla normativa in esame consistono nella tutela della concorrenza nell'esercizio dell'attività di centro di immersione e di addestramento, anche prevedendo requisiti certi ed univoci (es. iscrizione presso la camera di commercio), al fine di escludere l'esercizio abusivo dell'attività. A tutela degli utenti, la normativa in parola prevede che tali centri si dotino di una sede per lo svolgimento delle attività teoriche, di attrezzature specifiche e funzionanti per le immersioni e di attrezzature di primo soccorso. Tali requisiti, che certamente incidono economicamente rispetto all'attività di centro di immersione e di addestramento subacqueo, si uniscono alla necessaria stipula di una polizza di assicurazione per la responsabilità civile ai fini della copertura dei rischi derivanti a terzi a seguito dello svolgimento dell'attività e di una copertura assicurativa per i rischi derivanti a dipendenti o collaboratori, inclusi coloro che svolgano attività di istruttore subacqueo o di guida subacquea, a seguito di incidenti connessi alle attività svolte. Ancora, in termini di sicurezza e di impatto sociale, è previsto che il responsabile del centro *diving* tenga un registro nel quale deve annotare tutte le informazioni rilevanti relative alle immersioni e che il numero massimo di partecipanti simultanei all'immersione sia di sei subacquei per ogni istruttore o guida. Infine, a livello ambientale è previsto che tali centri sensibilizzino gli utenti in merito alla fragilità degli ecosistemi marini e all'importanza della loro conservazione, fornendo informazioni dettagliate al riguardo.
- c) Organizzazioni didattiche per le attività subacquee nel settore turistico e ricreativo, i cui benefici economici consistono nella possibilità di erogare corsi di formazione per l'addestramento alle immersioni e, conseguentemente, di rilasciare brevetti.
- d) Subacquei, i cui benefici consistono nella tutela della sicurezza durante le immersioni per cui si prevede che queste devono essere svolte nel numero minimo di due persone e che di esse il subacqueo dia nota nel libretto delle immersioni. La normativa prevede che tutti i subacquei siano dotati di brevetto, rilasciato a seguito del superamento del corso teorico e pratico, sicché non può negarsi che questo rappresenti un costo a carico dei destinatari in parola. Infine, in termini di impatto ambientale, è previsto che le attività di immersione subacquea vengano svolte nel rispetto delle normative vigenti in materia di protezione ambientale e tutela del patrimonio culturale, ed è vietato l'utilizzo di attrezzature e tecniche di immersione che possano arrecare danno agli habitat naturali e alle specie protette.

2.4 Allocazione dei finanziamenti e relative fonti per iniziative legislative

Il Capo III recante “*Disposizioni per la valorizzazione dell’attività subacquea a scopo ricreativo e per la tutela della sicurezza e del patrimonio ambientale e culturale*” del disegno di legge sulla valorizzazione della risorsa mare introduce disposizioni ordinamentali, nonché disposizioni che, richiamando attività di promozione turistica, fanno riferimento all’attività istituzionale già di competenza del Ministero del turismo, tali, pertanto, da poter essere svolte attraverso le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente. Le disposizioni riguardanti le modalità e i requisiti per l’esercizio dell’attività di istruttore subacqueo e di guida subacquea, gli obblighi da adempiere in relazione alla manutenzione delle attrezzature e degli equipaggiamenti, l’esercizio dell’attività da parte dei centri di immersione e di addestramento subacqueo, gli obblighi in capo al responsabile del centro di immersione e di addestramento subacqueo, sono disposizioni suscettibili di incidere su soggetti privati, sicché dalla loro attuazione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Infine, quanto alle disposizioni che prevedono nuove fattispecie di illecito, il loro accertamento e la conseguente attività di irrogazione delle sanzioni amministrative possono essere svolte dalle Amministrazioni competenti (organi di polizia e organi accertatori aventi già competenza in materia di violazione delle disposizioni sulla sicurezza nei luoghi di lavoro o di infrazioni alle regole della navigazione marittima) nell’ambito delle risorse personali, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

(II) INIZIATIVE E INTERVENTI AMMINISTRATIVI

A) DIRETTRICE 2.13.1 - II TOURISM DIGITAL HUB – I CONTENUTI SUL PORTALE E SULL’APP

1. Premessa

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 vengono raggiunti 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.

Il TDH è uno strumento per promuovere anche il turismo legato al mare.

2. Obiettivi conseguiti

Con l'implementazione dei contenuti del TDH, nell'ambito della Direttrice 2.13, il Ministero del turismo ha conseguito e intende continuare a conseguire gli obiettivi di cui al par. 2.13.1 Promozione e internalizzazione.

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. La centralità della filiera marittima viene costantemente ribadita per mezzo di *italia.it*, ove sono collazionati in maniera sistemica i contenuti rientranti in tale filone. Al fine 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 (ad es. turismo nautico, spiagge, località balneari, sport acquatici).

Nel corso dell'ultimo anno, sono stati complessivamente inseriti sul portale 241 contenuti aggiuntivi che rispondono a logiche di *tagging* correlate al turismo legato al mare ("mare", "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.

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 \(ministeroturismo.gov.it\)](https://www.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.

Il Ministero, attraverso il piano editoriale definito, ha intenzione di mantenere costante il flusso di contenuti dedicati nel breve e nel medio periodo, soprattutto all'approssimarsi della stagione estiva. Il periodico rinnovo dell'avviso pubblico utile a raccogliere l'adesione di ulteriori partner editoriali, segna la volontà del Ministero del Turismo di perseguire la promozione e la valorizzazione delle tematiche legate all'ambiente marino in piena 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" – EEEF 2021-2025

Beneficiari	Ecosistema turistico nazionale ed internazionale
Obiettivi	Valorizzare e promuovere il turismo marittimo

B) DIRETTRICE 2.13.5 - IL PROGRAMMA STARTUP INNOVATIVE – INNOVATION NETWORK

1. Premessa

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 affianca startup innovative nel settore del turismo, mettendo a disposizione contributi a fondo perduto per supportare due tipologie di progetti, oltre che servizi e opportunità a supporto della crescita e della competitività delle nuove aziende:

- *Progetti di Validazione*, erogando contributi a fondo perduto (sino ad un massimo di € 25.000) per sostenere le startup che intendano verificare l'efficacia delle tecnologie e soluzioni proposte rispetto ai contesti di impiego del Tourism Digital Hub del Ministero;
- *Progetti di Sviluppo*, erogando ulteriori contributi a fondo perduto (sino ad un massimo di € 150.000) – con un Avviso dedicato - per le startup che abbiano completato con successo la fase precedente di validazione durante il periodo di accelerazione con gli operatori partner dell'*Innovation Network*, e presentino un progetto imprenditoriale di sviluppo.

2. Obiettivi conseguiti

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 nella

prima edizione del 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/>).

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 concluso la sua prima installazione nel porto di Pescara, dove è stata infrastrutturata una banchina da 57 posti barca, riscontrando successo sia nelle tempistiche di installazione dell'hardware, sia nella resa del servizio offerto al porto. Ad oggi, i servizi di Ulisses sono attivi anche nei porti di Venezia Certosa Marina, Marina Fiorita e Marina Santelena.

Nel corso del 2024, inoltre, Ulisses ha avviato le prime sperimentazioni per l'applicazione della sua tecnologia al settore ferroviario, per la localizzazione dei treni all'interno delle aree manutentive e delle stazioni. Attualmente, tramite l'integrazione di Ulisses viene gestito l'impianto di manutenzione di Trenord a Milano Firenze. Tale progetto ha vinto il premio Innovazione a SMAU Milano 2024.

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, e la startup oggi prosegue la sua collaborazione con il Ministero, essendo stata selezionata nell'ambito dell'“*Avviso Pubblico per il supporto a Progetti di Sviluppo proposti da startup nell'ambito dell'Innovation Network del Ministero del turismo – Edizione 2024*” del 28.10.2024. Tale Avviso, prevede l'erogazione di un contributo a fondo perduto del valore massimo di € 115.000,00, funzionale alla realizzazione di attività di sviluppo delle soluzioni innovative proposte da startup che abbiano già svolto o stiano svolgendo un programma di accelerazione con uno degli Operatori dell'Innovation Network del Ministero del turismo rispetto al contesto di impiego del *Tourism Digital Hub*. Inoltre, attraverso l'attività di sviluppo, le startup mettono a disposizione del Ministero la versione base della propria soluzione integrandola nella piattaforma del *Tourism Digital Hub*.

Il Ministero del Turismo intende continuare a supportare startup innovative con alto impatto nel settore del turismo, anche del turismo nautico e marino. Per questo motivo, nel 2024 ha co-promosso anche la seconda edizione del programma di accelerazione ARGO e ne sta attualmente supportando la terza edizione. Inoltre, dopo aver supportato i Progetti di Sviluppo di 5 startup selezionate durante l'annualità 2023-2024, è

attualmente in corso il supporto ai Progetti di Sviluppo di ulteriori 5 startup selezionate nell'ambito del predetto Avviso Pubblico

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 € 115.000
Beneficiari	Startup Ulisses
Obiettivi	Sviluppo della soluzione innovativa della startup Ulisses rispetto al contesto di impiego del Tourism Digital Hub

C) DIRETTRICE 2.13.1 – L'ACCORDO PER LO SVILUPPO DELLE ISOLE MINORI

1. Premessa

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. Obiettivi conseguiti

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.

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.

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.

Alla luce del citato accordo, si intende avviare 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	2.13.1 - Sistema delle isole minori
Importo stanziato/ Finanziato	-
Beneficiari	Isole Minori
Obiettivi	Riqualificazione e valorizzazione delle isole minori

D) DIRETTRICE 2.13.7 - LE INIZIATIVE DI PROMOZIONE DEL TURISMO NAUTICO

1. Premessa

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 Risoluzione del Parlamento Europeo sulla Strategia per lo sviluppo del Turismo sostenibile.

2. Obiettivi conseguiti

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 e innovativo.

Nel corso dell’ultimo anno, il Ministero ha quindi collezionato oltre 80 contenuti volti a promuovere il turismo marittimo e i territori/attrazioni ad esso collegate per la successiva valorizzazione sul portale italia.it.

Nel corso del 2025 il Ministero del turismo metterà in campo le azioni utili alla valorizzazione degli output del progetto.

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

E) DIRETTRICE 2.13.5 - Wi-Fi by Italia.it (PSC 2014-2020)

1. Premessa

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. Obiettivi conseguiti

A seguito della stipula del contratto con il soggetto esecutore Fastweb S.p.A., è stato individuato un numero di Point of Interest (POI) turisticamente rilevanti (porti turistici pubblici) ed è stata svolta un'attività di raccolta delle adesioni all'iniziativa da parte delle strutture portuali.

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

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

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 del PSC Turismo 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.

Il Ministero ha in seguito esteso la platea di beneficiari della misura individuando un secondo cluster di ventuno porti turistici beneficiari, diciannove del Mezzogiorno e due del Centro-Nord.

Allo stato attuale, il Ministero ha stipulato 32 protocolli d'intesa riguardanti altrettante strutture portuali e ha proceduto all'installazione degli apparati in 23 porti, con relativa attivazione dei servizi di connettività. I porti turistici attualmente dotati di connettività 5G sono: Porto di Bari, Porto di Barletta, Porto di Brindisi, Porto di Castellammare di Stabia, Porto di Catania, Porto di Cetraro, Porto di Crotone, Porto di Isola delle Femmine, Porto di Manfredonia, Porto di Marsala Porto di Messina, Porto di Milazzo (Comune e Autorità di Sistema Portuale), Porto di Palau, Porto di Peschici, Porto di Porto Empedocle, Porto di Pozzallo, Porto di Pozzuoli, Porto delle Grazie (Roccella Ionica), Porto di Santa Margherita Ligure, Porto di Termoli, Porto di Terracina, Porto di Vibo Valentia, Porto di Vieste.

L'intervento proseguirà nel coinvolgimento del maggior numero di porti aderenti nel processo di digitalizzazione del flusso turistico, al fine di realizzare una vasta rete di approdi turistici dotati di copertura Wi-Fi 5G e, nei casi di porti di maggiore rilevanza, di apparati in Fibra Ottica. 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.

Nel dettaglio, è prevista l'installazione e l'attivazione di dispositivi Wi-Fi in altre 5 strutture entro il 2025.

Si riporta di seguito una tabella di sintesi delle principali caratteristiche dell'intervento.

Direttrice di riferimento del Piano del Mare	2.13. 7- I Porti
Importo stanziato/ Finanziato	€ 5.000.000

Beneficiari	Autorità di Sistema Portuali/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

F) DIRETTRICI 2.13.1; 2.13.5; 2.13.7- ANALISI STATISTICHE sul turismo del mare

1) Premessa

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) Obiettivi conseguiti

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 in Italia 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.

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



Presidenza del Consiglio dei Ministri

STRUTTURA DI MISSIONE PNRR

Roma, 28 marzo 2025

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 dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204. Resoconto Struttura di Missione PNRR

In relazione all'oggetto, ai fini della predisposizione della Relazione annuale sullo stato di attuazione del Piano del mare, si allega il resoconto a cura della Struttura, per l'ambito di rispettiva competenza, con riferimento ai sei obiettivi e le relative sedici linee direttrici del Piano del mare.



Presidenza del Consiglio dei Ministri

STRUTTURA DI MISSIONE PNRR

INDICE

1. Premessa sintetica	3
2. Obiettivi conseguiti suddivisi per <i>Direttrice</i>.....	3
2.1 <i>Descrizione dell'obiettivo</i>	4
2.2 <i>Iniziative legislative o amministrative avviate – Stato di attuazione e cronoprogramma sintetico atteso</i> 8	8
2.3 <i>Iniziative legislative o amministrative concluse nell'anno di riferimento</i>	8
2.4 <i>Interventi conclusi nell'anno di riferimento</i>.....	9
2.5 <i>Impatto ambientale, economico e sociale delle iniziative legislative o amministrative e degli interventi</i>	9
2.6 <i>Allocazione dei finanziamenti e relative fonti per iniziative legislative o amministrative e interventi e livello di spesa raggiunto</i>.....	9



Presidenza del Consiglio dei Ministri

STRUTTURA DI MISSIONE PNRR

1. Premessa sintetica

Le misure del Piano Nazionale per la Ripresa e la Resilienza (PNRR) che contribuiscono al conseguimento degli obiettivi perseguiti dal Piano del mare, con specifico riferimento ai sei obiettivi e le relative sedici linee direttrici, ricadono nelle missioni:

M2 - “Rivoluzione verde e transizione ecologica”

M3 - “Infrastrutture per una mobilità sostenibile”

M5 - “Inclusione e coesione”.

Si tratta di n. **10** misure complessive, di cui n. **8** *Investimenti*, destinati all'attuazione di progetti in materia di energia, acqua, trasporti e rifiuti nelle **piccole isole**, progetti per le **Autorità Portuali**, progetti di **cold ironing** per banchine nelle aree portuali, progetti di **digitalizzazione della catena logistica** e di **logistica per i settori di pesca e acquacoltura** e di **ripristino e protezione dei fondali marini e degli habitat marini**, per un finanziamento totale pari a 2.32 miliardi di euro e n. **2** *Riforme*, di cui una in tema di **semplificazione delle procedure autorizzative per gli impianti rinnovabili onshore e offshore** e l'altra relativa all'**istituzione di una piattaforma strategica nazionale per la rete dei porti e interporti**.

2. Obiettivi conseguiti suddivisi per *Direttrice*

Obiettivo a) *tutela e valorizzazione della risorsa mare dal punto di vista ecologico, ambientale, logistico, economico*

Direttrice: *tutela degli ecosistemi e aree marine protette*

Obiettivo b) *Valorizzazione economica del mare con particolare riferimento....., alle iniziative a favore della pesca e dell'acquacoltura e dello sfruttamento delle risorse energetiche*

Direttrici: *cambiamenti climatici*

Obiettivo c) *Valorizzazione delle vie del mare e sviluppo del sistema portuale*

Direttrici: *porti - cambiamenti climatici*

Obiettivo d) *promozione e coordinamento delle politiche volte al miglioramento della continuità territoriale da e per le isole, al superamento degli svantaggi derivanti dalla condizione insulare e alla valorizzazione delle economie delle isole minori*

Direttrice: *sistema delle isole minori - cambiamenti climatici*



Presidenza del Consiglio dei Ministri

STRUTTURA DI MISSIONE PNRR

2.1 Descrizione dell'obiettivo

Obiettivo a) *tutela e valorizzazione della risorsa mare dal punto di vista ecologico, ambientale, logistico, economico*

Direttrice: *tutela degli ecosistemi e aree marine protette*

M2C4I3.5 “Ripristino e protezione dei fondali marini e degli habitat marini” - missione 2 “Rivoluzione verde e transizione ecologica” – finanziamento di 400 mln di euro

La misura, a titolarità del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE), attuata mediante protocollo d'intesa con l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) mira al rafforzamento delle capacità di osservazione degli ecosistemi marini e ad attuare una campagna di recupero e restauro degli habitat marini degradati dalla pressione antropica, in linea con gli obiettivi fissati dalla Strategia europea per il 2030 sulla biodiversità e le misure previste dalla Strategia per l'ambiente marino.

Il piano contempla interventi su vasta scala per il ripristino e la tutela dei fondali e degli habitat marini per invertire la tendenza al degrado degli ecosistemi del Mediterraneo e favorire il mantenimento e la sostenibilità di attività fondamentali non solo per le zone costiere, ma anche per filiere produttive essenziali come quelle della pesca, del turismo e dell'economia blu sostenibile.

Per il raggiungimento degli obiettivi del progetto sono state individuate le seguenti azioni:

- realizzazione di sistemi di osservazione degli ecosistemi marini e marino-costieri
- mappatura delle praterie di Posidonia e degli habitat di interesse comunitario
- ripristino ecologico dei fondali e degli habitat marini
- misure di tutela.

Il Target finale della misura è il secondo trimestre 2025.

Obiettivo b) *Valorizzazione economica del mare con particolare riferimento....., alle iniziative a favore della pesca e dell'acquacoltura e dello sfruttamento delle risorse energetiche*

Direttrice: *cambiamenti climatici*

M2C2R.1 “Entrata in vigore di un quadro normativo per la semplificazione delle procedure autorizzative per la realizzazione di strutture per le energie rinnovabili onshore e off-shore” - missione 2 “Rivoluzione verde e transizione ecologica”

La riforma, a titolarità del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) è stata trapiantata nel 2024.

*Presidenza del Consiglio dei Ministri*

STRUTTURA DI MISSIONE PNRR

Obiettivo c) Valorizzazione delle vie del mare e sviluppo del sistema portuale**Direttrice: porti**

M3C2I2.1 “Digitalizzazione della catena logistica” - missione 3 “Infrastrutture per una mobilità sostenibile” – finanziamento di 250 mln di euro

Obiettivo della misura, a titolarità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è l’aumento della capacità logistica nazionale attraverso un sistema digitale interoperabile tra attori pubblici e privati per il trasporto merci e la logistica, semplificando così procedure, processi e controlli, grazie alla dematerializzazione dei documenti e allo scambio di dati e informazioni.

La misura si articola in 3 sub-investimenti che sono attuati tramite specifiche procedure: LogIN Center, Rete di porti e interporti e LogIN Business.

Nello specifico, il sub-investimento “LogIN Center” è stato finalizzato nel secondo trimestre del 2024 con la realizzazione della Piattaforma Logistica nazionale (PLN), di interoperabilità con tutti gli enti coinvolti nella catena logistica (AdSP, interporti, imprese, ..).

Gli altri due sub-investimenti “Rete di porti e interporti” e “LogIN Business”, con target finale nel secondo trimestre del 2026, riguardano, il primo, il potenziamento e l’interoperabilità dei sistemi informativi portuali e dei sistemi ICT degli interporti funzionali al trasporto merci e alla logistica, coerentemente con i requisiti funzionali definiti dal progetto complessivo di sistema, il secondo, l’erogazione di contributi alle imprese di trasporto merci e logistica al fine di incrementare la dotazione e l’utilizzo di strumenti digitalizzati e di interconnessione con gli indirizzi forniti dalla PLN.

Il Target finale della misura è il secondo trimestre 2026.

M3C2R2.2 “Piattaforma Logistica Digitale Nazionale” - missione 3 “Infrastrutture per una mobilità sostenibile”

Obiettivo della riforma, a titolarità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è l’istituzione di una piattaforma strategica nazionale per la rete dei porti e interporti, al fine di sviluppare la digitalizzazione dei servizi passeggeri e merci.

La riforma è stata tralasciata nel 2024.

M5C3I1.4: Investimenti infrastrutturali per la Zona Economica Speciale (ZES) – Missione 5 “Inclusione e coesione” – finanziamento di 563 milioni di euro

L’investimento a titolarità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti mira a favorire la competitività e lo sviluppo economico dell’area ZES attraverso urbanizzazioni primarie e il collegamento di tali aree con le reti stradali e ferroviarie costruendo le infrastrutture necessarie nelle zone industriali, creando collegamenti



Presidenza del Consiglio dei Ministri

STRUTTURA DI MISSIONE PNRR

efficienti tra le reti di trasporto nazionale e quella europea, avviando lavori di urbanizzazione, industrializzazione e recupero ambientale.

Gli interventi previsti rientrano nei seguenti ambiti: Collegamento “ultimo miglio”: stabilire connessioni efficaci tra le aree industriali e la rete ferroviaria TEN-T; digitalizzazione della logistica e opere di efficientamento energetico e ambientale; potenziamento della resilienza e della sicurezza dell’infrastruttura connessa all’accesso ai porti.

L’obiettivo finale dell’investimento prevede il completamento dei lavori per 41 interventi infrastrutturali nella ZES, così suddivisi: 22 interventi di c.d. “ultimo miglio”; 15 interventi attinenti alla digitalizzazione della logistica, urbanizzazione ed efficientamento energetico; 4 interventi di rafforzamento della resilienza dei porti. Il Target finale della misura è il secondo trimestre 2026.

M2C1I2.1 “Piano logistico per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, selvicoltura, floricoltura e vivaismo” - missione 2 “Rivoluzione verde e transizione ecologica” – finanziamento di 800 mln di euro.

Si tratta di una misura a titolarità del Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali, che comprende interventi di miglioramento della logistica per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, selvicoltura, florovivaismo e florovivaismo. L’investimento si propone di ridurre l’impatto ambientale dei trasporti agroalimentari, migliorare la capacità di stoccaggio, trasformazione e conservazione delle materie prime agricole, la digitalizzazione della logistica e l’accessibilità delle imprese ai servizi portuali e di snodo, nonché la capacità logistica dei mercati all’ingrosso. L’obiettivo è di colmare il deficit infrastrutturale nazionale a beneficio dei diversi settori (agroalimentare, pesca e acquacoltura, selvicoltura, floricoltura e vivaismo) tramite il sostegno a investimenti al fine di garantire un sistema logistico efficiente, sostenibile e digitalizzato.

Nell’ambito degli obiettivi del Piano del mare, gli interventi di interesse, in corso, sono relativi ai porti di: Livorno, Vado Ligure, Oristano, Genova, Venezia, Ancona e Bari e riguardano le seguenti attività: il miglioramento e l’ammodernamento delle infrastrutture portuali dedicate per l’accessibilità della filiera agroalimentare; il potenziamento e l’automatizzazione del parco ferroviario; la realizzazione di un Centro Servizi Polifunzionale per la Logistica Agroalimentare; la ristrutturazione della logistica portuale destinata alla funzione peschereccia; la riqualificazione dell’accessibilità stradale e ferroviaria; la rifunzionalizzazione di spazi dedicati.

Il Target finale della misura è il secondo trimestre 2026.



Presidenza del Consiglio dei Ministri

STRUTTURA DI MISSIONE PNRR

Direttrici: porti - cambiamenti climatici

M3C2I2.3 “Cold ironing” - missione 3 “Infrastrutture per una mobilità sostenibile” – finanziamento di 400 mln di euro

La misura, a titolarità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, prevede la realizzazione di una rete per la fornitura di energia elettrica alle banchine nelle aree portuali e della relativa infrastruttura di connessione alla rete nazionale di trasmissione, consentendo anche la ricarica delle navi in porto. I progetti ammessi a finanziamento riguardano i porti di Ancona, Ortona, Pesaro, Pescara, San Benedetto del Tronto, Gioia Tauro, Ravenna, Palermo, Trieste, Monfalcone, Pozzallo, Genova, La Spezia, Piombino, Portoferraio e Venezia.

Il Target finale della misura è il primo trimestre 2026.

M3C2I1.1 “Porti verdi” - missione 3 “Infrastrutture per una mobilità sostenibile” – finanziamento di 270 mln di euro

La misura, a titolarità del Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE), prevede la realizzazione di almeno 75 progetti per le Autorità Portuali e almeno il 79% del costo totale di investimento RRF destinato ad attività a sostegno dell'obiettivo climatico secondo la metodologia di cui all'allegato VI del regolamento (UE) 2021/241. Gli interventi in corso sono 63, la cui attuazione è demandata alle Autorità di Sistema Portuale competenti per area (Mare Ligure, Mare Adriatico, Mare Tirreno, Mare di Sardegna).

Il Target finale della misura è il secondo trimestre 2026.

Obiettivo d) *promozione e coordinamento delle politiche volte al miglioramento della continuità territoriale da e per le isole, al superamento degli svantaggi derivanti dalla condizione insulare e alla valorizzazione delle economie delle isole minori*

Direttrici: sistema delle isole minori - cambiamenti climatici

M2C1I3.1 “Isole verdi” - missione 2 “Rivoluzione verde e transizione ecologica” – finanziamento di 200 mln di euro

L’investimento, a titolarità del Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE), prevede il finanziamento e l'attuazione di progetti in materia di energia (fonti rinnovabili, rete elettrica, efficienza energetica), acqua (desalinizzazione), trasporti (piste ciclabili, autobus e imbarcazioni a zero emissioni) e rifiuti (raccolta differenziata dei rifiuti) nelle piccole isole di cui all’articolo 2, comma 1 dell’Allegato 1 Parte A del decreto ministeriale n. 390, del 25 novembre 2021.

I beneficiari dell’intervento sono le piccole isole (Capraia, Favignana, Levanzo, Marettimo, Salina, Pantelleria, Lipari, Ventotene, Lampedusa, Linosa, Ponza, Giglio, Ustica, Tremiti, Alicudi, Filicudi, Panarea, Stromboli, Vulcano).



Presidenza del Consiglio dei Ministri

STRUTTURA DI MISSIONE PNRR

Nel dettaglio, sono stati aggiudicati progetti per le linee: rifiuti urbani, mobilità sostenibile, efficientamento idrico, efficienza energetica, energie rinnovabili.

Il Target finale della misura è il secondo trimestre 2026.

2.2 Iniziative legislative o amministrative avviate – Stato di attuazione e cronoprogramma sintetico atteso

2.3 Iniziative legislative o amministrative concluse nell'anno di riferimento

M2C2R.1 “Entrata in vigore di un quadro normativo per la semplificazione delle procedure autorizzative per la realizzazione di strutture per le energie rinnovabili onshore e off-shore” - missione 2 “Rivoluzione verde e transizione ecologica”

Il quadro normativo prevede i seguenti obiettivi:

- creazione di un quadro normativo semplificato e accessibile per gli impianti a fonti rinnovabili e per il repowering e il revamping degli impianti esistenti, in continuità con quanto previsto dal Decreto Semplificazioni;
- l'emanazione di una disciplina, condivisa con le Regioni e le altre Amministrazioni statali interessate, volta a definire criteri per l'individuazione delle aree idonee e non idonee all'installazione di impianti di energia rinnovabile di potenza complessiva almeno pari a quella individuata dalla il PNIEC, per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo delle fonti rinnovabili;
- il completamento del meccanismo di sostegno alle FER anche per ulteriori tecnologie non mature o con elevati costi operativi e l'estensione del periodo di svolgimento dell'asta per il cosiddetto meccanismo FER1;
- una riforma per promuovere gli investimenti nei sistemi di accumulo, che trova riscontro nel decreto legislativo di recepimento della Direttiva (UE) 2019/944 recante norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica.

Gi obiettivi specifici della riforma nell'ambito del PNRR sono stati conseguiti. Restano in essere i successivi adempimenti in capo alle Regioni di mappatura delle aree idonee.

Tale riforma si colloca nel quadro più ampio normativo del Testo unico rinnovabili, previsto all'interno della missione 7.



Presidenza del Consiglio dei Ministri

STRUTTURA DI MISSIONE PNRR

M3C2R2.2 “Piattaforma Logistica Digitale Nazionale” - missione 3 “Infrastrutture per una mobilità sostenibile”

Obiettivo della riforma, a titolarità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è l’istituzione di una piattaforma strategica nazionale per la rete dei porti e interporti, al fine di sviluppare la digitalizzazione dei servizi passeggeri e merci, conseguito con l’entrata in vigore del decreto-legge 2 marzo 2024 n. 19.

2.4 Interventi conclusi nell’anno di riferimento

M3C2I2.1 “Digitalizzazione della catena logistica” - missione 3 “Infrastrutture per una mobilità sostenibile” – finanziamento di 250 mln di euro

Obiettivo della misura è l’aumento della capacità logistica nazionale attraverso un sistema digitale interoperabile tra attori pubblici e privati per il trasporto merci e la logistica, semplificando così procedure, processi e controlli, grazie alla dematerializzazione dei documenti e allo scambio di dati e informazioni.

A dicembre 2024, almeno il 70% delle Autorità di Sistema Portuale è stato dotato di servizi standard PCS (Port Community System) interoperabili con le pubbliche amministrazioni coinvolte e compatibili con il Regolamento UE 1056/2020 e con la nuova PLN (piattaforma logistica digitale nazionale).

2.5 Impatto ambientale, economico e sociale delle iniziative legislative o amministrative e degli interventi

Ai fini dell’impatto ambientale, economico e sociale, tutte le missioni del Piano Nazionale per la Ripresa e la Resilienza sono caratterizzate dal rispetto del principio del *DNSH*.

Nello specifico, sotto il profilo economico, l’impatto generato dalle misure ha fatto registrare un sensibile aumento del PIL.

2.6 Allocazione dei finanziamenti e relative fonti per iniziative legislative o amministrative e interventi e livello di spesa raggiunto

Tutte le misure sono finanziate con fondi RRF con sistema di rendicontazione basato sulla *performance*.



Presidenza del Consiglio dei Ministri
DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI EUROPEI

Oggetto: CONTRIBUTI ALLA RELAZIONE ANNUALE PER IL PIANO DEL MARE DI CUI ALL'ARTICOLO 12, COMMA 10, DEL D.L. N. 173/2022 PER IL 2024.

Premessa sintetica

I Piani di gestione dello spazio marittimo (PGSM) dovevano essere approvati entro il 31 marzo 2021 (d.lgs. 201/2016, articolo 5, comma 5).

Alla data di approvazione del Piano del Mare, questi non erano stati ancora approvati e l'Italia era in procedura di infrazione per non attuazione della direttiva sulla pianificazione dello spazio marittimo. Era pertanto necessaria una accelerazione al fine di arrivare all'approvazione dei Piani e non incorrere nella condanna da parte della Corte di giustizia europea e quindi in una sanzione.

La redazione dei PGSM è un'attività che il d.lgs. 201/2016 assegna al Comitato tecnico di cui all'articolo 7 del citato d.lgs., comitato presieduto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), che svolge anche il ruolo di Autorità competente.

Nell'ambito della Pianificazione dello spazio marittimo (PSM) il Dipartimento per gli affari europei (DAE), così come indicato nel d.lgs. 201/2016, articolo 6, presiede il Tavolo interministeriale di coordinamento per la pianificazione dello spazio marittimo (TIC). Tra le diverse attività a cui questo Tavolo è chiamato, vi è la valutazione di conformità dei PGSM alle Linee guida contenenti gli indirizzi e i criteri per la predisposizione dei piani di gestione dello spazio marittimo (articolo 5, comma 5); esercizio propedeutico, insieme al parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano, all'approvazione dei PGSM con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Si ricorda, inoltre, che il DAE è competente nel curare le attività necessarie a prevenire l'avvio delle procedure di pre-infrazione e di infrazione da parte della Commissione europea, nonché del contenzioso europeo.

Obiettivi conseguiti suddivisi per Direttrice (sottoparagrafi del Piano del mare)

2.1 Spazi marittimi

2.1.1 Piano del mare e piani di gestione dello spazio marittimo

Descrizione dell'obiettivo;

in questo paragrafo del Piano del Mare, considerata la situazione di forte ritardo che l'Italia aveva rispetto all'attuazione della direttiva sulla pianificazione dello spazio marittimo, come sopra evidenziato, veniva riportato: ***“In ottemperanza alle scadenze previste dalla normativa unionale di cui alla richiamata Direttiva UE n. 89 del 2014, sarà necessaria un'accelerazione dei lavori per giungere alla definitiva approvazione di detti strumenti pianificatori.”***

Iniziative legislative o amministrative avviate – Stato di attuazione e cronoprogramma sintetico atteso;

Per chiudere la procedura di infrazione e dare attuazione alla direttiva 2014/89/UE era necessario approvare al più presto i PGSM e dare un costante riscontro alla Commissione europea dell'attività in corso.

Il DAE si è pertanto attivato affiancando il MIT per le attività di competenza, sia in relazione alla procedura di infrazione, sia riguardo, con particolare attenzione, alla preparazione del TIC per approvare il più

velocemente possibile la valutazione di conformità alle Linee guida contenenti gli indirizzi e i criteri per la predisposizione dei piani di gestione dello spazio marittimo, propedeutica all'approvazione dei PGSM.

Tale attività, che ha interessato tutto il 2024, ha reso possibile il perfezionamento dei PGSM, approvati con Decreto ministeriale numero 237 del 25 settembre 2024 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Tale circostanza ha inciso direttamente sulla procedura di infrazione in atto: infatti, la Commissione europea, DG MARE, in data 16 dicembre 2024 ha adottato la decisione di ritirare il ricorso alla Corte di Giustizia relativo alla procedura di infrazione n. INFR(2021)2223.

Iniziative legislative o amministrative concluse nell'anno di riferimento;

Come sopra indicato, il DAE ha seguito e portato a conclusione la procedura di infrazione n. INFR(2021)2223 (archiviazione 16 dicembre 2024) ed ha svolto la valutazione di conformità alle linee guida per la pianificazione dello spazio marittimo, Tavolo TIC, di cui al d.lgs. 201/2016, art. 5, comma 5, propedeutica all'approvazione dei PGSM.

Interventi conclusi nell'anno di riferimento;

- Procedura d'infrazione INFR(2021)2223 (archiviazione 16 dicembre 2024)
- Valutazione di conformità alla Linee guida per la pianificazione dello spazio marittimo

Impatto ambientale, economico e sociale delle iniziative legislative o amministrative e degli interventi;

Si evidenzia un impatto positivo laddove il ritiro da parte della Commissione europea del ricorso alla Corte di Giustizia relativo alla procedura di infrazione n. INFR(2021)2223 ha evitato un costo dovuto alla condanna che l'Italia avrebbe subito.

Allocazione dei finanziamenti e relative fonti per iniziative legislative o amministrative e interventi e livello di spesa raggiunto.

Non si hanno elementi da riportare.

2.15 COOPERAZIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE

La politica marittima nazionale si configura in stretta continuità con le politiche europee e internazionali, alla cui definizione e implementazione l'Italia partecipa attivamente, apportando un contributo qualificato sia in termini conoscitivi che finanziari. In tale ambito, la politica di coesione rappresenta un quadro di riferimento fondamentale¹, articolato su più livelli di governance – centrale, regionale e locale – e fondato sul principio della partecipazione attiva del partenariato economico e sociale e della società civile, al quale è riconosciuto un ruolo determinante nel processo di programmazione e attuazione degli interventi.

Attraverso il sostegno a programmi e progetti, la politica di coesione concorre alla riduzione dei divari territoriali e al rafforzamento delle opportunità di sviluppo, con un'attenzione particolare alle aree più fragili e ai soggetti più vulnerabili. In tale contesto, la Cooperazione Territoriale Europea (CTE) rappresenta uno strumento strategico per promuovere l'integrazione tra territori marittimi e per affrontare congiuntamente le sfide ambientali, economiche e sociali. Nel periodo di programmazione 2021–2027, l'Italia partecipa attivamente a 19 Programmi di Cooperazione Territoriale Europea (Interreg), con una dotazione finanziaria complessiva che supera i 3 miliardi di euro, derivanti dal contributo dell'Unione Europea – in particolare attraverso il Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale (FESR) – e da cofinanziamenti nazionali, sia pubblici che privati. A questi si aggiungono fondi provenienti dagli strumenti NDICI (strumento europeo di vicinato, sviluppo e cooperazione internazionale) per i programmi NEXT, e IPA III (strumento di preadesione) per i programmi con i Balcani occidentali. Tali risorse sono allocate in funzione degli obiettivi dei singoli programmi, dei territori coinvolti e delle priorità strategiche individuate a livello europeo e nazionale, con l'obiettivo comune di sostenere lo sviluppo equilibrato, la resilienza ambientale, l'innovazione e l'inclusione sociale. La partecipazione italiana ai programmi Interreg nel ciclo 2014-2020 si è tradotta in 1.779 progetti approvati.

All'inizio del 2025 è stato ricostituito il Gruppo di Coordinamento Strategico (Gruppo, o GCS) per l'Obiettivo Cooperazione Territoriale Europea 2021-2027, con funzioni di indirizzo strategico e di sorveglianza sull'attuazione complessiva dei programmi CTE 2021-2027, nonché di impulso e monitoraggio dei programmi e dei processi di capitalizzazione e di mainstreaming, anche con riferimento alle sinergie tra programmi Interreg e con i programmi mainstream, nonché allo sviluppo di azioni di cooperazione e al contributo complessivo della politica di coesione all'embedding delle priorità delle Strategie macroregionali e di bacino marittimo alle quali partecipa l'Italia.

All'interno del GCS, sotto il coordinamento del Dipartimento, sono stati istituiti i Gruppi d'area: Mediterraneo, Adriatico-Ionico, Alpi-Europa centrale e Interregionale. I Gruppi d'area hanno l'obiettivo di fornire ai programmi CTE un'opportunità di raccordo sulle priorità strategiche trasversali e condividere eventuali

¹ Trae fondamento sia dal Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (art. 174) sia dalla Costituzione italiana (art. 3, comma 2, e art. 119, comma 5) che richiedono interventi specifici per favorire uno sviluppo armonico e una rimozione degli squilibri economici e sociali. La politica di coesione è promossa e sostenuta dall'UE con i Fondi strutturali che finanziano programmi con una gestione condivisa tra Stato membro e Commissione.

soluzioni organizzative al fine di perseguire ogni possibile sinergia tra i programmi che insistono sulla stessa area di cooperazione, a supporto di una attuazione e programmazione sinergica a livello di bacino e ai fini di un utilizzo più efficace ed efficiente delle risorse e quindi di un miglioramento complessivo dell'impatto degli interventi finanziati, anche a supporto dell'embedding di EUSAIR, EUSALP e WestMED.

2.15.1 COOPERAZIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE

Come nel 2014-2020, nel ciclo di programmazione 2021-2027, la politica di coesione dell'Unione europea punta alla realizzazione di due Obiettivi, volti a rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale. Il primo riguarda gli Investimenti a favore dell'Occupazione e della Crescita ("IOC"), che nel periodo di riferimento riceve il sostegno finanziario dal Fondo europeo di sviluppo regionale ("FESR"), dal Fondo sociale europeo Plus ("FSE+"), dal Fondo di coesione ("FC") (destinato agli Stati membri con un reddito nazionale lordo (RNL) pro capite inferiore al 90% della media dell'UE-27 e di cui, quindi, non beneficia l'Italia) e infine dal Fondo per la transizione giusta ("JTF").

Il secondo è quello della Cooperazione Territoriale Europea ("CTE")², comunemente conosciuta come Interreg, finanziata dal Fondo europeo di sviluppo regionale ("FESR") e dagli strumenti di finanziamento dello *Strumento di Vicinato, sviluppo e cooperazione internazionale* ("NDICI") e dello *Strumento di Pre-adesione* ("IPA").

Entrambi gli Obiettivi costituiscono riferimenti essenziali per il settore marittimo e operano in sinergia con le finalità degli interventi attivati a livello nazionale e complementari alla programmazione comunitaria, finanziati con le risorse del Fondo di Rotazione di cui alla legge n. 183/1987, nonché ulteriori risorse nazionali del Fondo Sviluppo e Coesione. Ai Fondi europei che sostengono la politica di coesione 2021-2027 si aggiunge il Fondo Europeo per gli Affari Marittimi, la Pesca e l'Acquacoltura (FEAMPA).

Il 2014-2020 si è chiuso con i seguenti dati per ciascun programma.

Riepilogo dati di attuazione Programmi CTE, ENI ed IPA II 2014-2020 al 31.12.2023

	BANDI PUBBLICATI	PROGETTI FINANZIATI	PARTECIPAZIONE ITALIANA		AVANZAMENTO FINANZIARIO PROGRAMMI CTE A LIVELLO DI PROGETTI FINANZIATI			RISORSE ASSEGNATE AI PARTNER ITALIANI
			PROGETTI FINANZIATI CON PP ITALIANI	DI CUI CON LEAD PARTNER ITALIANI	DOTAZIONE FINANZIARIA COMPLESSIVA DEI PROGRAMMI CTE (€)	IMPORTO DEI PROGETTI FINANZIATI (€)	STATO DI AVANZAMENTO (%)	

² La finalità degli interventi CTE consiste nel promuovere la collaborazione tra i territori dei diversi Stati membri mediante lo sviluppo di azioni congiunte, scambi di esperienze e costruzione di reti tra attori nazionali, regionali e locali per contribuire allo sviluppo economico, sociale e territoriale.

FR-IT ALCOTRA	5	158	158	106	219.933.776	239.404.389	109	137.153.951
GR-IT	9	59	59	31	117.379.820	141.139.953	120	76.227.851
IT-AT	4	171	171	116	92.575.256	107.295.296	116	69.514.626
IT-CH	4	95	95	95	111.206.600	112.135.050	101	112.135.050
IT-FR MAR	5	129	129	103	187.670.904	193.461.389	103	130.142.270
IT-HR	3	92	92	71	222.677.398	227.098.983	102	131.482.784
IT-MT	2	33	33	29	48.179.026	48.405.403	100	31.020.567
IT-SI	9	58	58	36	86.181.362	88.377.684	103	52.870.900
ENI CBC IT-TN	2	28	28	15	33.354.820	32.591.530	98	17.251.664
ENI CBC MED	3	80	73	25	209.057.812	205.830.811	98	43.687.646
IPA CBC IT-AL-ME	4	100	100	61	83.436.802	85.841.025	103	40.878.757
ADRION	5	87	84	48	108.998.303	113.767.402	104	36.462.266
AS	4	64	64	30	128.985.106	140.572.087	109	41.370.328
CE	4	138	121	45	279.260.535	291.633.819	104	60.594.749
MED	10	142	141	74	257.980.450	284.650.029	110	77.803.287
INT EU	5	258	183	43	397.378.519	403.267.724	101	52.896.675
URBACT III	7	87	68	18	88.218.883	55.775.667	63	6.795.665
TOTALE	85	1.779	1.657	946	2.672.475.372	2.771.248.241	104	1.118.289.036

In continuità con il ciclo di programmazione 2014-2020, anche nel 2021-2027³ l'Italia partecipa a 19 programmi CTE fra gli 86 programmi⁴ previsti dalla politica di coesione dell'UE.

Nel ciclo attuale, l'Italia ha ottenuto il rafforzamento della cooperazione mediterranea, sostenuto il valore della concentrazione geografica e tematica in tutti i programmi, così come l'opportunità di utilizzare al meglio la maggiore flessibilità tra programmi e strumenti contenuti nelle nuove proposte regolamentari. È stato, inoltre, affermato il principio della necessità di collegare gli ampliamenti delle aree dei programmi a fronte di un maggiore impegno finanziario da parte dei Paesi.

³ I quali comprendono: Interreg Area Alpina, Interreg ESPON 2030, Interreg EURO MEDITERRANEO (EURO MED), Interreg Europa, Interreg Europa centrale, Interreg Francia-Italia (ALCOTRA), Interreg Grecia-Italia, Interreg IPA ADRION, Interreg IPA South ADRIATIC, Interreg Interact, Interreg Italia-Austria, Interreg Italia-Croazia, Interreg Italia-Francia (Marittimo), Interreg Italia-Malta, Interreg Italia-Slovenia, Interreg Italia-Svizzera, Interreg NEXT Bacino del Mediterraneo (NEXT MED), Interreg NEXT Italia Tunisia e Interreg URBACT IV.

⁴ Gli 86 programmi comprendono: 64 Transfrontalieri di cui: 49 sui confini interni dell'UE, 10 sui confini con i Paesi in pre-adesione (Interreg IPA) e 5 sui confini esterni all'UE (Interreg Next); 13 Transnazionali a sostegno di ampie aree di cooperazione; 4 interregionali per il sostegno all'efficacia della politica di coesione (Interreg Europe; ESPON; URBACT; INTERACT); 5 dedicati alle regioni d'oltremare <https://interreg.eu/about-interreg>

Per il 2021-2027, il livello di attuazione della CTE ha visto già l'approvazione di 769 progetti al 30 giugno 2024, a testimonianza di una dinamica positiva sia in termini quantitativi che qualitativi. I progetti spaziano dall'innovazione tecnologica alla sostenibilità ambientale, dalla coesione sociale allo sviluppo economico locale, coinvolgendo un ampio spettro di attori: amministrazioni pubbliche, università, centri di ricerca, imprese e organizzazioni della società civile. Da segnalare anche l'importante partecipazione italiana ai partenariati: i beneficiari nazionali risultano coinvolti nella quasi totalità dei progetti approvati, e spesso in qualità di capofila.

I dati di avanzamento al 31 dicembre 2024 evidenziano un impegno pari al 24,27% e una spesa certificata pari all'1,13%. Pur trattandosi di valori fisiologici a questa fase della programmazione, è importante sottolineare che alcuni programmi con Autorità di Gestione italiana scontano un lieve ritardo rispetto a quelli a gestione estera, in parte dovuto ai vincoli amministrativi legati ai bilanci regionali.

Va inoltre ricordato che i programmi sono soggetti alla regola del disimpegno automatico N+3, secondo la quale le risorse impegnate devono essere effettivamente spese entro il terzo anno successivo all'impegno di bilancio (es. risorse 2022 → spesa entro il 31 dicembre 2025), pena la perdita delle stesse. Per i programmi finanziati tramite lo strumento NEXT, si applica invece la regola N+5.

L'intera architettura di governance nazionale, che comprende il coinvolgimento attivo del sistema regionale e delle province autonome e del partenariato economico e sociale e della società civile, si dimostra quindi essenziale per garantire coerenza strategica, efficacia operativa e massimizzazione degli impatti sul territorio. Il continuo monitoraggio e la capacità di adattamento alle esigenze locali e alle sfide emergenti restano condizioni imprescindibili per il pieno successo della cooperazione territoriale e del suo contributo agli obiettivi della politica di coesione europea.

Le strategie macroregionali e di bacino marittimo

In Italia, al Ministro per gli Affari Europei, il Sud, le Politiche di Coesione e il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza è attribuita sia la competenza per le attività del coordinamento e della programmazione delle politiche di coesione e di sviluppo territoriale che, in stretto coordinamento con il MAECI, quella in ambito Strategie macroregionali (EUSAIR ed EUSALP) e Iniziativa strategica WestMED (Strategia di bacino marittimo). In tal senso, nel quadro delle sue attività, è coinvolto in varie strategie: tematiche, territoriali, misure speciali di sostegno in particolare nel Mezzogiorno, macroregionali e di bacino marittimo dell'Unione europea. Queste ultime riguardano specifiche aree geografiche europee di diversi Stati membri che richiedono un approccio condiviso e azioni coordinate e/o armonizzate a livello di più Stati e/o regioni per affrontare sfide e problematiche comuni. Sempre nell'ambito della politica di coesione dell'Unione europea 2021-2027, l'Italia partecipa all'EUSAIR (European Strategy for the Adriatic and Ionian Region), la più rilevante per il Cipom delle due strategie macroregionali (EUSAIR e EUSALP), in quanto incentrata fortemente sul Mare (Adriatico e Ionio), nonché alla già menzionata "Iniziativa WestMED".

Più nel dettaglio, per ciò che concerne l'EUSAIR, si tratta di una strategia lanciata nel 2014 che coinvolge dieci Paesi⁵. La finalità è promuovere una prosperità economica e sociale sostenibile nella regione, mediante la crescita e la creazione di posti di lavoro e il miglioramento della sua attrattività, competitività e connettività, preservando al tempo stesso l'ambiente e assicurandosi che gli ecosistemi costieri e marini restino sani ed equilibrati. Al momento, è in fase di revisione per adeguare le priorità d'intervento alle nuove sfide europee del "Green deal" e della digitalizzazione.

Per quanto riguarda invece WestMED, si tratta del risultato diretto della dichiarazione ministeriale euromediterranea sull'economia blu, approvata dall'Unione per il Mediterraneo il 17 novembre 2015. Tale dichiarazione ha sollecitato i Paesi partecipanti ad esplorare il valore aggiunto e la fattibilità di strategie marittime appropriate a livello subregionale, prendendo come punto di riferimento l'esperienza del dialogo "5+5" che coinvolge Algeria, Francia, Italia, Libia, Malta, Mauritania, Marocco, Portogallo, Spagna e Tunisia. I tre obiettivi strategici comprendono: la creazione di uno spazio marittimo più sicuro e protetto, un'economia blu intelligente e resiliente e una migliore governance del mare.

Ogni strategia coinvolge un insieme ampio ed eterogeneo di attori e presenta dispositivi governativi peculiari. La Commissione europea riveste un ruolo di primo piano nel coordinamento strategico delle principali tappe della strategia. In ciascuno Stato partecipante, i coordinatori nazionali sono responsabili per il coordinamento generale e per il sostegno all'attuazione delle strategie. Sia la strategia EUSAIR sia l'iniziativa WestMED si sono evolute nel tempo, passando da un approccio principalmente basato sulla cooperazione tra governi nazionali a un approccio sempre più orientato alla governance multilivello, capace di fornire un'opportunità di orientamento tematico a sostegno dell'integrazione dei fondi su obiettivi di medio-lungo termine. Nella definizione della nuova politica di coesione 2021-2027, è stata evidenziata la sfida posta dal processo di "embedding"⁶ delle priorità sia della strategia EUSAIR sia dell'iniziativa WestMED nei programmi della coesione. Rispetto ad altri programmi, i Programmi Interreg offrono infatti specifiche potenzialità di costruzione di partenariati multilivello di carattere transnazionale e transfrontaliero per l'adozione di approcci comuni ed armonizzati.

⁵ Quattro Stati membri (Italia, Slovenia, Grecia, Croazia) e sei Paesi non-UE (Albania, Serbia, Bosnia-Erzegovina, Montenegro, Macedonia del Nord e Repubblica di San Marino).

⁶ Processo di incorporazione delle priorità identificate dalle strategie nei Programmi della coesione, *mainstream* e di cooperazione territoriale europea. Sebbene questo processo sarebbe orientato prevalentemente ai Programmi *mainstream*, anche in considerazione del loro volume finanziario, oggi la cooperazione territoriale riveste un ruolo importante in questo sistema nella programmazione 2021-2027.

*Ministero della cultura*

DIPARTIMENTO PER LA TUTELA DEL PATRIMONIO CULTURALE – DiT

Direzione generale

Archeologia belle arti e paesaggio

Servizio V

Piano del Mare (triennio 2023-2025) – Relazione annuale sullo stato di attuazione del Piano, ex art. 12 comma 10 del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito in legge, con modificazione dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204

Le Soprintendenze ABAP e gli altri Uffici del Ministero della cultura hanno descritto le attività svolte nel proprio territorio seguendo gli indirizzi strategici in materia di:

- ✓ tutela e valorizzazione della risorsa mare dal punto di vista ecologico, ambientale, logistico, economico;
- ✓ valorizzazione economica del mare con particolare riferimento all'archeologia subacquea, al turismo, alle iniziative a favore della pesca e dell'acquacoltura e dello sfruttamento delle risorse energetiche;
- ✓ valorizzazione delle vie del mare e sviluppo del sistema portuale;
- ✓ promozione e coordinamento delle politiche volte al miglioramento della continuità territoriale da e per le isole, al superamento degli svantaggi derivanti dalla condizione insulare e alla valorizzazione delle economie delle isole minori;
- ✓ promozione del sistema-mare nazionale a livello internazionale, in coerenza con le linee di indirizzo strategico in materia di promozione e internazionalizzazione delle imprese italiane;
- ✓ valorizzazione del demanio marittimo, con particolare riferimento alle concessioni demaniali marittime per finalità turistico-ricreative.

Considerato sia il quadro sinottico che le relative direttrici per le quali si ravvisa un coinvolgimento diretto e/o indiretto del MiC, si riportano di seguito le attività istituzionali svolte nel 2024 o da effettuarsi nel corso dell'anno 2025, più dettagliatamente descritte nei singoli contributi acquisiti da questa Direzione generale e alla presente acclusi:

- ◆ **Azioni di sensibilizzazione sui territori di competenza, anche nelle scuole di ogni ordine e grado, relative ai temi della tutela e valorizzazione del patrimonio culturale costiero e marino, anche sommerso**

Le azioni di sensibilizzazione sui territori di competenza sono iniziative che mirano a coinvolgere la popolazione locale sui temi specifici promossi da questo Ministero, quali la tutela del patrimonio culturale

**MINISTERO
DELLA
CULTURA**

SERVIZIO V "Tutela del paesaggio"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4545

PEO: e-mail: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it - PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

costiero e marino, coniugando la conoscenza e la documentazione di aspetti ambientali e storico-archeologici nell'ambito territoriale.

Numerose iniziative sono state promosse dalle Soprintendenze ABAP territoriali e, tra quelle indicate nei contributi pervenuti, vanno senz'altro menzionate quelle condotte della Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo (prot.n. 3080 del 26.03.2025) che, nell'ambito delle proprie attività istituzionali, ha svolto diverse azioni di sensibilizzazione rivolte al pubblico relativamente al patrimonio culturale subacqueo, organizzando direttamente o partecipando a diverse iniziative.

Detta Soprintendenza ha partecipato con uno stand alla *Borsa Mediterranea del Turismo Archeologico di Paestum* svolgendo attività di divulgazione dell'archeologia subacquea nei confronti di pubblici diversi, costituiti sia da scuole di ogni ordine e grado e che da visitatori singoli. Le attività della Soprintendenza sono state presentate al pubblico in un panel dedicato ed è stata garantita la più ampia partecipazione alla tavola rotonda del 2 novembre 2024, dal titolo *"Il turismo archeologico subacqueo: da un itinerario culturale europeo dei siti archeologici subacquei all'istituzione della guida archeologica subacquea"*, e al Premio *"Fondazione Sebastiano Tusa"*.

Suddetta Soprintendenza ha inoltre sostenuto e co-organizzato il *17esimo International Symposium on Boat and Ship Archaeology*, tenutosi presso il Museo Archeologico Nazionale di Napoli.

Nel territorio della provincia di Taranto è stata organizzata la mostra documentaria *"Itinerando tra l'Appia e il Mare"*, presso l'ex Convento di Sant'Antonio, della quale sarà pubblicato un catalogo e, nel corso del sessantatreesimo Convegno di Studi sulla Magna Grecia, sono stati presentati poster dedicati al tardoantico nel mare di Taranto e ad un contesto subacqueo nell'Isola di San Pietro.

Un altro contributo è pervenuto dalla SABAP per le province di Sassari e Nuoro che, con nota prot.n. 5153 del 28.03.2025, ha comunicato di aver aderito ad una serie di iniziative connesse con il Piano di valorizzazione e con le Giornate Europee del Patrimonio, ed inoltre di aver effettuato visite didattiche e lezioni frontali con scuole di ogni ordine e grado. A titolo esemplificativo si cita lo svolgimento nell'isola di La Maddalena (SS), presso *Abbatoggia Camping Village*, del Festival di Archeologia e Fotografia Subacquea ABBA FEST dal 9 al 13 ottobre 2024, promosso dall'Associazione *UnconventionArt* di Roma, sostenuto dal Comune e dal Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena con la collaborazione dei *diving* locali. Il Servizio per l'Archeologia Subacquea della SABAP ha curato lezioni frontali ed immersioni didattiche e di tutela. Di particolare importanza è stato il ritrovamento del punto esatto di giacitura dei resti del relitto repubblicano di Spargi, scavato dal pioniere dell'archeologia subacquea, Nino Lamboglia, ma finora di incerta localizzazione a causa dell'approssimazione dei dati topografici a suo tempo registrati.

Un ultimo contributo nell'ambito del Piano di Valorizzazione 2024, ha visto la partecipazione della SABAP per la città metropolitana di Bari di concerto con la Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Subacqueo ed il Nucleo Tutela Patrimonio Culturale di Bari, in un convegno aperto dal titolo *"Patrimoni restituiti. Beni archeologici tra terra e mare, con un focus specifico sul patrimonio archeologico sommerso in Terra di Bari"*.

♦ **Forme di fruizione turistica sostenibile, non distruttive dei caratteri di naturalità e delle qualità paesaggistiche delle fasce costiere e del mare**

Le attività del MiC, in tale ambito, 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



SERVIZIO V "Tutela del paesaggio"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4545

PEO: e-mail: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it - PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

contemporaneamente non solo il patrimonio culturale subacqueo, ma anche l'interazione con l'ambiente marino al fine di aggiungere un valore bio-ecologico ai siti di interesse culturale subacquei.

Numerose iniziative sono state documentate dalle Soprintendenze che hanno promosso azioni di sensibilizzazione nei territori di competenza relative alla fruizione turistica sostenibile.

La SABAP per le province di Sassari e Nuoro, con nota prot.n. 5153 del 28.03.2025, ha evidenziato che in tale ambito assume particolare valore il dispositivo emanato con Decreto CO.RE.PA.CU. n. 16 del 03.02.2025 che ha sottoposto a tutela diretta un'ampia porzione del territorio costiero di Valledoria, nel quale è collocato il Complesso archeologico e monumentale di San Pietro a mare.

La zona è una delle più importanti per gli insediamenti di epoca romana, presso la chiesa di S. Pietro a Mare e nell'immediato entroterra dove sorge il centro di Codaruina, ora Valledoria. In età medievale compare il toponimo di Ampurias (*Inpurium, Ampulia*), dal XII secolo, in documenti che attestano l'esistenza, nell'Anglona, di una diocesi suffraganea di Torres.

Anche la Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Palermo, con nota prot.n. 6263 del 26.03.2025, ha riferito di aver supportato gli interventi presentati dall'amministrazione comunale per i progetti del Parco a mare dello Sperone e la riqualificazione ecocompatibile del lungomare della Bandita.

♦ **Forme di promozione della qualità progettuale degli interventi di ampliamento-adeguamento e/o riqualificazione delle aree portuali**

In tale contesto il ruolo del MiC è quello di valutare la realizzazione di nuove infrastrutture portuali e la qualità progettuale degli interventi di ampliamento-adeguamento e/o riqualificazione delle aree portuali, esaminando non solo gli 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 MiC, si segnala quanto indicata dalla Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Palermo nella nota prot.n. 6263 del 26.03.2025, in cui si espongono le attività di studio, analisi e trattazione del progetto di riqualificazione del porto della Bandita sul fronte a mare Sud Orientale della città di Palermo.

Inoltre, la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Ravenna Forlì-Cesena e Rimini, con nota prot.n. 5479 del 28.03.2025, ha comunicato la Riqualificazione del porto canale di Cesenatico e di Riccione (RN).

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 garantire un'offerta turistica di qualità.



SERVIZIO V "Tutela del paesaggio"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4545

PEO: e-mail: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it - PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

♦ **Forme di tutela di manufatti di interesse storico-culturale connessi alle attività economiche legate al mare**

I manufatti di interesse storico-culturale legati al mare sono tutelati attraverso attività di studio, prevenzione, manutenzione e restauro. La tutela del patrimonio culturale consente di riconoscere, proteggere e conservare i beni culturali, permette di trasmettere alle future generazioni valori e conoscenze, contribuisce a mantenere viva la memoria di un popolo.

Si evidenzia il contributo della Direzione Regionale Musei Nazionali Lazio che, con nota prot.n. 2642 del 07.04.2025, ha riferito che è attualmente in corso di definizione l'accordo di collaborazione con lo Stato Maggiore della Marina Militare, al fine di intraprendere un'azione comune e sinergica mirata alla conoscenza, promozione e valorizzazione dei luoghi della cultura afferenti alla stessa Direzione. Molti di questi, infatti, sono strettamente legati alla cultura del mare, della marineria e della navigazione (Museo archeologico nazionale di Civitavecchia; Museo delle Navi romane di Nemi; Parco archeologico della Villa di Tiberio e Museo archeologico nazionale di Sperlonga). L'accordo con la Marina Militare mira ad avviare la cooperazione tra le due istituzioni, con l'obiettivo di valorizzare il patrimonio culturale favorendo il coinvolgimento del pubblico in iniziative trasversali e congiunte di carattere educativo, volte alla promozione dei comuni valori civici dello Stato.

Inoltre è in via di definizione un protocollo di intesa tra la Direzione regionale Musei nazionali Lazio, il Parco archeologico di Ostia Antica e i Musei nazionali di Pisa per l'istituzione di una cabina di regia finalizzata alla creazione di una rete di musei di archeologia navale e navigazione del mondo antico.

La cabina di regia avrà funzione di coordinamento per affrontare le tematiche comuni ad ambiti specialistici quali quelli dell'archeologia subacquea, della navigazione e della storia dei recuperi delle imbarcazioni; un'attenzione particolare sarà dedicata alla navigazione antica e alla presenza di porti (fluviali e marittimi) nel bacino del Mediterraneo.

Anche la SABAP per le province di Sassari e Nuoro con nota prot.n. 5153 del 28.03.2025 ha fatto pervenire il proprio contributo, riferendo che, nel centro urbano di Porto Torres è in corso, a cura dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna e sotto la Direzione scientifica e la sorveglianza di questo Ufficio, il progetto di catalogazione, studio e restauro di circa 90.000 reperti archeologici provenienti dal fondale del Porto di Porto Torres ed in particolare dall'area del porto del centro romano di Turris Libisonis. Tali reperti, in massima parte databili al periodo romano imperiale, sono indicativi dei circuiti commerciali che interessavano tale centro e il suo retroterra e forniranno pertanto numerosi dati sul commercio e sulla navigazione.

Inoltre, la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Ravenna Forlì-Cesena e Rimini (nota prot.n. 5479 del 28.03.2025) ha da poco ottenuto il finanziamento per il completamento del restauro dell'imbarcazione altomedievale nota come "Barca di Teodorico", rinvenuta nel 1999 durante i lavori di riqualificazione del parco adiacente la Mausoleo di Teodorico. Importante testimonianza dell'evoluzione della tecnica navale avvenuta nell'alto Adriatico tra la fine del V e l'inizio de VI secolo d.C. I lavori prenderanno avvio entro la fine del 2025 e si concluderanno auspicabilmente entro la fine del 2026, anno in cui ricorrono 1500 anni dalla morte del re Goto.

È inoltre in corso a Cattolica (RN) la riqualificazione della darsena pescatori del porto che prevede la riqualificazione di pavimentazioni, parapetti e illuminazione ai fini di un miglioramento della fruibilità degli spazi pubblici.



SERVIZIO V "Tutela del paesaggio"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4545

PEO: e-mail: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it - PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

In ultimo, la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per l'area Metropolitana di Roma e per la Provincia Di Rieti con nota prot.n. 7188 del 31.03.2025 ha riferito che nel Comune di Ardea (RM) sono attivi al momento due interventi, di cui uno con finanziamento PNRR (investimento M1C3I4.3 "Caput Mundi. Next Generation EU per grandi eventi turistici), sull'area archeologica di *Castrum Inui* con la finalità di tutelare il sito con la realizzazione di tettoie di protezione dei pavimenti a mosaico e *opus sectile* dell'impianto termale e degli altari dell'area sacra.

♦ **Esperienze di salvaguardia e valorizzazione delle strutture insediative storiche e dei valori scenici e panoramici del rapporto di intervisibilità terra-mare**

Nell'ambito di tale attività il ruolo del MiC è quello di contribuire a 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.

A tal riguardo la Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Palermo che con nota prot.n. 6263 del 26.03.2025 ha comunicato di aver dato il proprio supporto e di aver monitorato le fasi di progettazione per il recupero dell'approdo storico della Tonnara Bordonaro a Vergine Maria sul fronte a mare costa Nord Occidentale della città di Palermo.

La Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo nella nota prot.n. 3080 del 26.03.2025 ha citato le istruttorie per le dichiarazioni dell'interesse culturale a seguito di richiesta di verifica di diversi comparti dell'Arsenale marittimo di Taranto. La Soprintendenza collabora inoltre al progetto di recupero e valorizzazione turistico-culturale dell'Arsenale Militare di Taranto, nell'ambito delle attività previste dal Protocollo di intesa tra Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero della Difesa e Ministero della Cultura.

Nell'ambito delle attività di conservazione del patrimonio culturale, la Soprintendenza ha avviato l'istruttoria relativa a un progetto di restauro riguardante un quadro in tessuto ricamato in bisso, raffigurante un fondale marino e databile alla prima metà del XX secolo.

Inoltre, la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Ravenna Forlì-Cesena e Rimini (nota prot.n. 5479 del 28.03.2025) ha avviato nel settembre 2024 i lavori di riqualificazione e rigenerazione urbana del *waterfront* della zona di Ponente a Cesenatico, sulla base dell'autorizzazione paesaggistica rilasciata nel novembre 2023. Si tratta di un importante progetto di riqualificazione dell'asse di viale Cristoforo Colombo e dei perpendicolari ampi varchi a mare oggi caratterizzati da forte degrado, attraverso la creazione di spazi pubblici caratterizzati da qualità architettonica e tecnologie sostenibili e nuove aree verdi integrate con una riqualificazione delle reti impiantistiche e con misure di salvaguardia dell'arenile e protezione costiera.

♦ **Forme di valorizzazione del patrimonio archeologico sommerso**

Le azioni del MiC, 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.



SERVIZIO V "Tutela del paesaggio"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4545

PEO: e-mail: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it - PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

Innumerevoli sono le iniziative intraprese dagli uffici territorialmente competenti, quali la SABAP per le provincie di Catanzaro e Crotone (nota prot.n. 2137 del 26.03.2025), che ha 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, oltre che attività di tutela in collaborazione con l'Istituto Italiano di Geofisica e Vulcanologia (INGV) e con il Dipartimento Biologia Ecologia e Scienze della Terra (BEST) dell'Università della Calabria.

Anche il Parco Archeologico di Ostia Antica, con nota prot.n. 1275 del 26.03.2025, ha comunicato, nell'esercizio delle proprie competenze in materia di tutela e valorizzazione del patrimonio culturale subacqueo, nelle acque di propria competenza quali il Fiume Tevere e la Fossa Traiana-canale di Fiumicino, (in considerazione della loro stretta interazione con il mare) di aver eseguito attività di monitoraggio dei siti archeologico-culturali sommersi e parzialmente emersi con verifiche dirette e strumentali e con piani di indagine geofisiche marine strumentali.

La Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo nella succitata nota prot.n. 3080 del 26.04.2025 ha elencato le diverse attività svolte nell'ambito del progetto *"Amphitrite. Archeologia Subacquea per tutti nei Parchi Marini digitali"*, relativo a monitoraggio, conservazione e valorizzazione del patrimonio culturale sommerso delle Aree marine protette di Portofino, Capo Testa-Punta Falcone, Parco sommerso di Baia, delle Isole Tremiti, Capo Rizzuto, svolgendo inoltre attività di documentazione 3D.

È stato eseguito lo scavo dell'*apodyterium* delle Terme dei lottatori, Area Marina Protetta – Parco Sommerso di Baia (NA). Nel corso del 2025 procederà al restauro dell'ambiente e del mosaico con scene di lotta.

Nell'anno 2024 la Soprintendenza ha prorogato la mostra *"Recuperati dagli Abissi"*, dedicata al ritrovamento di un relitto alto arcaico nel Canale di Otranto a 780 metri di profondità; nei mesi estivi del 2025 è previsto il recupero dell'intero carico, finanziato dal Ministero della cultura nell'ambito del progetto *"Archeologia subacquea in alto fondale"*, con connesse iniziative di valorizzazione.

La Soprintendenza inoltre partecipa come partner al progetto *BlueCulTour "Interconnetting Blue Cultural Tourism Offer in the Ionian Sea"*, nell'ambito dell'Interreg Greece-Italy, per il quale sono in corso di definizione le procedure di ammissione al finanziamento e si attende la decisione finale. Il progetto è incentrato sullo sviluppo di modelli di turismo sostenibile di tipo subacqueo presso territori chiave dell'arco ionico. In Italia i tre siti pilota sono: il relitto di San Pietro in Bevagna (Taranto), la baia di Saturo (Taranto) e i relitti di Roccella Ionica (Crotone).

La Soprintendenza sta attualmente portando avanti un'attività sistematica di mappatura e censimento dei siti riconducibili al patrimonio culturale subacqueo, avvalendosi del software QGIS e di un accurato spoglio dei dati d'archivio. Tale attività è finalizzata alla realizzazione di una piattaforma WebGIS dedicata all'archeologia subacquea, concepita come uno spin-off del Geoportale Nazionale per l'Archeologia. La piattaforma sarà sviluppata secondo i criteri di digitalizzazione previsti dall'ICCD, garantendo piena interoperabilità con gli standard ministeriali.

Si segnalano altresì le seguenti attività di tutela e valorizzazione di beni archeologici subacquei svolte dalla Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo in collaborazione con le Soprintendenze Archeologia, Belle Arti e Paesaggio:



SERVIZIO V "Tutela del paesaggio"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4545

PEO: e-mail: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it - PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

- indagine sul relitto di un aereo B17 rinvenuto nelle acque antistanti il porto di Ravenna, in collaborazione con la SABAP-RA;
- attività sulle ancore in ferro di Comacchio, in collaborazione con la SABAP-BO;
- attività di ricognizione subacquea nelle province di Brindisi e Lecce (in collaborazione con la SABAP-BR-LE);
- attività di tutela e indagini archeologiche dei due relitti ritrovati nelle acque dell'Isola di Capraia svolte in collaborazione con il Comando Carabinieri Tutela Patrimonio Culturale di Firenze e con la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Pisa e Livorno;

◆ 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 dalla Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo che, con nota prot.n. 3080 del 26.034.2025, ha comunicato il suo impegno nel progetto *"CREAMARE - Linking creativity, culture and media technologies in the transnational co-production of digital interactive products for the communication of maritime and underwater cultural heritage"*, avviato il 1 giugno 2022 e prossimo a concludersi, il quale mira allo sviluppo di un modello di co-produzione di opere multimediali finalizzate alla comunicazione e divulgazione dei beni culturali attraverso la realizzazione di un *Serious Game* per la promozione e la sensibilizzazione nei confronti del patrimonio culturale subacqueo. Il progetto, in partenariato tra 3D Research S.r.l. (Italia- Coordinatore); Soprintendenza nazionale per il patrimonio culturale subacqueo (Italia); Atlantis Consulting (Grecia); Pragma-IoT (Grecia); Novena doo (Croazia); Proprogressione (Ungheria); Università di Cadice (Spagna), prevede attività di formazione sulle nuove tecnologie.

Sempre nell'ambito dei progetti europei, la Soprintendenza sopracitata partecipa al progetto *"TECTONIC TEchnological Consortium TO develop sustaiNability of underwater Cultural heritage"*, finanziato con i fondi Horizon 2020 - Marie Skłodowska Curie A-RISE 2019, che propone una collaborazione intersettoriale tra professionisti accademici e non accademici, legati al patrimonio culturale subacqueo, per fornire conoscenze e soluzioni alle complesse questioni ancora esistenti nel settore. TECTONIC valuta, inoltre, lo sviluppo di sistemi robotici a basso costo per l'esplorazione, la documentazione e la protezione dell'UCH (Underwater Cultural Heritage).

Inoltre la Soprintendenza ha comunicato la propria partecipazione al progetto *"NERITES Systematic autonomous remote surveying of underwater cultural heritage monuments and artefacts using non-destructive, cost-effective and transportable digital solution"*, finanziato dal bando HORIZON-CL2-2023-HERITAGE-01, si propone di utilizzare piattaforme autonome, come gli AUV (*Autonomous Underwater Vehicles*), i BUOY (*Unmanned Surface Vehicles*) e i ROV (*Remote Operated Vehicles*), per il monitoraggio remoto e la mappatura chimica di siti archeologici subacquei.

◆ Energia proveniente dal mare



SERVIZIO V "Tutela del paesaggio"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4545

PEO: e-mail: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it - PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

Per le procedure riguardanti lo sviluppo di impianti di energia da fonti rinnovabili, il Codice dell'ambiente prevede, nell'ambito delle Valutazioni di Impatto Ambientale (VIA), il concerto del Ministero della cultura con il Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica per l'adozione del provvedimento di VIA.

Lo scopo del parere tecnico del MiC nella VIA è quello di esprimere una valutazione sulla tutela del patrimonio culturale e del paesaggio nell'ambito delle esigenze ambientali connesse all'energia rinnovabile.

Numerose sono le procedure VIA attualmente in corso di valutazione presso il MiC che interessano territori della costa italiana afferenti a diverse Soprintendenze.

A titolo meramente semplificativo, si richiama qui il contributo della Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le Province di Ravenna Forlì-Cesena e Rimini che, con nota prot.n. 5479 del 28.03.2025, ha comunicato di aver valutato positivamente la realizzazione di impianti eolici *off-shore* da collocarsi di fronte alla costa di Ravenna e Rimini, ritenendo che il paesaggio marino e quello litoraneo-costiero complessivamente intesi, grazie alla notevole distanza dalla costa dei parchi eolici *off-shore* proposti, presentino delle caratteristiche di permeabilità alla modificazione in grado di conferire a questi impianti livelli di compatibilità maggiori di quanto essi presentino in caso di loro localizzazione in aree collinari e montane.

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO V
Dott. Massimo CASTALDI

IL CAPO DEL DIPARTIMENTO AVOCANTE
Dott. Luigi LA ROCCA
(Decreto di Avocazione Capo DiT Rep. n. 1 del
01.08.2024)



SERVIZIO V "Tutela del paesaggio"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4545

PEO: e-mail: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it - PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it



Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica

UFFICIO DI GABINETTO

CONTRIBUTI ALLA RELAZIONE ANNUALE DI CUI ALL'ARTICOLO DALL'ART. 12, COMMA 10, DEL D.L. N. 173/2022 PER IL 2024

1 Premessa sintetica

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, dunque, nello specifico alle seguenti tematiche di specifico interesse del MASE

- **Il tema delle problematiche relative alle procedure per i dragaggi in ambito portuale.**
- **Il tema della transizione energetica dei porti.**
- **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.**
- **Le energie rinnovabili in mare.**
- **La tutela degli ecosistemi e della biodiversità marina e lo sviluppo di politiche che siano sempre più orientate alla sostenibilità.**

2 Obiettivi conseguiti suddivisi per Direttrici del Piano del mare

2.1.4 (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 D.M. n. 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 degli operatori del settore upstream; il TAR con sentenze adottate a partire da febbraio 2024 ha annullato il predetto Piano e con l'art. 2 del decreto-legge n. 153/2024 è stata disposta anche l'abrogazione dei commi da 1 a 8 dell'art. 11-ter della Legge n. 12/2019, che prevedevano e disciplinavano l'adozione del PiTESAI. La seguente previsione del citato Piano 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”.

2.3.8 I dragaggi portuali

Obiettivo: Affrontare in modo coordinato ed efficiente il tema della semplificazione delle procedure necessarie per procedere agli interventi di dragaggio dei fondali portuali distinguendo, ove possibile, quelli necessari al mantenimento dei fondali con quelli che sono volti al loro approfondimento.

Descrizione dell'obiettivo

Definire una normativa nazionale che ricomprenda in maniera organica tutti i regolamenti emanati e, in particolare, in cui siano definiti:

- i criteri e le modalità relative alla caratterizzazione dei sedimenti, alla valutazione della loro qualità, nonché alla gestione di vari passaggi autorizzativi;
- le modalità di adeguamento evolutivo delle disposizioni vigenti in linea con i principi giuridici “guida” del quadro normativo interno ed unionale di riferimento, indirizzando la gestione dei materiali verso reimpieghi, recupero o riutilizzo.

La competente Direzione Generale Tutela della biodiversità e del mare TBM ha avviato 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”*.

Al riguardo è stato costituito un Gruppo di Lavoro (D.D. n. 34 del 08-02-2024 e D.D. n. 81 del 05/03/2024, aggiornato con il D.D. n.243 del 05/12/2024) coordinato dal MASE, a cui partecipano 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 discussione sulle modifiche da apportare all'Allegato Tecnico al DM 173/2026 si sono concentrate sulla semplificazione delle modalità di caratterizzazione e gestione dei materiali di escavo dei fondali marini e su una maggiore comprensibilità degli ambiti di intervento e dei processi autorizzativi.

Di seguito i punti principali di semplificazione del nuovo Allegato tecnico al DM:

- una caratterizzazione e classificazione dei materiali di escavo sul livello di inquinamento presunto in base alla tipologia portuale e/o dell'area;
- una riduzione del numero di campionamenti richiesti sulla base della ripermimetrazione delle aree basata sul livello di inquinamento presunto;
- una semplificazione dei saggi ecotossicologici impiegati per la caratterizzazione dei materiali di escavo;
- una armonizzazione della durata della validità delle analisi,
- un percorso semplificato nella caratterizzazione dei materiali nel caso di interventi ciclici che interessano le medesime aree di escavo e di riutilizzo.

Le attività per l'aggiornamento dell'Allegato tecnico al D.M. 173/2016 sono in fase di completamento con la previsione di emanare il nuovo decreto entro il mese di giugno 2025.

Sempre in riferimento all'obiettivo dei dragaggi portuali, il Dipartimento Sviluppo sostenibile del MASE ha proseguito l'iter di adozione dello schema di regolamento recante disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 48 del decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 aprile 2023, n. 41.

Lo schema di regolamento in parola, a differenza della disciplina contenuta nel d.P.R. n. 120 del 2017, introduce nella definizione di terre e rocce da scavo anche i sedimenti, con la definizione di nuova introduzione si segnala quella di “*sedimenti*”, quali le frazioni granulometriche escavate negli alvei sia dei corpi idrici superficiali che del reticolo idrografico, in zone golenali di corsi d'acqua, di spiagge, di fondali lacustri e di invasi artificiali, nonché di fondali marini e portuali, derivanti da attività finalizzate alla realizzazione di un'opera.

Lo schema di regolamento rende possibile la gestione di questi ultimi come sottoprodotti se utilizzati sulla terraferma. L'innovazione introdotta amplia di fatto le possibilità di utilizzo dei materiali dragati i quali sono soggetti alla nuova disciplina se destinati a essere utilizzati nell'entroterra (ad esempio come sottofondo stradale, per formazione di rilevati, etc.) mentre, se destinati all'immersione in mare o in ambiti ad esso contigui (ad esempio spiagge, riempimento di banchine o di vasche di colmata, etc.), tali materiali restano soggetti disciplina di cui all'articolo 109 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. Lo schema di regolamento esclude, infatti, esplicitamente la propria applicazione ai conferimenti di terre e rocce da scavo in mare o in ambiti ad esso contigui, quali spiagge, lagune e stagni salmastri e terrapieni costieri, che restano disciplinati dal suddetto articolo 109.

In particolare, per la gestione a terra dei sedimenti dragati si deve far riferimento ai livelli di tutela individuati dalla normativa vigente negli specifici ambiti legati all'esecuzione dell'opera, laddove esistente. Per i sedimenti movimentati in ambiti per i quali non esiste una normativa di riferimento, i parametri di caratterizzazione saranno selezionati dal proponente previo parere dell'ARPA territorialmente competente che potrà avvalersi del supporto di ISPRA.

Lo schema di regolamento è stato trasmesso nello scorso mese di febbraio 2025 al DAGL della PCM ed è in corso di valutazione.

2.3.10 La transizione energetica nei porti

Obiettivo: programma *Green ports*

Il Progetto “Green Ports” è inserito nel PNRR nell'ambito del MASE e gestito dalla DG TBM **M3C2 - Investimento 1.1: Porti verdi: interventi in materia di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti**

Descrizione dell'obiettivo

Il progetto 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, incluse le emissioni inquinanti (particolato fine, ossidi di azoto, ossidi di zolfo, etc.), anche al fine di migliorare la sostenibilità e la compatibilità di queste attività con i contesti urbani portuali. Questa misura contribuirà all'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra (GHG) del 55% da raggiungere entro il 2030.

Beneficiarie dell'investimento sono le n. 9 Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del centro-nord Italia: Mar Ligure Occidentale, Mar Ligure Orientale, Mar Tirreno Settentrionale, Mar Tirreno Centro Settentrionale, Mare di Sardegna, Mar Adriatico Centrale, Mar Adriatico Centro-Settentrionale, Mar Adriatico Orientale, Mar Adriatico Settentrionale.

Nell'ambito del progetto *Green Ports*, sono state previste sette diverse tipologie di intervento e a ciascuna AdSP interessata è assegnata una quota di risorse calcolata sulla base di un coefficiente che tiene conto del volume delle attività svolte nell'anno 2019.

Gli interventi sopra descritti, a seguito della presentazione di proposte progettuali da parte delle AdSP, sono in corso di realizzazione e sono finalizzati ad un obiettivo strategico di carattere ambientale della UE, incardinato nell'ambito del *Green Deal* e della Strategia Europea per il Clima ed inoltre risultano pienamente in linea con gli indirizzi della CE per il Programma *Next Generation EU* e i PNRR nazionali. Nel corso del 2024, in linea con il cronoprogramma dell'intervento, è stata implementata da parte delle AdSP la realizzazione dei 63 progetti finanziati. Quest'ultime, inoltre, hanno avviato le procedure per l'assegnazione, mediante propri bandi, di una parte delle risorse destinate per la realizzazione di interventi da parte dei concessionari/terminalisti che operano all'interno delle aree portuali.

Da ultimo, in considerazione delle risorse residue e al fine di favorire la realizzazione degli obiettivi previsti dall'Investimento, con Decreto Direttoriale n. 312 del 20 dicembre 2024 è stata disposta la riapertura dei termini dell'Avviso pubblico del 25 agosto 2021 e si sono definite le modalità per la presentazione di nuove proposte progettuali da parte delle Autorità di Sistema Portuale interessate. I competenti uffici del MASE stanno procedendo alla valutazione delle proposte progettuali pervenute.

Al fine di garantire l'attuazione della misura da parte dei Soggetti attuatori, il MASE assicura un monitoraggio rafforzato e un supporto tecnico e legale a tali soggetti, che si concretizza nel riscontro a specifici quesiti, nella fornitura di Bando tipo “*de minimis*” destinato ai concessionari/terminalisti, nello svolgimento di periodiche e frequenti riunioni (anche bilaterali) e *webinar* (per l'esame delle problematiche inerenti gli aiuti di Stato e la normativa DNSH oltre che per l'utilizzo del sistema ReGiS) finalizzati ad assicurare la corretta predisposizione delle attività amministrativo-legali inerenti all'Investimento. Proseguono le attività finalizzate al conseguimento dei restanti obiettivi della misura.

2.4 Energia proveniente dal mare

2.4.1 (Fonti fossili)

Pur rimanendo evidente che la progressiva riduzione della dipendenza energetica del Paese debba fondarsi su un incremento sostenuto della produzione da fonti rinnovabili e su un **potenziamento delle politiche di efficienza energetica, le politiche europee e nazionali ritengono che il gas naturale – in quanto fonte fossile a minore impatto ambientale – continui a rivestire un ruolo strategico e imprescindibile nel mix energetico nazionale anche nel medio termine.**

In tale contesto, il Governo ha ritenuto prioritario definire una strategia mirata alla diversificazione delle fonti di approvvigionamento di gas, accompagnata da un **rafforzamento della produzione nazionale interna di gas**, valorizzando le risorse già esistenti e promuovendo l'immissione in produzione di riserve certe già individuate, con particolare riferimento ai giacimenti localizzati nell'offshore italiano. È stata quindi introdotta la misura c.d. “**gas release**”, di cui all'art. 16 D.L. 1 marzo 2022 n. 17, e s.m.i, che prevedeva inizialmente, tra l'altro, che “*entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, il Gestore dei servizi energetici - GSE S.p.A. o le società da esso avviano, su direttiva del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, procedure per l'approvvigionamento di lungo termine di gas naturale di produzione nazionale*” mediante invito delle concessioni “compatibili” rispetto al PiTESAI, da destinare a prezzi calmierati alle aziende italiane in difficoltà. Il citato art. 16 è stato diverse volte modificato, in ultimo con l'art. 2 del decreto-legge 17 ottobre 2024, n. 153, convertito con modificazioni dalla legge 13 dicembre 2024, n. 191, che è intervenuto sulla materia idrocarburi, relativamente a diversi aspetti, dopo l'annullamento del PiTESAI, adottato ai sensi dell'art. 11-ter della Legge n. 12/2019. Con la citata disposizione sono state infatti abrogate le norme (commi da 1 a 8 dell'art. 11-ter della Legge n.12/2019) che introducevano il PiTESAI e ne disciplinavano la relativa adozione, è stato disposto il divieto di rilascio di nuovi permessi di ricerca e concessioni di coltivazione di idrocarburi liquidi, sia in terraferma che in mare e sono state inoltre introdotte misure volte a garantire la prosecuzione dell'attività estrattiva nei giacimenti a gas e a olio già attivi, fino al completo esaurimento della produzione; è stato altresì rivisto il perimetro delle aree marine interdette alle attività di ricerca e coltivazione di idrocarburi, riducendo il limite da 12 a 9 miglia marine dalla costa e dalle aree protette.

Con l'annullamento del PiTESAI sono stati rimossi i vincoli e le condizioni che ostacolavano lo sviluppo dell'attività upstream, creando così un contesto più favorevole per l'iniziativa degli operatori del settore, con l'obiettivo di valorizzare le risorse esistenti ai fini del mantenimento e potenziamento della produzione energetica nazionale.

Si riferisce che attualmente in Italia sono in istruttoria 14 istanze per il conferimento di nuovi titoli minerari a mare. Si riporta l'elenco delle istanze in essere:

- 3 istanze di prospezione;
- 10 istanze di permesso di ricerca;
- 1 istanza di concessione di coltivazione.

Nella Tabella 1 viene riportato il numero di istanze di permesso di ricerca e concessione di coltivazione in mare distinte per zona marina (situazione aggiornata al 31 marzo 2025) 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	0	0,0	1	65,9

Zona B	4	1469,3	0	0,0
Zona C	1	272,4	0	0,0
Zona F	5	2452,3	0	0,0
Zona G	1	0,5	0	0,0

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

Si evidenzia che, in aggiunta ai dati riportati nella Tabella 1, sono inoltre in corso di ripristino a seguito dell'annullamento del PiTESAI, 10 istanze di permesso di ricerca che erano state rigettate in attuazione del piano.

Oltre a quanto sopra riportato, attualmente in Italia sono vigenti 57 titoli minerari in mare così suddivisi:

- 7 permessi di ricerca;
- 50 concessioni di coltivazione.

Inoltre, sono cessati e in attesa di ripristino minerario dell'area:

- 1 permesso di ricerca;
- 8 concessioni di coltivazione.

Nella Tabella 2 viene descritto più nel dettaglio zona per zona marina il numero di titoli minerari presenti (situazione aggiornata al 31 marzo 2025) e la superficie occupata.

*Tabella 2 Inquadramento territoriale dei titoli minerari a mare**

Zona marina	Permessi di ricerca		Concessioni di coltivazione	
	Numero	Area (km ²)	Numero	Area (km ²)
Zona A	3	975,10	32	2.388,35
Zona B	1	423,70	19	2014,30
Zona C	1	4,50	3	234,93
Zona D			3	86,79
Zona F	4	2.975,60	2	570,86
Zona G	1	368,58	1	145,60

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

Si evidenzia che, in aggiunta ai dati riportati nella Tabella 2, sono inoltre in corso di ripristino a seguito dell'annullamento del PiTESAI 7 permessi di ricerca che erano stati revocati in attuazione del piano.

2.4.2 Fonti rinnovabili

Le energie rinnovabili in mare.

Il Piano del mare 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, pianificate dai Piani di Gestione dello spazio Marittimo, 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 relazione all'eolico *offshore*, pare opportuno segnalare che, nell'ultima proposta di aggiornamento del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima –PNIEC, 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 soprattutto 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.

A seguito dell'approvazione nello scorso settembre 2024 dei 3 Piani di Gestione dello Spazio Marittimo italiano, **la DG FTA, nei primi mesi del 2025, ha elaborato**, per ognuno dei 3 Piani di Gestione dello Spazio Marittimo, uno: **“Studio per individuare le Aree Idonee per l'eolico offshore e le aree di accelerazione per le rinnovabili”**.

Infatti, viste e considerate le prescrizioni poste nei 3 Pareri da parte della CTVA riferiti ai tre Piani di Gestione dello Spazio Marittimo, la quale CTVA rilevava che: *“il Piano dovrebbe individuare le aree idonee l'installazione dell'eolico offshore e altri impianti FER offshore senza rimandare ad altri atti e ritardare ulteriormente la diffusione di tali progetti nel mare, anche in ottemperanza al principio 3, lett. n) delle Linee Guida del 2017.”*

La DG FTA ha svolto alcune riunioni tra dicembre 2024 e febbraio 2025 con la DG competente del MIT, concordando sulla necessità di elaborare direttamente, al fine di definire le Aree Idonee per l'Eolico Offshore, tre studi contenenti, per ogni Piano di Gestione dello Spazio Marittimo, una proposta di Aree Idonee all'eolico offshore; tale proposta, elaborata a partire dalla pianificazione degli stessi Piani di Gestione, risulta pertanto in linea e coerente rispetto agli stessi Piani di Gestione già approvato nel settembre 2024

Tali proposte operative, elaborate direttamente dalla DG FTA nei primi mesi del 2025, ed illustrati al Comitato Tecnico nella seduta del 12 marzo 2025, rappresentano il completamento e la risposta alle richieste della CTVA, a partire dai Piani di Gestione approvati e da quanto già definito e pianificato negli stessi, in particolare nel Capitolo 6: Fase 4 – Pianificazione di livello strategico.

Infatti, sono state, individuate, in tale studio MASE-FTA, le Unità di Pianificazione già pianificate dagli stessi piani di gestione come: “USO GENERICO o USO PRIORITARIO” e quindi compatibili con l'Uso Energetico Rinnovabile.

Tali Aree Idonee offshore, individuate nell'ambito dei Piani di Gestione dello Spazio Marittimo, costituiscono la base per la futura individuazione delle Aree di accelerazione.

Con particolare riguardo al piano “RePowerEU” ed alle direttive RED II e RED III 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), considerato che le stesse direttive prevedono l'identificazione delle Aree di Accelerazione, attraverso idoneo piano alla scala nazionale, per la realizzazione degli impianti di energia rinnovabile offshore.

L'individuazione delle Aree Idonee all'eolico offshore nell'ambito dei Piani di Gestione dello Spazio Marittimo, presentate il 12 marzo al Comitato Tecnico della PSM, sarà consegnata al MIT ed al Comitato Tecnico nei prossimi giorni.

In considerazione di quanto previsto dalla normativa comunitaria, al fine di definire le aree di accelerazione, è importante tener conto dei possibili impatti dell'eolico offshore 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 acque territoriali che oltre le acque territoriali. Nel 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, è opportuno avviare con le competenti DG del MASE un confronto, allargato ai vari soggetti interessati per approfondire le attività in corso sui progetti dell'eolico offshore e quelle per le nuove ZPS al di fuori delle acque territoriali al fine di definire le zone di accelerazione.

Va rilevato che nel PNIEC 2030, come aggiornato recentemente, 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.

Inoltre, considerato che 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. Come richiesto nell'ambito del Comitato Tecnico del 12 marzo, 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 di interazione terra-mare e l'incremento della competitività di queste tecnologie, consentirà di orientare l'obiettivo energetico dell'eolico da onshore a offshore.

Inoltre, 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. La DG FTA, in attuazione dell'articolo 8, del decreto-legge 9 dicembre 2023, n. 181, intitolato "Misure per lo sviluppo della filiera relativa agli impianti eolici galleggianti in mare, ha elaborato e pubblicato l'avviso pubblico del 18 aprile 2024, con il quale ha inteso raccogliere le manifestazioni di interesse da parte delle Autorità di Sistema Portuale sulle aree portuali da candidare come aree di sviluppo della cantieristica offshore. In seguito alla raccolta delle manifestazioni e alla loro valutazione, questa DG FTA, ha proceduto ad adottare il decreto, di concerto, con MEF, il MIT, il Ministero Difesa, il Ministero per la protezione civile, in cui sono individuate le aree demaniali marittime dove sviluppare tali poli cantieristici, gli interventi infrastrutturali da fare, nonché le modalità di finanziamento degli interventi individuati, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.

A seguito delle varie proposte delle AdSP e dell'Istruttoria da parte del MASE e del MIT, già nel mese di ottobre 2024 è stata predisposta bozza di Decreto con l'individuazione dei porti e di alcune aree demaniali marittime con relativi specchi acquei idonei per la realizzazione degli impianti di eolico offshore:

- aree demaniali pertinenti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale in Augusta;
- aree demaniali pertinenti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale in Brindisi;
- aree demaniali pertinenti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centro Settentrionale in Civitavecchia;

- aree demaniali pertinenti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Ionio in Taranto.

Inoltre tale Decreto interministeriale, sulla base dell'analisi di fattibilità tecnico-economica e dei tempi di realizzazione degli interventi medesimi, propone come interventi prioritari gli interventi infrastrutturali previsti dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale in Augusta e dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Ionio in Taranto, ed in seconda battuta, Brindisi e Civitavecchia.

Il decreto è stato condiviso con i vari ministeri e con le varie regioni interessate. Attualmente il Decreto, sottoscritto dal MASE e dal MIT nel febbraio 2025, è in attesa della sottoscrizione da parte del MEF che a marzo ha chiesto una relazione tecnico finanziaria dettagliata.

Va ricordato che, con la legge n. 11/2024, è stato 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 offshore, questa DG FTA ha provveduto recentemente a predisporre ed adottare tale Vademecum.

La DG FTA pertanto, avendo predisposto ed illustrato al Comitato Tecnico della PSM il 12 marzo 2025, i 3 Studi per individuare le "Aree Idonee per l'eolico offshore e le aree di accelerazione per le rinnovabili", avendo predisposto il Vademecum per la presentazione degli impianti dell'eolico offshore ed avendo completato l'istruttoria e proposto il Decreto per l'individuazione dei porti a supporto della logistica nella realizzazione e manutenzione degli impianti di eolico offshore, ritiene di aver contribuito agli obiettivi di propria pertinenza, riferibili all'energia rinnovabile offshore, nell'ambito del Piano del Mare, in riferimento all'ultimo anno.

Ad oggi ha richiesto l'Autorizzazione Unica, coerentemente al Vademecum, provvedendo al pagamento degli oneri, un progetto di eolico offshore.

Eolico offshore

Il dato degli impianti eolici offshore aggiornato alla data del 31/12/2024 e alla data del 31/03/2025, in relazione alle procedure di PNIEC VIA e PNIEC Scoping è riepilogato nella seguente tabella. Insieme al numero dei procedimenti sono riportate anche le relative potenze:

Impianti eolici offshore		
Procedure di Scoping	al 31/12/2024	al 31/03/2025

	n.	Potenza (MW)	n.	Potenza (MW)
In corso	15	19.057,00	13	17.422,00
Concluse con provvedimento	59	43.460,00	61	45.095,00

Impianti eolici offshore				
Procedure di VIA	al 31/12/2024		al 31/03/2025	
	n.	Potenza (MW)	n.	Potenza (MW)
In corso	23	17.739,00	23	17.739,00
Concluse con provvedimento	3	1.280,00	3	1.280,00

2.5.2 Transizione ecologica dell'industria del mare

In materia di upstream, si richiamano le attività di dismissione mineraria delle piattaforme e delle infrastrutture connesse, già utilizzate per la coltivazione di giacimenti di idrocarburi esauriti o comunque non più utilizzabili, regolate 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”. Dette Linee guida mirano ad assicurare la qualità e la completezza della valutazione di impatto ambientale e si applicano alla dismissione di piattaforme di produzione, di

- compressione e di transito nonché alle 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.

In particolare, l'articolo 5 delle citate Linee guida prevede che le società titolari di concessioni minerarie comunicano entro il 31 marzo di ogni anno al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica l'elenco delle piattaforme i cui pozzi sono stati autorizzati alla chiusura mineraria e che non intendono utilizzare ulteriormente per le attività minerarie. L'Amministrazione valuta se nell'elenco sono inserite piattaforme e infrastrutture connesse che presentano condizioni strutturali e impiantistiche tali da consentirne il riutilizzo e, acquisiti i pareri delle altre Amministrazioni competenti, 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 le piattaforme indicate come da dismettere, le società titolari sono tenute a presentare istanza per l'autorizzazione alla rimozione entro 10 mesi dalla data di pubblicazione dell'elenco, mentre per le piattaforme indicate come suscettibili di usi alternativi, le società o enti interessati al riutilizzo possono presentare istanza di riutilizzo entro 12 mesi dalla data di pubblicazione dell'elenco; qualora decorso i predetti 12 mesi non vi fosse alcuna manifestazione di interesse per l'uso alternativo delle piattaforme in elenco, l'operatore titolare della concessione ha 10 mesi di tempo per depositare l'istanza di relativa rimozione.

Nell'ultimo Elenco delle piattaforme e infrastrutture da rimuovere senza possibilità di riutilizzo, aggiornato nel BUIG – Bollettino ufficiale degli idrocarburi e delle georisorse – Anno LXIXI N. 2 – 28 febbraio 2025, sono presenti le piattaforme ADA 2, ADA 3, ADA 4, AZALEA A, FABRIZIA 1, JOLE 1, PC 73, ARMIDA 1, REGINA 1, VIVIANA 1 e ANTARES 1, mentre nell'Elenco delle piattaforme e infrastrutture da dismettere minerariamente ma con possibilità di riutilizzo con scopi diversi dall'attività mineraria di estrazione di idrocarburi sono presenti le piattaforme PORTO CORSINI MARE SUD 1, PORTO CORSINI MARE SUD 2 e DIANA.

Per l'anno 2024 l'aggiornamento all'Elenco delle piattaforme in dismissione mineraria è stato pubblicato con il Comunicato Ministeriale 28 giugno 2024.

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

- L'Unione Europea riconosce la Carbon Capture and Storage (CCS) come strumento essenziale per la mitigazione dei cambiamenti climatici e, con la Direttiva 2009/31/CE, ha definito un quadro normativo

comune nell'ambito del "Pacchetto Clima-Energia". L'Italia ha recepito la direttiva con il D.lgs. 162/2011, che disciplina lo stoccaggio geologico della CO₂ in formazioni idonee, nel rispetto dei più elevati standard di efficienza, sostenibilità ambientale e sicurezza.

Si richiama anche, ai fini della transizione ecologica dell'industria non solo del mare, la possibilità di ricorrere alla cattura e lo stoccaggio dell'anidride carbonica (CCS), sia nel settore energetico che in quello industriale, al fine di raggiungere la completa decarbonizzazione entro il 2050, già riconosciuta nel PNIEC 2019 e confermata nella "National Long-Term Strategy"; la CCS è stata identificata tra le quattro leve fondamentali da integrare con l'azione dell'efficienza energetica. Nel PNIEC aggiornato, trasmesso a luglio 2024 alla Commissione Europea, il ricorso alla CCS è confermato e implementato per perseguire gli obiettivi di decarbonizzazione già a partire dal 2030.

Il ruolo della CCS rappresenta la principale leva di decarbonizzazione nei settori industriali hard to Abate (acciaio, cemento, chimica, raffinazione, ecc.) dove le emissioni di CO₂ sono strettamente connesse ai cicli produttivi e particolarmente complesse da abbattere. Nel PNIEC 2024 è stato delineato sia il potenziale di stoccaggio nazionale che il profilo temporale della capacità di iniezione prevista dal 2030 al 2050 nel principale hub di stoccaggio che include diversi giacimenti esauriti in via di esaurimento nel Nord Adriatico. Sono state inoltre delineate le modalità di trasporto della CO₂ potenzialmente sviluppabili via terra e via mare sulla base dei quali si è individuato un obiettivo non vincolante di cattura e stoccaggio al 2030 pari a 4 Mtpa da emettitori nazionali dislocati nella pianura padana e nei principali siti industriali costieri del paese.

È di prossima pubblicazione uno studio sulla CCS elaborato dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica in conformità a quanto previsto dal comma 3, dell'articolo 7, del Decreto-legge 9 dicembre 2023, n. 181, convertito con modificazioni dalla legge 2 febbraio 2024, n.11. Lo studio è stato condotto in sinergia con diversi soggetti aventi competenze trasversali in materia, attraverso un tavolo tecnico istituito ad hoc, ed illustra i risultati delle analisi sui potenziali sviluppi da un punto di vista normativo e del modello di business per la CCS negli ambiti delineati dal citato Decreto-Legge. Vengono altresì analizzati i fabbisogni di decarbonizzazione che possono essere soddisfatti, almeno in parte, mediante il ricorso alla filiera CCS, distinti per settore, e la potenziale offerta di capacità di stoccaggio nelle diverse formazioni geologiche impiegabili a tale scopo, delineando l'evoluzione della capacità di iniezione attesa nel principale sito di stoccaggio del paese, nel mare Adriatico a largo di Ravenna.

A gennaio 2023 è stato autorizzato un progetto di trasporto e stoccaggio della CO₂ "Ravenna CCS", al largo delle coste romagnole. L'implementazione di tale progetto potrà svolgere un ruolo chiave nel raggiungimento degli obiettivi climatici nazionali ed europei e sarà gestito come infrastruttura ad accesso aperto, offrendo alle industrie hard to abate situate sia in Italia che nel l'Europa meridionale (regione mediterranea) una soluzione tempestiva ed efficace in termini di costi per la decarbonizzazione su base trasparente e non discriminatoria.

- Il progetto "Ravenna CCS" consiste nella realizzazione di un'infrastruttura dedicata allo stoccaggio dell'anidride carbonica, mediante la cattura delle emissioni generate dai camini industriali di terze parti, il trasporto attraverso condotte interrate o via nave fino a stazioni di pompaggio e l'immagazzinamento in giacimenti di gas esauriti nel Mare Adriatico. L'iniziativa mira a ridurre le emissioni dei distretti industriali, favorendone la sostenibilità e la competitività, nonché a creare nuove opportunità di crescita economica attraverso la decarbonizzazione.

In applicazione della normativa vigente, il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (DGFTA) ha autorizzato, con Decreto del 26 gennaio 2023, Eni S.p.A. alla realizzazione del primo programma sperimentale in Italia di stoccaggio geologico della CO₂, denominato "CCS Ravenna Fase 1". Tale programma ha l'obiettivo di catturare e trasportare 25.000 tonnellate annue di CO₂ prodotta dalla centrale Eni di trattamento del gas naturale di Casalborgorsetti (Ravenna) per il relativo stoccaggio nel giacimento esaurito Porto Corsini Mare Ovest, situato nella concessione di coltivazione di idrocarburi della stessa società, al largo della costa emiliana. L'autorizzazione ministeriale copre la realizzazione delle infrastrutture necessarie e le attività operative previste per un periodo di tre anni.

Le operazioni di stoccaggio per la "CCS Ravenna Fase 1" sono iniziate ad agosto 2024 e sono attualmente in corso. Il processo prevede la cattura della CO₂ prodotta dalla centrale, il trasporto tramite condotte riconvertite precedentemente utilizzate per il gas naturale e l'iniezione del gas nella formazione geologica del giacimento Porto Corsini Mare Ovest, a circa 3.000 metri di profondità.

Oltre alla Fase 1, sono previste due ulteriori fasi:

Fase 2: Fase industriale, con possibile iniezione della capacità di 4 Mt CO₂/anno entro il 2030 in giacimenti esauriti presenti nel Mar Adriatico al largo di Ravenna.

Successive ulteriori espansioni: Sono previste dal 2030 in poi, sfruttando anche giacimenti limitrofi al largo di Ravenna, con la possibilità di raggiungere una capacità di iniezione fino a 16 Mt CO₂/anno dal 2040.

Il progetto Ravenna CCS presenta una notevole rilevanza anche da un punto di vista europeo. Infatti, quest'ultimo è parte integrante del progetto *CALLISTO* ("Carbon Liquefaction, Transportation and Storage") - *Mediterranean CO₂ Network*, rientrato nella prima Lista dell'Unione dei Progetti di Interesse Comune (PCI) e dei Progetti di Mutuo Interesse (PMI), secondo il nuovo Regolamento TEN-E.

Il “Green Deal” ed il pacchetto “Fit for 55”

Nell'ambito delle misure individuate dal pacchetto delle azioni previste per il “Fit for 55” è stata realizzata, tra l'altro, a partire dal 1° gennaio 2024, l'inclusione del settore marittimo nei settori coinvolti nell'*Emission Trading System* (ETS), nonché dalle disposizioni del Regolamento (UE) 2023/1805 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 settembre 2023 sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo, e che modifica la Direttiva 2009/16/CE (c.d. “Regolamento FuelEU”). Tali attività prevedono, sinteticamente, che il settore inizi un percorso di decarbonizzazione prevedendo:

- per il sistema ETS, il monitoraggio, la verifica e la restituzione delle emissioni di gas ad effetto serra rilasciate nell'anno solare. Poiché però contrariamente agli altri settori coinvolti, il settore navale non ha beneficiato di assegnazione gratuita delle quote, è previsto un primo periodo di “*phase in*” del settore, che prevede la restituzione:
 - o del 40% delle emissioni rilasciate nel 2024 entro il 30 settembre 2025;
 - o del 70% delle emissioni rilasciate nel 2025 entro il 30 settembre 2026;
- per il FuelEU, una graduale riduzione delle emissioni di GHG come di seguito riportata:
 - o 2% nel 2025;
 - o 6% nel 2030;
 - o 14.5% nel 2035;
 - o 31% nel 2040;
 - o 62% nel 2045;
 - o 80% nel 2050.

Il regolamento comunque prevede che siano esentati dall'applicazione delle disposizioni le navi che svolgono tratte in servizio pubblico ed i porti situati in regioni con meno di 200.000 abitanti. L'elenco delle navi e dei porti esclusi è stato pubblicato dalla Commissione a seguito delle notifiche effettuate da tutti i paesi interessati. Sono poi stati predisposti i relativi atti di implementazione del citato Regolamento in merito alla realizzazione di un apposito database per la raccolta e lo scambio delle informazioni tra i diversi attori coinvolti e sulle attività di verifica.

2.5.4 Le regole IMO

Nell'ambito delle tematiche trattate al MEPC e negli altri contesti IMO rilevanti per il Ministero dell'Ambiente 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. A giugno 2023, nell'ambito dei lavori dell'ottantesima sessione del Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC 80), è stata approvata la revisione della strategia di riduzione dei GHG. Tale revisione 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 definirle ed 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. Al riguardo, si sono svolte due sessioni del gruppo intersessionale per la riduzione dei gas ad effetto serra (marzo – settembre 2024), con il fine di individuare le misure di riduzione, sia tecniche che economiche, “candidabili” al raggiungimento degli obiettivi di riduzione nel rispetto di una transizione “giusta ed equa” e nel rispetto della neutralità tecnologica, evitando quindi fughe in avanti di alcune tecnologie in favore di altre.

Inoltre, si è proceduto con la revisione delle misure a breve termine al fine di identificare i fattori che possano creare distorsioni nel sistema e le possibili azioni correttive da implementare per la loro risoluzione.

2.10.1 La conservazione degli ecosistemi marini

Obiettivo: PNRR - M2C4 - Investimento 3.5: Ripristino e tutela dei fondali e degli habitat marini
Marine Ecosystem Restoration (MER)

Questa misura, che nell'ambito del processo di revisione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza italiano è stato oggetto di modifiche e rimodulazione, comprende azioni su vasta scala per il ripristino e la tutela dei fondali e degli habitat marini, finalizzate a invertire l'attuale tendenza al degrado di tali ecosistemi. 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.

Nel corso del 2024, in linea con il cronoprogramma del progetto è stata stipulata la maggior parte delle procedure e le relative attività sono già in corso di esecuzione e si è proceduto ad individuare i soggetti per la realizzazione dei campi ormeggio così come quelli che si occuperanno delle attività di analisi, verifica, implementazione dei dati di monitoraggio dell'ambiente marino che andranno a popolare la piattaforma informativa MER.

Nello specifico sono stati siglati 18 accordi con Enti o Consorzi Gestori di Aree Marine Protette o Enti o Consorzi per la gestione di Parchi Nazionali con estensione della tutela a mare e di aree facenti parte della Rete Natura 2000.

Inoltre, il soggetto attuatore (ISPRA) ha provveduto a svolgere una serie di attività trasversali, al fine di gestire correttamente gli interventi tra cui l'aggiornamento costante dell'archivio documentale del Progetto, per garantire il rispetto degli adempimenti connessi alle attività di monitoraggio, rendicontazione e controllo; la verifica della correttezza formale della documentazione prodotta nel corso delle attività di archiviazione, anche con riferimento alle dichiarazioni relative al principio DNSH e all'assenza di conflitto di interessi e l'aggiornamento dello stato delle procedure di gara.

Nel corso del 2024 la realizzazione della maggior parte dei singoli interventi è entrata nella fase esecutiva, conformemente al cronoprogramma attuativo elaborato da ISPRA, pertanto l'investimento continua in linea con le tempistiche.

2.10.1 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 corso dell'anno 2024 sono state svolte le campagne di monitoraggio per le 3 sottoregioni previste dalla Direttiva e rendicontate con le valutazioni intermedie e annuali dei piani operativi delle attività (POA) prodotte dall'ISPRA e dalle 3 ARPA capofila per ciascuna sottoregione.

Nel 2024 sono state aggiornate, per il terzo ciclo sessennale, la valutazione dei requisiti del buono stato ambientale (GES) e la definizione dei Target ambientali che sono state trasmesse alla Commissione. È attualmente in corso di predisposizione il Decreto Ministeriale di aggiornamento del Buono Stato Ambientale - GES (Allegato I) e dei Target ambientali (Allegato II), per ciascuno dei descrittori qualitativi per l'invio agli organi di controllo che andrà ad aggiornare e sostituire il DM n. 36 del 15.02.2019 la cui pubblicazione è prevista nel corrente 2025.

2.10.2 Aree marine protette

Obiettivo: PNRR - Digitalizzazione aree marine protette - Misura PNRR M2C4 Investimento 3.2: Digitalizzazione dei parchi nazionali.

Importo complessivo: 100.000.000 euro

Descrizione dell'obiettivo

Questa misura, che nell'ambito del processo di revisione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza italiano è stato oggetto di modifiche e rimodulazione, stabilisce procedure standardizzate e digitalizzate per la modernizzazione, l'efficienza e l'efficace funzionamento delle aree protette nelle loro varie dimensioni, quali la conservazione della natura, la semplificazione amministrativa delle procedure e i servizi per i visitatori dei parchi nazionali e delle aree marine protette. Con l'intervento si persegue il miglioramento del monitoraggio delle risorse naturali tale da consentire l'adozione delle misure preventive e correttive necessarie, ove del caso, per la protezione della biodiversità. Ci si attende inoltre che contribuirà a

migliorare i servizi per i visitatori dei parchi nazionali e delle aree marine protette e a sensibilizzarli maggiormente in materia di biodiversità, per un turismo più sostenibile e un consumo più responsabile delle risorse naturali.

L'investimento prevede lo sviluppo di servizi digitali per i visitatori dei parchi nazionali e delle aree marine protette. Entro giugno 2024, almeno il 70 per cento dei 24 parchi nazionali e delle 31 aree marine protette deve aver sviluppato servizi digitali per i visitatori dei parchi nazionali e delle aree marine protette (almeno due tra: il collegamento al portale *Naturitalia.IT*; un applicativo per la semplificazione delle procedure amministrative o un'applicazione per la mobilità sostenibile).

Digitalizzazione dei parchi nazionali e delle aree marine protette (DigitAP) finalizzata a migliorare e ampliare le conoscenze sulla biodiversità e sui servizi ecosistemici, si declina attraverso la realizzazione di due interventi. Il primo finalizzato al potenziamento delle strumentazioni tecnologiche, con apparecchiature digitali all'avanguardia, da mettere a disposizione delle 31 aree marine protette, quali:

- ✓ “Fornitura di N° 19 Veicoli subacquei, a controllo remoto (ROV), in grado di operare a una profondità non inferiore a 300 metri, equipaggiati con sistema di rilievo fotogrammetrico ottico, formazione avanzata e assistenza”
- ✓ “Fornitura di N° 12 Veicoli autonomi di superficie (ASV), equipaggiati con Multibeam multifrequenza, formazione avanzata e assistenza”;
- ✓ “Fornitura N° 31 droni RTK comprensivo di sensore LiDAR, e di N°31 droni RTK comprensivi di sensore Multispettrale accessori, softwares di gestione dei dati, formazione avanzata e assistenza”
- ✓ “Fornitura N° 31 sistemi ottici 3D subacquei composti da camera fotografica e illuminatori LED”.

Il secondo intervento riguarda invece sia l'acquisizione di un servizio di monitoraggio delle aree marine protette in *near real-time*, mediante l'elaborazione di dati satellitari multisensore e multiplatforma e con sistemi *legacy*/cooperativi (AIS, VMS, RF) che un monitoraggio *in situ* con sensori di prossimità per la tutela di habitat e specie d'interesse comunitario che si trovano all'interno delle 11 aree marine specialmente protette di importanza mediterranea (c.d. ASPIM).

Grazie all'attivazione dei servizi previsti nell'ambito del progetto DigitAP, sarà possibile raccogliere dati sia direttamente dalle AMP, sia attraverso servizi specifici (monitoraggio remoto). Le informazioni raccolte saranno centralizzate presso ISPRA, attraverso il portale del progetto, che permetterà di disporre del complesso delle informazioni acquisite sia per le singole AMP, sia a livello nazionale.

Per quanto riguarda l'attivazione del primo intervento di fornitura di strumentazione, tramite il supporto della Centrale di Committenza INVITALIA, è stato pubblicato in data 8 agosto 2024 il bando di gara per la fornitura di strumentazione da affidare alle Aree Marine Protette (4 lotti). Successivamente ai provvedimenti di aggiudicazione per i 4 lotti interessati (datati 23.12.2024), il Ministero ha provveduto con i successivi atti di perfezionamento dei contratti con gli operatori aggiudicatari. Nel mese di marzo 2025, considerata la necessità di assicurare le tempistiche di realizzazione PNRR, il MASE ha provveduto all'esecuzione anticipata in via di urgenza, ai sensi dell'art. 17 co 9 del Codice dei contratti pubblici, per i lotti 3 e 4. In riferimento ai lotti 1 e 2, l'avvio dell'esecuzione è sospesa per effetto di ricorsi proposti contro il risultato di aggiudicazione.

In riferimento alla procedura relativa all'acquisizione del servizio di monitoraggio, il bando è stato pubblicato in data 17.12.2024 e sono tuttora in corso le attività di valutazione delle offerte da parte di INVITALIA

Gli ecosistemi e le aree marine protette

Come in precedenza accennato, attraverso l'utilizzo di risorse provenienti dai fondi PNRR (Investimento M2C4 I3.2 Digitalizzazione dei parchi nazionali e delle aree marine protette) si sta procedendo a dotare il sistema delle AMP di strumentazioni tecnologiche avanzate e di competenze tecnico-scientifiche adeguate a poter svolgere attività di monitoraggio ambientale, di sorveglianza e controllo, in modo da disporre di informazioni chiave a supporto della loro gestione, e dell'Investimento M2C4 – 3.5 “Ripristino e tutela dei fondali e degli habitat marini” (cd. “MER” – *Marine Ecosystem Restoration*).

L'obiettivo previsto è che entro il 2030, il 30% delle superfici marine più importanti per la biodiversità siano adeguatamente protette e conservate, attraverso la creazione di un sistema ben collegato ed efficace di aree protette con misure di conservazione definite su base spaziale. Inoltre, è previsto un livello di Protezione rigoroso di almeno il 10% della superficie marina. Rispetto a tali obiettivi risulta rilevante e strategico il ruolo delle Aree marine protette, attraverso nuove istituzioni, l'ampliamento dei perimetri di quelle esistenti e la revisione dei livelli di zonazione di quelle istituite. In base alla Convenzione di Barcellona del 1978, ratificata con la Legge 21 gennaio 1979, n. 30, relativa alla protezione del Mar Mediterraneo dall'inquinamento, a partire dal 1995 è stato ampliato l'ambito di applicazione geografica diventando "Convenzione per la protezione dell'ambiente marino e la regione costiera del Mediterraneo", il cui bacino, per la ricchezza di specie, popolazioni e paesaggi, rappresenta uno dei siti più ricchi di biodiversità al mondo. Dal 1995, con il Protocollo relativo alle Aree Specialmente Protette e la Biodiversità in Mediterraneo (Protocollo ASP/BD) le Parti contraenti hanno previsto, al fine di promuovere la cooperazione nella gestione e conservazione delle aree naturali, così come nella protezione delle specie minacciate e dei loro habitat, di istituire le già citate Aree Speciali Protette di Importanza Mediterranea (ASPIM) o SPAMI (dall'acronimo inglese *Specially Protected Areas of Mediterranean Importance*).

Il Programma delle Nazioni Unite per l'ambiente (*United Nations Environment Programme* - UNEP), con il Centro di Attività Regionale per le Aree Specialmente Protette (CAR/ASP) stabilisce la lista delle ASPIM, inserendo le aree marine protette che richiedono la candidatura secondo un iter standardizzato.

L'Italia partecipa con 11 aree marine protette, sulle 39 totali attualmente riconosciute come ASPIM:

1. Capo Caccia – Isola Piana
2. Capo Carbonara
3. Isole Egadi
4. Miramare
5. Penisola del Sinis – Isola di Mal di Ventre
6. Plemmirio
7. Porto Cesareo
8. Portofino
9. Punta Campanella
10. Tavolara - Punta Coda Cavallo
11. Torre Guaceto

Nel 2024 è stata istituita l'AMP di Capo Spartivento (CA).

Le 30 Aree Marine Protette istituite sono attualmente così gestite: dieci da Consorzi, nove da Amministrazioni Comunali, cinque da Enti Parco, una dalla Capitaneria di Porto, una da una Amministrazione provinciale, una da un Ente regionale, due da Parchi Regionali e una da Associazione ambientalista. I due Parchi sommersi sono gestiti da un Parco archeologico e da una Associazione ambientalista.

Sono in corso le attività per le prossime istituzioni delle AMP di:

1. Costa di Maratea;
2. Isola di Capri;
3. Isola di San Pietro;
4. Isole Cheradi e Mar Piccolo;

5. Capo d'Otranto - Grotte Zinzulusa e Romanelli - Capo di Leuca;
6. Parco marino del Piceno;
7. Isola di Salina - Eolie
8. Conero
9. Golfo di Orosei – Capo Monte Santu.

2.11.2 (Individuazione e monitoraggio dei georischi marini)

Per quanto riguarda l'individuazione e il monitoraggio dei georischi marini sono stati avviati, già a partire dal 2014, diverse iniziative volte al miglioramento della sicurezza offshore nel settore degli idrocarburi, ai sensi dell'articolo 35 del Decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83 e in linea con quanto previsto dal D.Lgs. 18 agosto 2015 n. 145 di "*Attuazione della direttiva 2013/30/UE sulla sicurezza delle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi e che modifica la direttiva 2004/35/CE*" (<https://unmig.mase.gov.it/clipecta-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 si riportano 1) gli accordi di ricerca in corso, 2) i risultati ottenuti nell'ambito degli accordi conclusi nel 2024.

1) Accordi di ricerca in corso

➤ 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" (buone-pratiche-HeRA-Lacinia.pdf). 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 INGV, CNR ISMAR; Università di Bologna DIFA, RSE S.p.A., RELUIS, EUCENTRE e si svolge con la collaborazione tecnica del Dipartimento della Protezione Civile.

La scadenza per i risultati attesi del progetto SPIN è stata posticipata ad ottobre 2025 per necessità di proroga dei singoli accordi.

Sono state avviate iniziative connesse per l'aggiornamento degli "Indirizzi e linee guida per il monitoraggio della sismicità, delle deformazioni del suolo e delle pressioni di poro nell'ambito delle attività antropiche (ILG)" (https://unmig.mase.gov.it/wp-content/uploads/2018/07/85_238.pdf) anche ai fini del relativo adattamento ai siti offshore, allo stoccaggio di CO₂ e ai progetti geotermici. Tale aggiornamento è in corso di avvio, anche con la stipula di accordi di ricerca a supporto.

Si fa presente che, in conformità alle prescrizioni del Decreto di Autorizzazione D.M. 26 gennaio 2023 relativo al programma sperimentale "CCS Ravenna Fase 1", la DGFTA, ai sensi degli ILG, ha sottoscritto un Accordo con la Regione Emilia-Romagna, il Comune di Ravenna, l'INGV ed Eni S.p.A., istituendo un Comitato tecnico con funzione di supervisione. La DGFTA, in collaborazione con gli enti preposti, ha pertanto elaborato un piano integrato per la gestione e il monitoraggio del progetto, formalizzato nel "Documento di Gestione Operativa del Monitoraggio". Per approfondimenti e aggiornamenti, si rimanda alle pagine dedicate sui siti del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e dell'INGV:

· <https://unmig.mase.gov.it/wp-content/uploads/2024/06/Documento-di-gestione-operativa-del-monitoraggio-DGOM-CCS-Ravenna-Fase1.pdf>.

· <https://cms.bo.ingv.it/monitoraggi/porto-corsini>.

2) Accordi di ricerca conclusi nel corso del 2024

➤ 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) dell'Università 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/>).

Nel 2024, il progetto si è concluso con la pubblicazione dei risultati in articoli scientifici su riviste internazionali (G. Schirripa *et al.* 2025).

Sfruttamento delle risorse minerarie sottomarine.

Nell'ambito dello sfruttamento delle risorse minerarie sottomarine, si riportano le attività in essere relative agli accordi di ricerca, suddivisi, come per il precedente paragrafo, in 1) in corso e 2) conclusi nel 2024.

3) Accordi di ricerca in corso

➤ 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 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.

La scadenza per i risultati attesi è stata posticipata ad aprile 2025.

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 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/>).

La scadenza per i risultati attesi del progetto Valutazione del potenziale minerario per quanto riguarda gli accordi con INGV e RSE è stata posticipata ad ottobre 2025 per necessità di proroga. Invece l'accordo con l'Università di Milano Bicocca su questo tema si è concluso ed è riportato al paragrafo successivo.

4) Accordi di ricerca conclusi nel corso del 2024

➤ Valutazione del potenziale minerario nazionale di gas

L'accordo con l'Università di Milano Bicocca su questo tema si è concluso con la realizzazione di una Web App per la simulazione del valore economico dei programmi di produzione. L'applicativo permette simulazioni basate sui dati forniti dagli operatori (riserve e profili di produzione), che possono essere effettuate al fine di stimare il Valore Attuale Netto (VAN) della produzione di olio, di gas e i benefici della produzione Oil&Gas.

2.11.3 (Sfruttamento delle risorse minerarie sottomarine)

A tal riguardo si segnala che la DGFTA ha segnalato ai competenti Uffici di questo Dicastero (DIE e Gabinetto con nota di marzo 2024) 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 di una compiuta disciplina 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 nel luglio 2023, la DGFTA ha provveduto a proporre di inserire nel citato D.D.L. una delega al Ministero dell'ambiente ad adottare un disciplinare tipo per la regolamentazione della materia nonché per modificare la Legge 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 geo-politico-energetico attuale.

Si segnala altresì che al fine di dare attuazione al "*Critical Raw Materials Act (Crma)*", Regolamento 2024/1252 adottato a livello europeo per garantire un approvvigionamento sicuro e sostenibile di materie prime critiche, è stato adottato a livello nazionale il D.L. 25 giugno 2024 n. 84, convertito con modificazioni dalla L. 8 agosto 2024, n. 115, recante "*Disposizioni urgenti sulle materie prime critiche di interesse strategico*".

La normativa europea muove dal rilievo secondo cui esistono materie prime non energetiche e non agricole che sono considerate critiche in quanto esposte a un rischio di approvvigionamento elevato, spesso causato da un'alta concentrazione dell'offerta in pochi Paesi terzi. Sono invece strategiche quelle materie prime critiche che risultano talmente cruciali per il funzionamento del mercato interno, per le transizioni verde e digitale e per il loro utilizzo in applicazioni di difesa e aerospaziali, da potersi prevedere che nei prossimi decenni la relativa domanda è destinata ad aumentare in modo esponenziale.

Al fine di raggiungere gli obiettivi previsti dal citato regolamento europeo, il D.L. 84/2024 stabilisce criteri uniformi per la tempestiva realizzazione dei progetti strategici di estrazione, trasformazione e riciclaggio delle materie prime strategiche, prevedendo tempistiche ridotte e procedure semplificate per l'autorizzazione nazionale di detti progetti, qualora riconosciuti strategici a livello europeo.

Presso le Direzioni competenti del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica sono stati istituiti i punti unici di contatto per l'autorizzazione dei progetti strategici di estrazione e riciclaggio di materie prime critiche strategiche, mantenendo comunque inalterate le competenze regionali a riguardo, per i progetti sulla terraferma. Presso il MIMIT è stato invece istituito il punto unico di contatto per i progetti di trasformazione nonché il Comitato tecnico permanente materie prime critiche e strategiche, incaricato di monitorare e coordinare le catene di approvvigionamento.

Per l'estrazione nei fondali marini, le relative autorizzazioni sono subordinate all'adozione di una carta mineraria nazionale e a specifiche verifiche di impatto ambientale per valutare i relativi effetti sull'ambiente marino, sulla biodiversità, sulla sicurezza della navigazione e sulle attività umane insistenti sui fondali medesimi. In particolare, con l'art. 3 del citato D.L. è stato previsto che "*I titoli abilitativi alla realizzazione di progetti di estrazione mineraria nei fondali marini sono rilasciati tenuto conto dell'aggiornamento della carta mineraria ai sensi dell'articolo 10 e a condizione che siano valutati gli effetti dell'estrazione mineraria sull'ambiente marino, sulla biodiversità, sulla sicurezza della navigazione e sulle attività umane insistenti sui fondali medesimi*". In base all'art. 10 del predetto D.L. l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA) – Servizio d'Italia è tenuto infatti ad elaborare un Programma nazionale di esplorazione, sulla base di una convenzione stipulata con il Ministero delle imprese e del made in Italy e il

Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, che contenga una mappatura dei minerali su scala idonea, campagne geochimiche, anche per stabilire la composizione chimica di terreni, sedimenti e rocce, indagini geognostiche, incluse le indagini geofisiche, l'elaborazione dei dati raccolti attraverso l'esplorazione generale, anche mediante lo sviluppo di mappe predittive. Sulla base delle risultanze di detto Programma nazionale di esplorazione sarà pubblicata nel sito internet dell'ISPRA, entro il 24 maggio 2025, la Carta mineraria aggiornata.

La questione dell'estrazione mineraria dai fondali marini è in ogni caso al centro di accese discussioni a livello interazionale soprattutto in relazione agli effetti ancora molto poco conosciuti sull'ecosistema marino. D'altra parte, se condotta con estrema attenzione alla mitigazione degli effetti negativi, la coltivazione delle risorse marine può diventare una valida alternativa alla fornitura terrestre dei materiali critici per il nostro sviluppo economico. Prima di parlare di estrazione, ed in accordo con la posizione italiana ed europea espressa negli specifici consessi regolatori internazionali (International Seabed Authority) è però necessaria una prolungata fase di ricerca mirata non solo alla definizione delle risorse disponibili ma anche alle metodiche di coltivazione, mitigazione e ripristino e ad una analisi costi-benefici come base di una attenta valutazione degli impatti ambientali.

2.11.4 (Incremento delle attività subacquee)

Per quanto riguarda le iniziative avviate nell'ambito della ricerca riguardante la sicurezza delle operazioni a mare, si riportano 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 è 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 (solfuri polimetallici).

➤ **Supporto all'aggiornamento delle Linee Guida per la redazione delle Relazioni Grandi Rischi realizzate ai sensi del D.M. 145/2015 per la sicurezza offshore**

Nel 2024 è proseguito il lavoro di stesura del documento di 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 è stato condotto con la collaborazione (tramite accordi di ricerca con la Direzione) del Politecnico di Torino e del CNR-ISMAR i quali hanno lavorato sull'analisi delle esperienze maturate dal Comitato per la sicurezza delle operazioni a mare (Comitato Offshore) e dagli operatori nell'applicazione delle Linee Guida, delle esperienze in ambito internazionale disponibili e, da parte del CNR-ISMAR, sullo sviluppo delle metodologie per la valutazione degli impatti ambientali per dismissioni delle piattaforme offshore.

MEF - GAB - Prot. 20959 del 12/05/2025 - U



*Ministero
dell'Economia e delle Finanze*

IL CAPO DI GABINETTO

Al Dipartimento per le politiche del mare
dipartimento.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. Virgilio Pomponi
Dott.ssa. Tiziana De Luca

Ufficio II

RMA 13N

Oggetto: Relazione sull'attuazione del Piano del mare –. **Nota prot. n. 330 del 5 maggio 2025 del Dipartimento per le politiche del mare.**

Si fa riferimento alla nota prot. n. 330 del 5 maggio 2025, con la quale codesto Dipartimento, nel trasmettere il documento in oggetto, corredato da un quadro sinottico articolato nelle sedici direttrici del Piano del mare e dai contributi delle Amministrazioni interessate, ha chiesto di far pervenire eventuali osservazioni entro la data del 12 maggio 2025.

Al riguardo, acquisiti i contributi delle articolazioni dello scrivente Dicastero, si riportano le seguenti considerazioni, con richiesta di voler provvedere al relativo recepimento.

Allegato 1 – bozza relazione annuale sullo stato di attuazione del Piano del mare 2025.

- In relazione al file “Allegato 1 – bozza relazione annuale sullo stato di attuazione del Piano del Mare 2025”, nella parte relativa alle “Rotte commerciali”(punto 2), il documento, alla fine della pagina 10 riporta che: “Con riferimento alla direttrice del Piano del Mare dedicata alle rotte commerciali, e in particolare al paragrafo 2.2.10, il Ministero dell'Economia e delle Finanze segnala che, per l'anno 2024, è stata confermata – previo parere favorevole della Commissione europea – la prosecuzione del regime della Tonnage Tax, quale misura di sostegno fiscale al comparto marittimo. Il recepimento delle modifiche richieste dall'Esecutivo europeo è stato attuato mediante l'articolo 19 del decreto legislativo 13 dicembre 2024, n. 192.”. Al riguardo, a

titolo collaborativo, **si segnala** – come, peraltro, indicato a pagina 33 e seguenti del file “*Allegato 3. Contributi Amministrazioni*” – che “*La procedura di notifica (ndr. della Tonnage Tax) si è conclusa – nel rispetto dei tempi programmati – con l’adozione della decisione C (2024) 8730 final del 13 dicembre 2024 con la quale il regime de quo è stato autorizzato un ulteriore decennio (dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2033)*”. Conseguentemente, **si ritiene opportuno allineare quanto riportato nell’Allegato 1 con quanto specificato nell’Allegato 3 al fine di explicitare che il regime è stato autorizzato dalla Commissione europea fino al 31 dicembre 2033.**

- Con riguardo a quanto riportato a pag. 11, nella parte in cui la bozza del documento recita che “*A completamento del quadro fiscale, si conferma che la disciplina IVA applicabile al settore marittimo risulta ora pienamente armonizzata con il diritto dell’Unione europea. In particolare, le disposizioni contenute negli articoli 8-bis e 9 del d.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633, che disciplinano le operazioni assimilate alle cessioni all’esportazione e i servizi internazionali o connessi agli scambi internazionali, sono conformi agli articoli 144 e 146 della direttiva 2006/112/CE, garantendo un quadro normativo chiaro, stabile e coerente con le linee guida comunitarie*”, **si suggerisce di espungere tale informazione, atteso che da un lato appare superflua** (in assenza di procedure di infrazione, tutte le norme devono ritenersi compatibili con il diritto dell’Unione Europea) **e d’altro lato potrebbe essere smentita in qualsiasi momento poiché l’assenza attuale di una procedura di infrazione non esclude che questa possa essere aperta in un momento successivo.**
- Per quanto riguarda il successivo **punto 13**, concernente “I Turismi del mare” (obiettivi delineati nei paragrafi 2.13.2 e 2.13.5 del Piano, in materia di TARI), **si ritiene opportuno inserire la seguente modifica** evidenziata in grassetto.
“*Con riferimento agli obiettivi delineati nei paragrafi 2.13.2 e 2.13.5 del Piano, orientati a rafforzare la competitività della portualità turistica italiana anche sotto il profilo dell’imposizione fiscale, il MEF rappresenta che, allo stato, non si registrano aggiornamenti normativi in materia di IMU e TARI. Per quanto attiene alla TARI, la disciplina vigente, definita dalla legge n. 147 del 2013 e dal DPR n. 158 del 1999, affida ai Comuni ~~un’ampia discrezionalità tecnica~~ la potestà regolamentare di determinazione delle tariffe per le utenze non domestiche, sulla base dei costi individuati secondo i criteri stabiliti dall’Autorità di regolazione per energia reti e ambiente (ARERA) e nel rispetto del principio di proporzionalità, come ribadito da consolidata giurisprudenza amministrativa. In taluni casi, la competenza in materia è riconducibile alle Autorità di Sistema Portuale o Marittima, che devono affidare il servizio in concessione. In materia di IMU, che le banchine e le aree scoperte dei porti, ove destinate alle operazioni portuali o al servizio passeggeri (compresi i crocieristi), sono classificate nella categoria catastale E/1 e, in quanto tali, escluse dal pagamento dell’imposta. I posti barca, laddove non rientranti in tale classificazione, sono normalmente inclusi nella categoria D/8, riferita a fabbricati destinati a specifiche esigenze commerciali*”.
- In merito al testo riportato alla fine di pagina 18 – inizio pagina 19 - si propongono le seguenti limitate modifiche (in grassetto sottolineato o barrato), suggerendosi, altresì, di eliminare il paragrafo relativo al CBAM in assenza di un legame diretto con le politiche del mare e in considerazione della competenza MASE in materia di ETS.
“*Nell’ambito del Green Deal europeo, il Ministero dell’Economia e delle Finanze ha confermato la piena coerenza della normativa nazionale con le disposizioni attualmente contenute nella Direttiva 2003/96/CE del 27 ottobre 2003 (Energy Taxation Directive – ETD), che disciplina la tassazione dei prodotti energetici e dell’elettricità. In particolare, si evidenzia quanto segue:*

- Gas Naturale Liquefatto (GNL) e bioGNL risultano già esentabili dall'accisa in base al quadro normativo vigente, in conformità con le disposizioni della direttiva europea;
- per quanto riguarda i biocarburanti è possibile estendere l'esenzione, fermo restando l'obbligo di verifica preventiva da parte delle competenti autorità in merito alla sostenibilità finanziaria della misura;
- l'energia elettrica fornita da impianti di terra alle navi ormeggiate in porto (cold ironing) beneficia di un'aliquota agevolata pari a 0,0005 euro/kWh, misura autorizzata dalla Commissione europea e in vigore fino al 31 dicembre 2027, al fine di favorire la riduzione delle emissioni atmosferiche e acustiche nei porti.

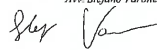
~~Contestualmente, è in fase avanzata di attuazione il meccanismo CBAM Carbon Border Adjustment Mechanism, uno degli strumenti cardine del pacchetto "Fit for 55". Il CBAM prevede l'introduzione di un sistema digitale per la gestione dei certificati relativi alle emissioni incorporate in beni ad alta intensità di carbonio importati nell'Unione europea, compresi quelli in arrivo via mare. Tale meccanismo rappresenta un passaggio strategico per la decarbonizzazione delle attività produttive globali e per il rafforzamento del ruolo dei porti come snodi chiave nella transizione ecologica.~~

Allegato 3 – Contributi amministrazioni

Con particolare riguardo al file "Allegato 3" (contributi Amministrazioni), segnatamente con riferimento al passaggio: "Giovà, infine, segnalare che l'articolo 3-quinquies, comma 2-bis, del decreto-legge 29 maggio 2023, n. 57, convertito con modificazioni dalla legge 29 maggio 2023, n. 124, ha stabilito che le agevolazioni in materia di accisa previste per il gasolio dal TUA si applicano, nell'ambito di un programma pluriennale previsto dall'articolo 16 della direttiva ETD e previa autorizzazione da parte dei competenti organismi unionali (a tutt'oggi non ancora pervenuta), anche al biodiesel utilizzato tal quale, negli usi ammessi dalla disciplina specifica di settore. In tal caso, pertanto, le agevolazioni previste per il gasolio dal citato punto 3 della Tabella A allegata al TUA, pervenuta l'anzidetta autorizzazione unionale, saranno applicabili anche al biodiesel." (pagina 6 della Relazione profili di competenza del Dicastero dell'economia e delle finanze), si precisa che - per ciò che attiene alla misura in questione, introdotta con l'articolo 5 del decreto-legge del 09/12/2023 n. 181 -, al fine di assolvere agli adempimenti unionali previsti dalla norma, conclusa l'istruttoria interna si è da subito provveduto ad avviare i necessari contatti tecnici con i competenti Servizi della Commissione europea (Direzione generale della fiscalità e dell'unione doganale "DG TAXUD" e Direzione generale della concorrenza "DG COMP") per la verifica della compatibilità dell'agevolazione in esame sia con la direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici (Direttiva 2003/96/CE) che rispetto alla disciplina europea in materia di aiuti di Stato.

Le interlocuzioni tecniche, particolarmente complesse, hanno portato a ripetuti contatti con i Servizi unionali i cui esiti sono attualmente in corso di finalizzazione.

Il Capo di Gabinetto
Avv. Stefano Varone



Firmato digitalmente

Villa Sonia

Da: dipartimento.politichedelmare@pec.governo.it
Inviato: lunedì 12 maggio 2025 15:21
A: dipartimento.politichedelmare@governo.it
Oggetto: FWD: MEF - GAB - Prot. 20959/2025 del 12/05/2025 RELAZIONE SULL'ATTUAZIONE DEL PIANO DEL MARE - NOTA PROT. N. 330 DEL 5 MAGGIO 2025 DEL DIPARTIMENTO PER LE POLITICHE DEL MARE
Allegati: msg.eml (383 KB)

Da: ufficiodigabinetto@pec.mef.gov.it
Data: 12 May 2025 15:02:10
Oggetto: MEF - GAB - Prot. 20959/2025 del 12/05/2025 RELAZIONE SULL'ATTUAZIONE DEL PIANO DEL MARE - NOTA PROT. N. 330 DEL 5 MAGGIO 2025 DEL DIPARTIMENTO PER LE POLITICHE DEL MARE
A: dipartimento.politichedelmare@pec.governo.it

Si trasmette il documento di cui all'oggetto.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

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 dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204.

Premessa

Com'è noto, con il documento evidenziato in oggetto, sono stati definiti gli obiettivi di interesse generale di maggiore rilevanza per garantire il necessario supporto al comparto marittimo nazionale, nell'ottica di riguardare, nel rispetto delle competenze delle Amministrazioni coinvolte, una visione unitaria ed onnicomprensiva tesa alla valorizzazione (quanto più ottimale) della "risorsa mare".

In questo scenario si forniscono, di seguito, gli elementi informativi forniti dalle strutture afferenti allo scrivente Dipartimento – Direzione generale per il mare, il trasporto marittimo e le vie d'acqua interne e Direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità con riferimento ai propri ambiti di competenza per come individuati nel documento strategico in argomento -, utili al resoconto afferente lo stato di avanzamento del "Piano del mare 2023-2025" (report anno 2024) utile alla predisposizione della relazione annuale prevista dall'art.12, comma 10, del decreto legge n.173/ 2022, convertito, con modificazioni, dalla legge n.204/2022.

Obiettivi conseguiti suddivisi per direttrici

Direttrice 2.1 "Spazi marittimi"

Com'è noto secondo il DPCM del 30 ottobre 2023, n. 186 (Regolamento recante la riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti), la funzione di Autorità competente per la pianificazione dello spazio marittimo spetta alla Direzione generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne.

Approvazione dei Piani di gestione dello spazio marittimo. Archiviazione della procedura di infrazione

In data 25 settembre 2024 è stato firmato il D.M. n. 237 di approvazione dei Piani di gestione dello spazio marittimo. Si è così concluso l'iter di adozione dei Piani di gestione dello spazio marittimo (PGSM), previsto dal decreto legislativo 17 ottobre 2016, n. 201 di attuazione della Direttiva 2014/89/UE che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo. Dell'adozione del decreto ministeriale è data notizia con comunicato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 235 del 7 ottobre 2024. I Piani sono consultabili al link <https://www.sid.mit.gov.it/>.

All'esito di ciò, preso atto della approvazione dei suddetti Piani, il collegio dei Commissari della Commissione europea, nella riunione del 16 dicembre 2024, ha comunicato l'avvenuta rinuncia agli atti nella Causa C-463/24, con archiviazione della procedura di infrazione (2021)2223 sulla non corretta applicazione direttiva 2014/89/UE che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo.

**MIT**

dip.trasporti@pec.mit.gov.it
segr.dtn@mit.gov.it

*Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**Dipartimento per i trasporti e la navigazione*

Con ordinanza dell'11 febbraio 2025, il Presidente della Corte di Giustizia ha successivamente dichiarato l'estinzione della causa C-463/24 dal ruolo.

Per quanto concerne le iniziative legislative o amministrative avviate – Stato di attuazione e cronoprogramma sintetico atteso, la chiusura formale della procedura di infrazione ha permesso l'avvio della nuova fase di implementazione e monitoraggio dei Piani secondo le indicazioni del decreto ministeriale 25 settembre 2024, n. 237. Essa trova il proprio documento programmatico nella “Proposta operativa per l'avvio della fase di implementazione e monitoraggio dei Piani”, che costituisce anch'essa parte integrante dei Piani.

Come noto, il piano di lavoro proposto contiene 16 azioni specifiche, raggruppate nei seguenti 7 macro-temi:

1. Monitoraggio dell'attuazione dei Piani
2. Monitoraggio ambientale dei Piani
3. Comunicazione e consultazione periodica
4. Approfondimenti settoriali
5. Sviluppo Coordinato con Piani, Programmi e Politiche ambientali e settoriali
6. Approfondimenti conoscitivi e metodologici
7. Processi transfrontalieri

Il cronoprogramma atteso prevede sinteticamente:

- a) Istituzione dei tavoli tecnici e dei gruppi di lavoro previsti: nel corso della 18° seduta del Comitato tecnico per la pianificazione dello spazio marittimo del 12 marzo 2025 è stata già predisposta la costituzione dei seguenti Tavoli tecnici e Gruppi di lavoro:
 - 1) Monitoraggio dell'attuazione dei Piani;
 - 2) Monitoraggio ambientale dei Piani;
 - 3) Comunicazione e consultazione periodica;
 - 4) Eolico Offshore nella Psm;
 - 5) Tavolo tecnico Psm – Msdf – Strategia biodiversità 2030 (aree protette e restauro) – Politiche della Pesca;
 - 6) Tavolo tecnico Psm – Pitesai – Politiche energetiche in genere;
 - 7) Tavolo tecnico Interazioni Terra-Mare (PSM – WFD – Direttiva Alluvioni - Portualità – Pianificazione Territoriale e Paesaggistica);
 - 8) Approfondimenti conoscitivi e metodologici;
 - 9) Processi transfrontalieri.
- b) L'avvio in via prioritaria dell'azione “Eolico offshore nella PSM”;
- c) Implementazione e Monitoraggio dei Piani (da intendersi sia come Monitoraggio dello stato di attuazione dei Piani di gestione dello spazio marittimo, sia come Monitoraggio ambientale dei Piani).

Riguardo alle iniziative legislative o amministrative concluse nell'anno di riferimento, nel corso del periodo di interesse è proseguito il processo di pianificazione dello spazio marittimo, avviato in Italia con il Decreto Legislativo n. 201 del 17/10/2016 che ha recepito la Direttiva 2014/89/UE, giungendo alla realizzazione dei menzionati obiettivi.

**MIT**

dip.trasporti@pec.mit.gov.it
segr.dtn@mit.gov.it

*Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**Dipartimento per i trasporti e la navigazione*

Nel dettaglio, prima dell'approvazione dei Piani, sono state svolte le attività necessarie al recepimento delle osservazioni pervenute nell'ambito delle consultazioni pubbliche, sia nazionali che transfrontaliere, relative alle proposte di Piani di gestione dello spazio marittimo ed ai relativi procedimenti di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) effettuate nel 2022.

A tal proposito, si fa presente che, i pareri emessi a cura del MASE, in qualità di Autorità competente in relazione alla procedura VAS, di concerto con il MIC, sui rapporti ambientali relativi ai Piani di gestione, sono stati trasmessi a questa Amministrazione solo in data 7 novembre 2023, con notevole ritardo rispetto alla tempistica procedurale prevista (dopo 365 giorni rispetto alla scadenza di 45 giorni previsti dalla normativa, calcolando la data di invio al MASE della documentazione avvenuta in data 27 settembre 2022).

Inoltre, si è reso necessario un incontro con il MASE per esaminare i contenuti dei pareri e concordare le modalità del loro recepimento. A detto incontro sono seguiti incontri tecnici di approfondimento tra il MASE-DGPNM ed il MIT. Tale adeguamento ha reso necessario procedere a significativi aggiornamenti dei Piani in termini di verifica di coerenza interna ed esterna. Conseguentemente, a causa di tali necessari aggiornamenti anche sulla procedura di VAS integrata con la VinCA oggetto dello studio convenzionale succitato, non è stato possibile concludere la fase di revisione di tali rapporti entro la data di scadenza della medesima, fissata al 31 dicembre 2023, richiedendosi un impegno di ulteriori sei mesi.

Gli esiti di quest'ultima fase di lavoro sono stati quindi sottoposti all'esame del Comitato tecnico.

Al tal riguardo, il Comitato tecnico per la pianificazione dello spazio marittimo, di cui all'art.7 del d.lgs. 201/2016, nella sua 17ª riunione, tenutasi il 26 giugno 2024, ha espresso parere favorevole all'invio al TIC (Tavolo interministeriale di coordinamento, di cui all'art. 6 del d.lgs. 201/2016) della proposta di Piani - così come rivisti ed aggiornati -, comprensiva del documento "Proposta operativa per l'avvio della fase di implementazione e monitoraggio dei Piani" che costituisce parte integrante dei Piani stessi, nonché delle osservazioni formulate nel corso della discussione, ai fini della verifica di coerenza con le Linee guida (D.P.C.M. del 1º dicembre 2017 sull' "Approvazione delle linee guida contenenti gli indirizzi e i criteri per la predisposizione dei Piani di gestione dello spazio marittimo").

In data 11 luglio 2024 sono stati inviati dunque i PGSM al TIC, il quale, considerata la parallela procedura di infrazione in corso, si è riunito con procedura d'urgenza il 24 luglio 2024 attestando la corrispondenza dei PGSM alle suddette Linee guida approvate con D.P.C.M. 1º dicembre 2017.

In data 12 settembre 2024 è stato acquisito il parere favorevole della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano sullo schema di decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti recante approvazione dei piani di gestione dello spazio marittimo.

All'esito di suddetti passaggi, come anzidetto, in data 25 settembre 2024 è stato firmato il D.M. n. 237 di approvazione dei Piani di gestione dello spazio marittimo. Dell'adozione del decreto ministeriale è data notizia con comunicato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 235 del 7 ottobre 2024.

**MIT**dip.trasporti@pec.mit.gov.it
segr.dtn@mit.gov.it

*Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**Dipartimento per i trasporti e la navigazione*

Si è così concluso l'iter di adozione dei Piani di gestione dello spazio marittimo (PGSM), previsto dal decreto legislativo 17 ottobre 2016, n. 201 di attuazione della Direttiva 2014/89/UE che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo.

Come anzidetto, all'esito di ciò, preso atto della approvazione dei suddetti Piani, il collegio dei Commissari della Commissione europea, nella riunione del 16 dicembre 2024, ha comunicato l'avvenuta rinuncia agli atti nella Causa C-463/24, con archiviazione della procedura di infrazione (2021)2223 sulla non corretta applicazione direttiva 2014/89/UE che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo.

Con ordinanza dell'11 febbraio 2025, il Presidente della Corte di Giustizia ha successivamente dichiarato l'estinzione della causa C-463/24 dal ruolo.

Con riferimento all'impatto ambientale, economico e sociale delle iniziative legislative o amministrative e degli interventi, la pianificazione dello spazio marittimo è funzione volta al contemperamento degli impatti ambientale, economico e sociale.

Come noto, la Direttiva 2014/89/UE ha introdotto un sistema di pianificazione marittima per favorire un quadro organico di gestione di un ambito particolarmente complesso qual è quello marittimo sul quale insistono attività spesso in conflitto. L'elevato incremento della domanda di utilizzo di spazi marittimi per i diversi scopi civili e produttivi richiede una strategia integrata di pianificazione e gestione che riesca a coniugare lo sviluppo delle economie marittime con un utilizzo sostenibile delle relative risorse.

Con riguardo all'allocazione dei finanziamenti e relative fonti per iniziative legislative o amministrative e interventi e livello di spesa raggiunto, il Comitato tecnico PSM di cui all'art.7 del d.lgs. 201/2016, è stato supportato nella propria attività di redazione dei Piani gestione dello spazio marittimo da un "Polo scientifico", composto da esponenti del Consiglio Nazionale delle Ricerche, dell'Università IUAV di Venezia e del CORILA (Coordinamento delle Ricerche inerenti al Sistema Lagunare di Venezia). I termini della collaborazione con il Polo scientifico sono stati definiti nel quadro di un apposito strumento convenzionale mediante il quale la Direzione generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, in qualità di Autorità competente, nel quadro degli ordinari stanziamenti di bilancio, ha destinato agli enti universitari e di ricerca che compongono il Polo scientifico le necessarie risorse tramite appositi Accordi di collaborazione.

Inoltre, al fine di dare avvio al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica, constatata l'assenza di risorse specialistiche interne utilizzabili allo scopo, si è proceduto ad affidare il processo di VAS sui Piani in corso di redazione ad un soggetto istituzionale, in possesso delle capacità specialistiche necessarie, alla Sogesid S.p.A., società in house del MASE e del MIT, individuata quale soggetto attuatore dotato di specifiche capacità tecnico-scientifiche, sia in termini di elaborazione iniziale che di costante monitoraggio degli sviluppi.

Direttrice: 2.2 "Rotte commerciali" (promozione e coordinamento delle politiche volte a migliorare la continuità territoriale da e verso le isole)**2.2.1 Il traffico passeggeri e merci con le isole maggiori****MIT**dip.trasporti@pec.mit.gov.it
segr.dtn@mit.gov.it

*Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**Dipartimento per i trasporti e la navigazione*

È proseguita nel corso dell'anno 2024 l'attività di monitoraggio ai fini dello svolgimento dei propri compiti istituzionali, nell'ambito delle attività di analisi e di controllo svolte ai sensi dell'art. 4 del Regolamento CEE n. 3577/1992 e della Delibera dell'Autorità di Regolazione dei trasporti n. 22/2019, con riferimento ai servizi di collegamento RO-PAX e/o RO-RO tra l'Italia continentale, le Isole Maggiori e le Isole Tremiti.

Tale monitoraggio permette di verificare costantemente la rispondenza del mercato alle esigenze di continuità territoriale manifestate dagli enti regionali e locali.

Il monitoraggio comprende le linee che garantiscono la continuità territoriale tra le Isole maggiori, le Isole Tremiti e l'Italia continentale nonché quelle a libero mercato. Le linee interessate sono le seguenti:

- Civitavecchia-Arbatax-Cagliari;
- Civitavecchia-Olbia;
- Genova-Olbia-Arbatax;
- Genova-Porto Torres;
- Napoli-Cagliari;
- Cagliari-Palermo;
- Napoli-Palermo;
- Termoli-Tremiti;
- Livorno-Cagliari;
- Ravenna-Brindisi-Catania.

Le informazioni di interesse per la predetta attività di verifica del complesso delle linee sopra citate riguardano: l'individuazione delle compagnie di navigazione attive; la natura dei servizi forniti (RO-PAX o RO-RO); gli orari di arrivo/partenza; la frequenza; l'eventuale carattere stagionale o saltuario; i volumi annuali di traffico passeggeri e merci trasportati e le eventuali criticità segnalate.

A tale riguardo, la Direzione generale per il mare, il trasporto marittimo e le vie d'acqua interne ha provveduto a diramare agli Uffici Marittimi del Corpo delle Capitanerie di Porto una richiesta di informazioni di specifico interesse per il monitoraggio del complesso delle suddette linee.

In particolare, le Capitanerie trasmettono, con cadenza settimanale, le informazioni richieste tramite la compilazione di un prospetto. Tali elementi, raccolti in una banca dati, sono poi analizzati puntualmente e costantemente dalla Direzione generale per il mare, il trasporto marittimo e le vie d'acqua interne al fine di garantire la regolarità e l'adeguatezza dei servizi forniti.

2.2.2 Il traffico passeggeri e merci con le isole minori

Per quanto riguarda tale ambito, essendo giunto a naturale scadenza nel corso del 2024 il contratto triennale in essere per la linea di servizio pubblico di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci tra il porto di Termoli e le Isole Tremiti, la Direzione generale per il mare, il trasporto marittimo e le vie d'acqua interne ha portato a termine la necessaria relazione preliminare sul mercato di riferimento di tale linea marittima.

Agli esiti si sono potute constatare le condizioni di fallimento del mercato, circostanza che ha determinato questa Amministrazione ad indire una nuova procedura di gara per un ulteriore

**MIT**dip.trasporti@pec.mit.gov.it
segr.dtn@mit.gov.it

*Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**Dipartimento per i trasporti e la navigazione*

affidamento in concessione per la suddetta linea di collegamento marittimo pubblico, che si è conclusa con l'affidamento del servizio alla società Navigazione Libera del Golfo Srl.

Direttrice: 2.3 “I Porti”**2.3.2 Le reti TEN-T**

Sono state svolte le seguenti attività:

- Monitoraggio e aggiornamento dello stato di avanzamento dei progetti infrastrutturali legati ai corridoi TEN-T in Italia;
- Supporto delle iniziative nazionali ed europee per il completamento e il potenziamento delle infrastrutture portuali connesse alla rete TEN-T;
- Collaborazione con le Autorità di Sistema Portuale per favorire l'integrazione dei porti nella rete transeuropea di trasporto;
- Coordinamento con altri uffici del MIT e la Commissione Europea per favorire e stimolare flussi informativi continui, condividendo tempestivamente le informazioni sulla rete;
- Coordinamento dei lavori del gruppo istituito con il compito di redigere l'elenco di tutti i terminali, piastre, centri logistici ed interporti di rilevanza nazionale che siano posti in diretta connessione con la parte di rete TEN-T che attraversa il nostro Paese e che abbiano le caratteristiche funzionali e di movimentazione previste dal regolamento stesso;
- Potenziamento dell'accessibilità ferroviaria e stradale ai porti della rete TEN-T, con particolare attenzione ai collegamenti con le aree retroportuali e i dry ports.

2.3.4 Le aree retro-portuali e l'interazione con i c.d. “dry ports”

Sono state svolte le seguenti attività:

- Nell'ambito del Fondo Complementare e sul PNRR che hanno come obiettivo lo sviluppo dei terminali e degli interporti di rilevanza nazionale, si sta perfezionando, a meno di proroghe e possibilità di riutilizzo delle risorse non impiegate dai beneficiari, il bando a valere sul Fondo complementare su “rinnovo dei mezzi per il trasporto intermodali (locotrattori, transtainer, gru)” – per complessivi € 55 mil;
- Nell'ambito dei fondi ordinari di bilancio, sono in corso e, parzialmente conclusi, interventi a valere sul bando interporti 2020 e successivo bando interporti 2023, per una dotazione complessiva di € 60 mil; è quasi giunta all'approvazione definitiva la legge di riforma degli interporti in discussione in sede parlamentare e che prevede una dotazione per il prossimo triennio di € 15 mil. complessivi;
- Nell'ambito dei fondi PNRR della M3C2 I2.1.2 “Rete di porti ed interporti” è stato aggiudicato un bando per complessivi € 10 mil. per l'implementazione di sistemi digitali interoperabili con la PLN (Piattaforma Logistica Nazionale) dedicato agli interporti di rilevanza nazionale.

2.3.5 Le Zes e le ZIs

PNRR Misura M5C3I1.4: Interventi infrastrutturali in aree ZES

**MIT**

dip.trasporti@pec.mit.gov.it
segr.dtn@mit.gov.it



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

Sono in corso di attuazione le misure inerenti all'investimento indicato, volto a favorire la competitività e lo sviluppo economico delle aree ZES attraverso urbanizzazioni primarie e il collegamento delle stesse con le reti stradali e ferroviarie costruendo le infrastrutture necessarie nelle zone industriali, creando collegamenti efficienti tra le reti di trasporto nazionale e quella europea, avviando lavori di urbanizzazione, industrializzazione e recupero ambientale.

Gli interventi previsti rientrano nei seguenti ambiti:

- Collegamento “ultimo miglio”: stabilire connessioni efficaci tra le aree industriali e la rete ferroviaria TEN-T;
- Digitalizzazione della logistica e opere di efficientamento energetico e ambientale;
- Potenziamento della resilienza e della sicurezza dell'infrastruttura connessa all'accesso ai porti.

ZLS - Procedura per l'istituzione delle Zone Logistiche Semplificate

Si è proceduto al rilascio delle valutazioni di competenza dal punto di vista dell'adeguatezza dei profili infrastrutturali, concludendo tutti i procedimenti istruiti.

2.3.6 Digitalizzazione e semplificazione

In generale, si sta procedendo con le attività propedeutiche, volte a integrare e coordinare gli interventi tesi a migliorare la sostenibilità del trasporto marittimo e la digitalizzazione della logistica portuale, anche con specifico riferimento del procedimento e monitoraggio dell'accesso ai porti.

Port Community System

A valere sui fondi PNRR M3C2 I2.1.2 “Rete di porti ed interporti” sono stati finanziati con 1 mil. di euro ciascuna le 16 AdSP al fine di sviluppare, per almeno uno dei porti facenti parte dell'autorità, i sistemi di Port Community System. Parallelamente è stato stipulato un contratto con il PSN ([Polo Strategico Nazionale](#)) attraverso il quale le AdSP che lo desiderano possono migrare i propri sistemi di PCS nel cloud nazionale protetto.

In particolare, nell'ambito delle prerogative di indirizzo in capo a questo Dicastero, è stato predisposto un obiettivo strategico specifico inserito nella Direttiva del Ministro che individua gli obiettivi dei Presidenti delle AdSP per il 2024:

Obiettivo strategico: “*adeguamento delle infrastrutture e dei servizi cloud delle Autorità di sistema portuale ai livelli minimi di sicurezza, capacità elaborativa, risparmio energetico e affidabilità delle infrastrutture digitali per la Pubblica Amministrazione nonché delle ulteriori caratteristiche di qualità, sicurezza, performance, scalabilità e portabilità dei servizi cloud per la pubblica Amministrazione*”.

L'obiettivo strategico è stato attuato attraverso due obiettivi operativi:

- Obiettivo operativo:** “*attuare, entro 30 giugno 2024, interventi di realizzazione o di sviluppo volti alla progettazione e implementazione di PCS o loro evoluzioni applicative, coerentemente con quanto previsto dall'obiettivo PNRR M3C2-5*”;
- Obiettivo operativo:** “*Adesione alla PSN ovvero contrattualizzazione entro il 31.12.2024 della migrazione dei sistemi PCS delle Autorità di sistema portuale secondo i requisiti di cui alla determinazione del 15 dicembre 2021, n.628, dell'Agenzia per l'Italia digitale e alla determina del 18 gennaio 2022, n.307, dell'Agenzia per la cybersicurezza nazionale*”.

**MIT**

dip.trasporti@pec.mit.gov.it
segr.dtn@mit.gov.it



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
Dipartimento per i trasporti e la navigazione

Entrambi gli obiettivi operativi sono stati raggiunti da tutte le AdSP.

2.3.7 Gli strumenti di programmazione in ambito portuale

Con riferimento al Documento di programmazione strategica di sistema, sono state svolte le seguenti attività:

- approvazione di n. 9 DPSS; quello dell'AdSP del Mare Adriatico centrosettentrionale è invece in fase di istruttoria da parte;
- si sta coordinando l'approvazione di nuovi 7 DPSS attualmente in fase di stesura, o per i quali è stato già avviato l'iter finalizzato all'approvazione.

Riguardo il *Piano Regolatore Portuale*:

- Supporto a 19 porti che hanno avviato la procedura di formazione del nuovo Piano Regolatore Portuale (per quanto riguarda il porto di Catania, il PRP è stato già trasmesso ai fini dell'acquisizione del parere di competenza).

2.3.8 I dragaggi portuali

Sono stati approvati i progetti sotto il profilo tecnico-economico delle istanze pervenute. Infatti, l'art. 5 bis, della legge 28 gennaio 1994, n.84, attribuisce al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, previa approvazione sotto il profilo tecnico-economico da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la competenza alla definitiva approvazione dei progetti di dragaggio, ivi compreso l'eventuale progetto relativo alle casse di colmata, vasche di raccolta o strutture di contenimento nelle aree portuali poste in siti di bonifica di interesse nazionale, come individuati ai sensi dell'art. 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152.

2.3.9 L'intermodalità ferroviaria

Prosegue il supporto del MIT all'utilizzo del ferro per la movimentazione delle merci attraverso la misura *Ferrobonus*.

L'incentivo ha ormai assunto una forma strutturale e ci si sta predisponendo affinché una quota parte dei fondi ricavati dall'ETS siano utilizzati per incrementare la dotazione annuale di contributo per le imprese ferroviarie e per chi si avvale di questa modalità per l'invio delle merci. Nell'ultima legge di Bilancio è stata inserita la possibilità per le AdSP di utilizzare fino ad 1 milione di euro della propria dotazione finanziaria per erogare un contributo alle manovre ferroviarie in porto. I PCS più avanzati stanno prevedendo la simulazione delle manovre ferroviarie in modo da ottimizzare questa attività particolarmente complessa a causa degli spazi ristretti e molto articolati dei porti.

2.3.10 La transizione energetica nei porti

Cold-Ironing

Si è proceduto ad attuare l'investimento *Cold-Ironing* PNC 11, misura previsto dall'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, recante "*Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti*", convertito



MIT

dip.trasporti@pec.mit.gov.it
segr.dtn@mit.gov.it



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, e riguarda l'elettrificazione delle banchine portuali mediante la realizzazione delle reti di alimentazione elettrica per le navi in sosta nei porti.

Il finanziamento è previsto nell'ambito del c.d. Piano Nazionale Complementare al PNRR “Cold- Ironing PNC 11”, nella misura di 700 milioni di euro. L'ultimazione delle opere programmate (da intendersi come “*Installazione della complessiva potenza elettrica pari a 682 MW*”) è fissata al mese di giugno 2026, come da cronoprogramma procedurale definito dal decreto MEF 15 luglio 2021 che individua gli obiettivi iniziali, intermedi e finali nonché le relative modalità di monitoraggio.

Per completare il finanziamento delle opere già avviate e nuovi progetti, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato del 3 maggio 2024, n. 164, la suddetta misura è stata di recente integrata con ulteriori risorse, pari a complessivi 400 milioni di euro, a valere sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – Misura M3C2 – I.2.3 “Cold ironing” – approvato con Decisione del Consiglio ECOFIN del 13 luglio 2021.

Le risorse di cui al predetto decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 3 maggio 2024, n. 164, sono state di recente ripartite tra gli interventi e assegnate ai soggetti attuatori con decreto MIT 13/12/2024 n.321. Allo stato, sono state realizzate azioni di monitoraggio per verificare l'avanzamento stato di attuazione degli interventi, nonché per verificare il raggiungimento del target finale (“*Entrata in funzione di almeno 15 infrastrutture di Cold ironing che forniscano energia elettrica in almeno 10 porti*”) con scadenza al 31 marzo 2026).

2.3.12 Le autorità di sistema portuale

Riforma della governance portuale

È in corso la valutazione di un intervento normativo che persegue gli obiettivi di semplificazione, riorganizzazione e sviluppo organico e funzionale dei porti nazionali, con una visione innovativa che li renda più moderni, sostenibili e pronti ad affrontare le sfide globali del settore.

Direttrice 2.9 “Lavoro marittimo”

2.9.1 La crisi occupazionale e le opportunità di crescita

Per quanto concerne la “crisi occupazionale” si comunica che questa Direzione Generale ha predisposto la revisione del Decreto ministeriale 25 luglio 2016 concernente i requisiti necessari per il rilascio di certificati di competenza e di addestramento, al fine di renderli adeguati agli standard di istruzione e formazione richiesti dalla Convenzione STCW'78 come emendata, con particolare riferimento al requisito della navigazione in relazione alla stazza della nave.

Inoltre, sempre in un'ottica di revisione in termini di semplificazione e miglioramento dell'occupazione dei marittimi, è stato elaborato, colmando il divario formativo, il decreto per la certificazione dell'Ufficiale Elettrotecnico anche come Ufficiale di Macchina.

Tale disposizione consentirà all'Ufficiale Elettrotecnico che, al momento non avrebbe possibilità di carriera, di ottenere il certificato di competenza anche di Ufficiale di macchina ed

**MIT**

dip.trasporti@pec.mit.gov.it
segr.dtn@mit.gov.it



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

ottenere quindi la possibilità di diventare I° Ufficiale di macchina e proseguire la carriera fino a Direttore di Macchina.

I provvedimenti in parola sono ora in consultazione pubblica per osservazioni da parte delle associazioni armatoriali e dei sindacati.

L'obiettivo è quello di semplificare la normativa vigente eliminando quegli ostacoli (restrittivi rispetto alla normativa internazionale) che hanno reso particolarmente restrittivo l'accesso alla professione marittima. In tale ottica si è anche proceduto a predisporre, ai fini della sottoposizione alla firma del Sig. Ministro, il decreto per la disciplina dei cuochi di bordo per l'equipaggio e quello che amplia le modalità di riconoscimento della navigazione effettuata su navi estere da marittimi italiani.

2.9.3 La formazione

In merito ai titoli di studio richiesti, sempre nella bozza di revisione, è stato previsto un percorso formativo integrativo delle conoscenze e competenze di "arte marinaiasca" per i diplomati di Istituti di istruzione "generici" (quindi diversi dagli Istituti Trasporti e Logistica opzioni Conduzione del mezzo navale [CMN] - Conduzione apparati e impianti marini [CAIM] - e Conduzione apparati e impianti elettrotecnici - [CAIE]) di poter colmare il proprio gap formativo e accedere all'iscrizione nelle matricole della gente di mare con la qualifica di allievi ufficiali.

Inoltre, per quanto concerne la formazione del personale marittimo, si comunica che sono stati stanziati, per gli anni 2023-2026, 7 milioni di euro per dare attuazione alla crescita professionale di tale personale.

La norma in argomento (decreto interministeriale 297/2023) prevede il rimborso alle Società di navigazione dei costi di formazione qualora si impegnino ad assumere almeno il 60% del personale formato. Tale formazione è aperta agli Ufficiali, al personale di coperta e macchina di bassa forza nonché al personale dell'hotellerie.

Per quanto concerne infine la semplificazione dei servizi amministrativi, si comunica che questo Ufficio sta implementando, con le risorse economiche disponibili, le procedure digitali, attualmente cartacee. Allo stato attuale, è stata digitalizzata la procedura di iscrizione nelle matricole della gente di mare. In un prossimo futuro si prevede l'utilizzo di una piattaforma digitale che sta sviluppando l'Agenzia Marittima Europea (EMSA) finalizzata al rilascio del certificato di competenza e del certificato di addestramento in modalità digitale.

Direttrice 2.13 "Turismi del mare"

2.13.14 Nautica da diporto

Sistema Telematico Centrale della Nautica da diporto (SISTE)

Il Sistema telematico della nautica da diporto (SISTE) è entrato pienamente in funzione il 1° gennaio 2021. A partire da tale data, infatti, tutte le operazioni riguardanti imbarcazioni e navi da diporto sono effettuate esclusivamente tramite il sistema telematico. Pertanto, le formalità relative alle singole unità da diporto, in precedenza svolte da 105 uffici marittimi (Capitanerie di porto e Uffici circondariali marittimi) e dagli uffici della Motorizzazione civile, sono ora svolte dall'UCON.

**MIT**

dip.trasporti@pec.mit.gov.it
segr.dtn@mit.gov.it

*Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**Dipartimento per i trasporti e la navigazione*

Oltre alla ordinaria attività di conservatoria navale, l'UCON provvede a tutte le attività necessarie a consentire un corretto funzionamento del SISTE, tra le quali rilevano:

- coordinamento dell'attività degli Sportelli telematici del diportista (STED), sia appartenenti alla PA che privati, anche tramite l'emanazione di numerose circolari e vademecum operativi;
- individuazione di malfunzionamenti, carenze e altri problemi tecnici rilevati nel funzionamento del portale telematico e conseguente coordinamento con il CED della Motorizzazione per la disposizione delle necessarie modifiche e integrazione al sistema;
- predisposizione degli atti necessari per consentire il pagamento digitale dei diritti e dei compensi richiesti per effettuare le pratiche presso gli STED, in sostituzione dei versamenti su bollettino postale. A tal fine è stato redatto un nuovo tariffario che sarà utilizzato dal CED Motorizzazione per i suddetti pagamenti elettronici;
- predisposizione dei provvedimenti di abilitazione degli studi di consulenza e dei raccomandatari marittimi ad operare come (STED);
- implementazione delle funzioni che prima erano svolte dalle conservatorie presso gli uffici periferici (Capitanerie di porto e Motorizzazioni) attivando nuove procedure, aggiornando la modulistica e curando le dovute comunicazioni con tutte le amministrazioni coinvolte.

Nel corso dell'anno è stato predisposto e rilasciato un nuovo aggiornamento dell'applicativo STED (www.ilportaledellautomobilista.it) che ha modificato e integrato il sistema introducendo ulteriori funzionalità e nuove tipologie di pratiche. Le variazioni sono state comunicate all'utenza interessata con la circolare prot. 7721 del 12.03.2024.

Si sono tenute numerose sessioni di lavoro da remoto con la società *Leonardo* per la progettazione e la realizzazione di un nuovo portale dell'applicativo STED (c.d. STED 2.0). L'attività di definizione dei requisiti tecnici del nuovo portale è terminata. Nel corso del 2025 si dovrà provvedere alla realizzazione tecnica, al collaudo e al rilascio del portale.

Riforma del codice della nautica

Il 99% dei provvedimenti di attuazione della riforma del codice della nautica da diporto è in vigore o sta completando l'iter di adozione o di emanazione.

La Direzione generale per il mare, il trasporto marittimo e le vie d'acqua interne ha offerto supporto all'Ufficio legislativo nell'esame di osservazioni contenute nei pareri espressi dalle Autorità di garanzia e dal Consiglio di Stato per l'adeguamento del testo degli schemi di provvedimento

Allo stato residuano:

- le direttive del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro della salute, di cui all'articolo 53-bis (Conduzione di unità da diporto sotto l'influenza dell'alcool), comma 6;
- le direttive del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro della salute, nonché il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, della giustizia e della salute, di cui all'articolo 53-quater (Conduzione di unità da diporto in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope), rispettivamente, commi 4 e 5.

Decreto per l'aggiornamento ISTAT degli importi dei diritti e dei compensi per le operazioni relative alla nautica da diporto

**MIT**

dip.trasporti@pec.mit.gov.it
segr.dtn@mit.gov.it



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

È stata predisposta la bozza del decreto interministeriale per l'aggiornamento con gli indici ISTAT degli importi dovuti dall'utenza per le operazioni in materia di nautica da diporto.

L'aggiornamento è previsto dall'art. 63, comma 3, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 ed ha cadenza biennale.

Al riguardo sono in corso le interlocuzioni con il Ministero dell'economia e delle finanze sul provvedimento.

Titoli professionali marittimi per il diporto

Sono allo studio un provvedimento di istituzione di un certificato di competenza IMO STCW per il comando di unità navali fino a 200 GT e di un certificato di competenza IMO STCW per il comando di unità navali fino a 500 GT, sulla base della regola VI/1 della Convenzione, per sostenere la competitività della marineria nazionale.

Nel frattempo, sono stati adottati i decreti dirigenziali attuativi del titolo professionale di ufficiale di navigazione del diporto di 2° classe, che inizia in tal modo ad essere rilasciato.

Il procedimento amministrativo di riconoscimento (*endorsement*) dei certificati di competenza del diporto italiani presso le Autorità marittime straniere e il reciproco provvedimento di riconoscimento da parte delle Autorità marittime italiane dei certificati di competenza esteri sono condotti, per i Paesi membri dell'Unione europea, sulla base della direttiva comunitaria e, per i Paesi terzi, sulla base di accordi bilaterali. L'accordo bilaterale con la Federazione Russa è sospeso in ottemperanza alle sanzioni decise dall'Unione europea a seguito della guerra tra Ucraina e Federazione Russa.

Riforma degli esami per il conseguimento delle patenti nautiche

A seguito dell'entrata in vigore del decreto 10 agosto 2021, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale – Serie Generale n. 232 del 28/09/2021, ed all'emanazione dei decreti dirigenziali di approvazione dell'elenco unico nazionale dei quiz e delle prove di carteggio, è continuata la costante assistenza alle autorità competenti al rilascio delle patenti nautiche, alle scuole nautiche e ai centri di istruzione per la nautica, per un'uniforme interpretazione delle disposizioni e un'omogenea organizzazione degli esami.

Sono emerse criticità che hanno dato origine a potenziale contenzioso, talvolta prevenuto o risolto in autotutela per cessazione della materia del contendere.

Il decreto dovrà comunque essere oggetto di modifica, per includere la patente nautica di categoria D, tipo D2.

In vigore del decreto di disciplina della patente nautica di categoria D, tipo D1, è in corso la modifica del programma di gestione degli esami per il conseguimento delle patenti nautiche, in collaborazione con il CED della Direzione generale per la motorizzazione civile, e dello stampato a rigoroso rendiconto della patente nautica, che deve tra l'altro includere anche la patente nautica di categoria D, tipo D2.

Anagrafe nazionale delle patenti nautiche

Con riferimento al regolamento in materia di anagrafe nazionale delle patenti nautiche (in attuazione dell'articolo 39-bis, comma 5, del decreto legislativo 171/2005), il cui decreto interministeriale è in fase di adozione, si sono tenute numerose sessioni di lavoro da remoto con la

**MIT**

dip.trasporti@pec.mit.gov.it
segr.dtn@mit.gov.it

*Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**Dipartimento per i trasporti e la navigazione*

società DXC finalizzate alla progettazione e alla realizzazione del portale per la gestione dell'anagrafe suddetta. Nel corso del 2025 proseguiranno i lavori per implementare il portale con le funzioni necessarie alla gestione delle fasi istruttorie del procedimento di rilascio delle patenti nautiche.

Decreto Interministeriale per l'aggiornamento delle modalità di comunicazione telematiche attività di noleggio occasionale

È stata predisposta, di concerto con l'Agenzia delle Entrate, una bozza di decreto interministeriale per l'aggiornamento del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e del lavoro e delle politiche sociali, del 26 febbraio 2013, recante "definizione delle modalità di comunicazione telematiche necessarie allo svolgimento dell'attività di noleggio occasionale di unità da diporto" e successive modificazioni.

Il testo del provvedimento è in fase di condivisione con le altre Amministrazioni interessate (Comando Generale delle Capitanerie di Porto, INPS, INAIL).

ATTIVITA' DI VIGILANZA NAUTICA DA DIPORTO

Attività di vigilanza sul mercato (Prodotti della nautica da diporto)

È proseguita l'attività svolta congiuntamente con il MIMIT in relazione all'attuazione degli adempimenti connessi al decreto legislativo 12 ottobre 2022, n. 157 emanato in attuazione del regolamento UE 2019/1020 relativo alla semplificazione ed il riordino del sistema di vigilanza del mercato. In particolare, funzionari della Direzione generale per il mare, il trasporto marittimo e le vie d'acqua interne hanno partecipato ad una serie di riunioni indette dal MIMIT finalizzate all'implementazione del sistema SCMS per lo scambio di informazioni tra le Autorità di vigilanza del mercato dei Paesi Membri relative ad indagini su prodotti presunti non conformi. Sono state inoltre effettuate riunioni ai fini dell'assegnazione del fondo previsto per la vigilanza mercato, limitatamente a spese per i laboratori di prova e per l'informatizzazione.

Si è realizzata un'implementazione delle attività di sorveglianza del mercato mediante l'interfaccia con il Sistema Telematico Centrale della Nautica da diporto (SISTE), attuata con lo svolgimento delle attività UCON, che ha fatto registrare un incremento delle attività di verifica documentale nei confronti di cantieri costruttori, importatori e distributori dovute all'evidenziarsi di non conformità formali riscontrate nei prodotti in sede di convalida delle diverse tipologie di pratiche previste per la registrazione delle unità da diporto nel sistema. Sono state inoltre avviate e positivamente concluse le attività di controllo, verifica e risoluzione delle non conformità riscontrate su alcuni operatori economici nazionali i cui prodotti sono risultati non conformi in seguito a controlli promossi da diverse Autorità di vigilanza del mercato di altri paesi membri dell'Unione Europea.

Le attività svolte nel settore, nel corso dell'anno 2024, hanno principalmente riguardato:

- Attività di interscambio comunicazioni e dati in sede comunitaria, in ambito ADCO (gruppo di cooperazione tra gli stati membri sulla vigilanza del mercato della nautica da diporto) sono state processate nel corso dell'anno numerose comunicazioni provenienti dall'Europa e si è partecipato al 49° ADCO Meeting tenutosi a Ghent nel dicembre 2024;
- Valutazione delle notifiche di non conformità di prodotti rilevate da altri stati membri e trasmesse a mezzo portali ICSMS e RAPEX con conseguenti istruttorie presso gli operatori economici ed eventuali provvedimenti;

**MIT**

dip.trasporti@pec.mit.gov.it
segr.dtn@mit.gov.it

*Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**Dipartimento per i trasporti e la navigazione*

- Valutazione delle segnalazioni di non conformità di prodotti non compresi nella direttiva di prodotto ma rilevati ai fini della normativa sul diporto con conseguente diffusione agli operatori del settore;
- Partecipazione, in rappresentanza dell'Italia, alle attività del Comitato permanente di supporto alle attività della Commissione europea, ai sensi dell'art. 50 della Direttiva 2013/53/UE, partecipando, in modalità da remoto, alla riunione indetta per il giorno 20 settembre 2024;
- Controlli sul territorio nazionale degli operatori del settore e cantieri;
- Attività di coordinamento per la gestione ed il collegamento con le banche dati presso la Commissione Europea dell'elenco nazionale dei Codici Identificativi dei Costruttori (MIC), pubblicando sul sito CIRCABC della Commissione i necessari aggiornamenti nel-le date 08 maggio 2024 e 17 ottobre 2024;
- Attività istruttoria e rilascio di n. 5 Codici Identificativi dei Costruttori (MIC) per fabbricanti con sede in paesi non facenti parte della Comunità Europea per il successivo inserimento nella citata banca dati presso la Commissione Europea.

In attuazione dell'art. 60 del D.lgs. 171/2005 sono state avviate le attività per la realizzazione e la successiva immissione dei dati relativi al previsto "Archivio dei prodotti della nautica da diporto" il cui popolamento è attuato a seguito delle segnalazioni ed informazioni che le Autorità Marittime locali devono inviare a seguito delle inchieste conseguenti ai sinistri marittimi occorsi e nei quali siano coinvolte le unità da diporto.

Attività di vigilanza sugli Organismi Notificati ai sensi del D.lgs. n. 5/2016

Le attività svolte nel settore, nel corso dell'anno 2024, hanno principalmente riguardato:

- Attività d'Ufficio in espletamento delle pratiche pervenute in relazione alle comunicazioni degli Organismi Notificati, in ambito diporto, sui tecnici incaricati, nel contesto dell'apposita Struttura Tecnica ex art. 11 del D.M 04.11.2016, con collegamenti interministeriali (MIMIT);
- Partecipazione a riunioni con funzionari MIMIT in relazione alle attività di competenza della Struttura Tecnica ex art. 11 del D.M 04.11.2016;
- Attività di audit per il rinnovo delle notifiche europee presso n. 7 Organismi notificati per il diporto ai sensi del D. Lgs 5/2016 e della Direttiva 2013/53/UE. In particolare, oltre ai necessari audit sul posto, per ognuna delle Società sono state istruite tutte le dovute attività di sorveglianza, controllo e verifica del mantenimento dei requisiti previsti per il mantenimento dell'autorizzazione ad operare quali organismi di valutazione della conformità. Le relative istruttorie si sono positivamente concluse con il rilascio dei previsti Decreti Interministeriali autorizzativi e l'invio alla Commissione Europea per la notifica e l'iscrizione nel sistema informativo europeo degli organismi di certificazione della conformità dei prodotti coperti da Direttive di prodotto (N.A.N.D.O.)
- Attività di verifica a campione sulle certificazioni CE dei prodotti della nautica da diporto e sulle attestazioni di idoneità emesse dagli Organismi Notificati per gli scopi previsti dal D.lgs. 171/05 "Codice della nautica da diporto" e dal relativo Regolamento D. 146/08.

**MIT**dip.trasporti@pec.mit.gov.it
segr.dtn@mit.gov.it



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

Attività di vigilanza e monitoraggio del settore della nautica da diporto, in ottemperanza a quanto previsto dal D.M. 04.11.2016 e dal D.lgs. n. 171 del 18.07.2005 “Codice della nautica da diporto”

Da ultimo si pone in evidenza che nel corso dell'anno 2024 personale della Direzione Generale incardinato presso la struttura tecnica presso il MIMIT ha proseguito l'attività istituzionale di propria competenza svolgendo n. 8 riunioni nell'ambito della Struttura Tecnica MIT – MIMIT prevista dal D. Lgs 5/2016. Sempre in coordinamento con il MIMIT sono poi proseguite le attività, riunioni e scambi documentali, inerenti al rinnovo del Decreto Tariffe per la determinazione delle tariffe per i servizi resi dal MIMIT e dal MIT e relative modalità di pagamento a carico degli Organismi Notificati, ai sensi del decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5 e dell'articolo 47 della legge 6 febbraio 1996, n. 52. È stata, infine redatta una bozza di Convenzione tra le due amministrazioni vigilanti e l'ente unico di accreditamento Accredia per lo svolgimento delle operazioni di accreditamento degli Organismi Notificati.

Sono state inoltre svolte le seguenti attività:

- Revisione check list per le visite presso gli organismi;
- Riunioni interministeriali dedicate ad attività istruttoria;
- Emissione di solleciti relativi al versamento delle tariffe nei confronti di organismi notificati con relativo aggiornamento delle banche dati relative ai pagamenti effettuati;
- Acquisizione di comunicazioni relative al reclutamento o cessazione del personale preposto alle prove ed ai controlli;
- Richiesta di aggiornamento dei dati on line relative alle pagine web ad accesso riservato alle amministrazioni vigilanti;
- Sono stati, inoltre, curati i rapporti e supportato la commissione Europea nell'ambito delle attività inerenti alla nautica da diporto; in particolare si è partecipato a riunioni periodiche da remoto: Expert meeting ed AdCO meeting.

**MIT**

dip.trasporti@pec.mit.gov.it
segr.dtn@mit.gov.it

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA



192270145430