MIN_MUSUMECI-0001692-P-25/05/2026

Segreteria del Presidente
TRANSITO 03/06/2026

Doc CCXXVII, n. 4

Presidenza del Consiglio dei Ministri

IL MINISTRO PER LA PROTEZIONE CIVILE
E LE POLITICHE DEL MARE

Onorevole Presidente,

si trasmette, 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, la Relazione annuale sullo stato di attuazione del Piano del mare approvata dal Comitato interministeriale per le politiche del mare nella seduta del 7 maggio 2026.

Con vive cordialità,

Nello Musumeci

Camera dei Deputati
ARRIVO 4 Giugno 2026
Prot: 2026/0000950/TN

Egregio Signore
On.le Lorenzo Fontana
Presidente della Camera dei deputati
Piazza di Montecitorio
Roma

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 2023-2025»

Anno 2025

(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)

La presente Relazione illustra al Parlamento le attività svolte dai pertinenti Dicasteri nel corso dell'anno 2025 ai fini dell'attuazione degli indirizzi strategici in materia di politiche marittime espressi nel Piano del mare. Il documento si fonda principalmente sui contributi forniti dalle Amministrazioni competenti in relazione a ciascuna delle direttrici previste dal Piano (in allegato). Tali contributi costituiscono parte integrante del presente documento.

La relazione comprende anche il rapporto sull'attività del Comitato Interministeriale per le politiche del mare (Cipom), 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.

Sommario

INTRODUZIONE **4**
1. SPAZI MARITTIMI **8**
2. ROTTE COMMERCIALI **10**
3. I PORTI **12**
4. ENERGIA PROVENIENTE DAL MARE **19**
5. TRANSIZIONE ECOLOGICA DELL'INDUSTRIA DEL MARE **21**
6. PESCA E ACQUACOLTURA **23**
7. CANTIERISTICA **24**
8. INDUSTRIA ARMATORIALE **26**
9. LAVORO MARITTIMO **27**
10. GLI ECOSISTEMI E LE AREE MARINE PROTETTE **30**
11. DIMENSIONE SUBACQUEA E RISORSE GEOLOGICHE DEI FONDALI **32**
12. SISTEMA DELLE ISOLE MINORI **37**
13. TURISMI DEL MARE **39**
14. CAMBIAMENTI CLIMATICI **43**
15. COOPERAZIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE **44**
16. SICUREZZA **49**
ALLEGATI - CONTRIBUTI AMMINISTRAZIONI **50**

INTRODUZIONE

L'Italia, per la sua posizione e conformazione geografica, economia di trasformazione e vocazione marittima, ambisce a un ruolo di primo piano nell'economia del mare europea ed internazionale.

La nostra Penisola è immersa al centro del Mediterraneo, dove si sviluppa il flusso di rotte che collegano l'Indo-Pacifico all'Oceano Atlantico e all'Europa. Con i suoi 8.000 Km di costa, 15 Regioni che affacciano sul mare e un vasto sistema insulare, dipende dal mare per diversi fattori vitali per il funzionamento della nostra società, che riguardano i trasporti, il commercio, la portualità, l'industria, l'approvvigionamento energetico, la sicurezza, le comunicazioni digitali, la valorizzazione sostenibile delle risorse, il turismo, la cultura, la pesca, la protezione dell'ambiente.

In Italia, l'economia del mare genera un valore aggiunto pari a 76,6 miliardi di euro, con 1,1 milioni di occupati. Considerato il moltiplicatore economico (1,8), essa apporta un contributo al Prodotto interno lordo di oltre 200 miliardi di euro (pari all'11,3% del PIL nazionale)1.

Riconoscendo l'interesse strategico dell'economia marittima, il 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.

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.

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 31 luglio 2023 il Cipom ha approvato all'unanimità il primo Piano del mare nazionale, redatto grazie all'impegno profuso da tutti i soggetti istituzionali e avvalendosi di un gruppo di dieci esperti di questioni marittime, a seguito di specifiche audizioni tematiche, che hanno coinvolto, altresì, esponenti del mondo dell'imprenditoria, dell'associazionismo e della ricerca, assieme alle pertinenti Amministrazioni.

Il Piano costituisce il riferimento per gli strumenti di pianificazione di settore e rappresenta lo strumento unitario di pianificazione strategica delle politiche marittime nazionali. Esso definisce una visione olistica del sistema-mare, inteso quale ambito trasversale che integra dimensioni economiche, ambientali, sociali, infrastrutturali, energetiche, culturali, di sicurezza e di proiezione internazionale. Il Piano e 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.

---

[1] Fonte: Ossermare 2025 - Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne e "Risorsa mare" di TEHA group.

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

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, il Presidente del Consiglio dei ministri o un Ministro da lui delegato trasmette alle Camere, entro il 31 maggio di ogni anno, una relazione sullo stato di attuazione del Piano del mare.

La presente Relazione annuale riferisce quindi sull'attuazione del «Piano del mare 2023-2025» nel corso dell'anno 2025, dando conto delle attività svolte, dei risultati conseguiti e delle principali criticità emerse, sulla base dei contributi forniti dalle Amministrazioni competenti nell'ambito delle rispettive attribuzioni e coordinati dal Dipartimento per le politiche del mare.

La Relazione non si esaurisce in un adempimento informativo nei confronti del Parlamento, ma si configura quale strumento di monitoraggio dinamico e di valutazione integrata dell'azione dello Stato sul mare.

Si evidenzia, infine, l'attività svolta dal Cipom nel corso del 2025 finalizzata a fornire il necessario coordinamento interministeriale per l'attuazione delle politiche del mare, che si è sviluppata attraverso un articolato programma di sedute e di riunioni preparatorie finalizzate all'esame, alla proposta e all'avanzamento dei lavori programmati nell'ambito del Piano del mare. Nel periodo di riferimento, si sono tenute complessivamente quattro riunioni del Comitato nelle date del 20 maggio, 25 giugno, 29 luglio e 14 ottobre 2025, nel corso delle quali sono stati esaminati i principali dossier strategici afferenti alle competenze del Cipom.

A supporto di tali attività, il Dipartimento per le politiche del mare ha tenuto sei riunioni tecnico-preparatorie il 3 febbraio, 9 aprile, 13 maggio, 16 giugno, 16 luglio e 16 settembre 2025, per la preparazione istruttoria dei temi all'ordine del giorno del Comitato, assicurando il necessario coordinamento interministeriale per la definizione dei contenuti. Nel complesso sono stati istruiti e trattati 23 argomenti, articolati nell'ambito dei cinque ordini del giorno delle sedute del Cipom.

Il Comitato ha adottato nel corso delle suddette attività due delibere concernenti:

– l'approvazione della relazione sullo stato d'attuazione del Piano del mare, ai sensi dell'art.12, comma 10, del decreto-legge11 novembre 2022, n. 17, convertito con modificazioni dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204,
– il parere di compatibilità colle linee politico-strategiche espresse nel Piano del mare (ai sensi del punto 5.3. della direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 febbraio 2024, in materia di coordinamento delle politiche del mare), dello schema di d.P.R. per l'istituzione della zona economica esclusiva (ZEE).

Argomento di fondamentale importanza e trasversale a tutte le direttrici è, inoltre, quello della necessità di porre rimedio ad un problema culturale di scarsa consapevolezza della vocazione marittima del nostro Paese, che penalizza fortemente la possibilità di cogliere appieno il potenziale di crescita per il nostro Paese racchiuso nella risorsa mare. È, quindi, urgente favorire una piena diffusione della cultura marittima presso la società civile, le scuole, le imprese e le stesse istituzioni pubbliche al fine di infondere conoscenza e valorizzare il mare quale risorsa ambientale, culturale, scientifica ed economica, nonché per diffondere tra le giovani generazioni i valori della cultura marinara e della tutela dell'ambiente marino.

A tal fine, il Ministro per le Politiche del mare ha organizzato, attraverso l'omonimo Dipartimento, le seguenti iniziative, volte a contribuire alla diffusione della cultura marittima:

- la seconda edizione della rassegna letteraria "Pagine d'aMare", dedicata alla narrativa, alla saggistica e alla divulgazione connesse al mare come luogo di cultura, storia e identità;

- l’evento “Giornata del Mare” nell’ambito di Expo Osaka 2025, concepito come vetrina internazionale per presentare le eccellenze italiane nel campo della sostenibilità marina, dell’innovazione e dell’economia blu;
- gli Stati Generali delle Isole Minori Marine, occasione di confronto istituzionale sulle peculiarità, le esigenze e le prospettive di sviluppo dei territori insulari.

A tali iniziative si è affiancato un ciclo itinerante di approfondimenti tematici intitolato “Parliamodimare”, ideato come occasione di confronto tra Amministrazioni nazionali e locali, operatori economici e rappresentanti del terzo settore. Nel 2025, il ciclo si è articolato sui seguenti tre appuntamenti:

- Pozzallo (RG) – “La pesca, l'acquacoltura e il coraggio di scommettere”;
- Venezia – “Il lavoro marittimo, navigando tra innovazione e formazione”;
- Castellammare di Stabia (NA) – “La strategia industriale marittima, per costruire assieme le navi del futuro”.

A ciò si aggiungono gli sforzi profusi da altri Dicasteri l’11 aprile di ogni anno, in occasione della Giornata del mare e della cultura marinara, istituita in Italia, con le stesse finalità, dal decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229.

Molteplici sono state le iniziative realizzate, con il contributo centrale del Ministero dell’istruzione e del merito per il coinvolgimento degli studenti, e con un articolato calendario di attività nelle istituzioni scolastiche di ogni ordine e grado, in collaborazione con la Marina, il Corpo delle Capitanerie di porto e quello della Guardia di Finanza.

Anche il MAECI ha partecipato con un comunicato sulle principali attività da esso svolte in ambito marittimo, declinato nelle sue diverse dimensioni di sicurezza, ambientale e promozione dell’economia blu.

Per il tramite delle proprie rappresentanze diplomatiche e consolari, ha, inoltre, diramato alle 54 scuole italiane operanti all’estero un’informativa relativa alla “Giornata del Mare” incoraggiando queste ultime a realizzare attività su tale tema.

Nel corso del 2025, il Ministero delle Imprese e del *Made in Italy* ha contribuito attivamente al tour mondiale dell'Amerigo Vespucci nelle tappe internazionali e nell'intera fase mediterranea, conclusosi il 10 giugno 2025 con il rientro della Nave nel porto di Genova. Il MIMIT ha curato, in collaborazione con ADI Design Museum, la mostra itinerante "Italia Geniale. Design enables", presente in tutte le otto tappe internazionali del Villaggio Italia e dedicata alle eccellenze del design industriale italiano. In ciascuna delle principali tappe internazionali il Ministero ha organizzato il seminario "Investire in Italia: dove l'innovazione incontra la tradizione" sull'attrazione degli investimenti esteri, nonché conferenze tematiche su Blue & Space Economy — con la partecipazione di rappresentanti di agenzie spaziali, imprese e istituzioni di entrambi i Paesi — e il Global Startup Program in partnership con ICE e CDP Venture Capital.

Inoltre, grazie alla disponibilità del Fondo per l’economia blu, istituito dall’articolo 1, comma 725, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, sono state assunte le seguenti iniziative:

- istituzione del titolo di Capitale italiana del mare (Decreto interministeriale del 4 novembre 2025) da assegnare annualmente, assieme alla dotazione di 1 milione di euro, al Comune costiero in grado di presentare la migliore progettualità per la diffusione della cultura marittima;
- pubblicazione di un Avviso pubblico (10 dicembre 2025) finalizzato al finanziamento di interventi di sviluppo, riqualificazione e ammodernamento di porticcioli, approdi e borghi marinari, destinato a Comuni litoranei italiani, Unioni di Comuni, Comunità isolane e arcipelaghi con

popolazione residente non superiore a 30.000 abitanti, per un importo complessivo di 2.100.000 euro.

Inoltre, il Ministero della Cultura ha portato a termine attività di sensibilizzazione sui territori di competenza, anche nelle scuole di ogni ordine e grado, volte a promuovere la tutela e la valorizzazione del patrimonio culturale costiero e marino, anche sommerso. Più nel dettaglio, tra le citate attività si evidenziano quelle condotte:

- dalla Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo, quali "Il mare e Taranto, un gioco di Squadra", promossa dal 3 marzo al 7 aprile 2025 dalla Marina Militare, Comando Interregionale Marittimo Sud, con visita delle proprie sedi agli studenti delle scuole superiori di Taranto; "L'archeologia e il mare", comprendente visite guidate alla mostra "Recuperati dagli Abissi" e al laboratorio di restauro; la conferenza pubblica presso il Centro Operativo di Olbia (28 giugno 2025) sulle attività della Soprintendenza, la civiltà nuragica e il mare, il patrimonio culturale sommerso in Italia e l'impatto antropico tra cambiamenti climatici, inquinamento e opere strategiche; la partecipazione alla XXVII Borsa Mediterranea del Turismo Archeologico 2025 (30 ottobre-2 novembre 2025) mediante l'organizzazione di uno *stand* dedicato alle attività della Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo e conferenze sull'archeologia subacquea;

- dalla Soprintendenza ABAP per la città metropolitana di Bari, con un intervento, nell'ambito delle conferenze d'area per il decennale del Piano Paesaggistico Regionale della Puglia, dedicato alle "Attività di tutela sul territorio: le trasformazioni del paesaggio costiero" (Tricase, 22 maggio 2025). Per il 2026 la SABAP ha previsto: "Punta della Penna: riscoprire la storia per costruire il futuro", laboratorio archeologico presso il sito preistorico costiero di Punta della Penna a Bari – Torre a Mare in collaborazione con l'Istituto Comprensivo di Bari JAPIGIA II - TORRE A MARE (BA); "Il mare oltre la riva – Bari. Pietre che parlano", laboratori didattico-esperienziali aperti alle scuole del territorio in collaborazione con la Capitaneria di Porto di Bari; "Il mare oltre la riva - Monopoli - Tra Terra e Mare", laboratori didattico-esperienziali aperti alle scuole del territorio, in collaborazione con la Capitaneria di Porto di Monopoli (BA).

1. SPAZI MARITTIMI

Un'efficace gestione degli spazi marittimi nazionali costituisce presupposto essenziale per lo sviluppo di qualsiasi attività marina antropica e per un'economia blu perfettamente in equilibrio tra sostenibilità e valorizzazione delle risorse marine, nonché coerente con gli interessi strategici dello Stato.

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 concorre 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).

La norma è antecedente all'istituzione sia del Cipom, sia del Dipartimento per le politiche del mare cui le disposizioni attuali attribuiscono il ruolo di coordinamento rispettivamente strategico e tecnico delle politiche medesime. Nel corso della riunione tecnico-preparatoria del 3 febbraio 2025, è emersa la necessità di attribuire un ruolo attivo al Dipartimento nel TIC, in ragione della sua trasversalità e dell'esigenza di assicurare la visione d'insieme all'attività di pianificazione conseguente all'approvazione dei Piani nazionali di gestione dello spazio marittimo, ferma restando la competenza del MIT e mantenendo il TIC presso la Presidenza del Consiglio dei ministri. Tale decisione, si è tradotta nella formulazione di uno specifico emendamento al d.d.l. "Valorizzazione risorsa mare" approvato dal Consiglio dei ministri il 25 novembre 2024.

Inoltre, la gestione degli spazi marittimi è strettamente connessa all'estensione della giurisdizione marittima dello Stato, potendosi esercitare pienamente solo entro i suoi limiti. Un primo importante passo in avanti verso l'ampiamento dei suddetti confini è stato compiuto il 25 giugno 2025. In tale data, il Cipom ha infatti adottato il parere di compatibilità alla politica generale del Governo espressa nel Piano del mare (ai sensi del punto 5.3. della direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 febbraio 2024, in materia di coordinamento delle politiche del mare) della bozza di un d.P.R. elaborato dal MAECI su una prima proclamazione parziale della Zona economica esclusiva (ZEE) nelle acque antistanti la Croazia e la Grecia – oggetto di accordi già stipulati - nonché nel Mar Tirreno centrale e meridionale, in cui l'Italia è frontista di sé stessa. Nel corso della stessa seduta, è stata, altresì, indicata l'opportunità d'istituire un tavolo tecnico per compiere una ricognizione degli interessi nazionali marittimi nei quadranti non interessati da questa prima proclamazione parziale, sì da disporre del quadro informativo necessario per una negoziazione ottimale e pienamente consapevole, a beneficio del MAECI.

Con riferimento, invece, alle attività sulla piattaforma continentale, nell'ambito della stessa riunione, è, altresì, emersa la necessità di novellare l'ormai superata legge 613 del 21 luglio 1967, che reca la disciplina delle attività di prospezione, ricerca e coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi nel sottofondo marino e che risulta addirittura antecedente alla stessa UNCLOS.

Il Comitato interministeriale per le politiche del mare ha quindi svolto un ruolo centrale nel garantire l'unitarietà dell'azione di Governo in materia di spazi marittimi, assicurando il raccordo tra le Amministrazioni competenti e favorendo l'integrazione delle politiche settoriali. Il Dipartimento per le politiche del mare ha, invece, assicurato il coordinamento tecnico-amministrativo e il supporto alle attività di pianificazione, monitoraggio e indirizzo strategico, contribuendo alla coerenza complessiva dell'azione istituzionale.

In ordine alla pianificazione dello spazio marittimo (PSM), nel corso dell'anno è stata avviata

la fase attuativa dei Piani di gestione dello spazio marittimo, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 25 settembre 2024, n. 237, ai sensi del decreto legislativo 17 ottobre 2016, n. 201. L'attenzione si è progressivamente spostata dalla definizione del quadro pianificatorio alla verifica della sua concreta applicazione, anche al fine di garantirne la coerenza con le esigenze settoriali emergenti e con le pianificazioni degli Stati membri confinanti. In tale contesto nell'ambito del Comitato tecnico dedicato al monitoraggio dell'attuazione dei Piani, in data 12 marzo 2025, è stato attivato il tavolo interistituzionale "Eolico offshore nella PSM", con l'obiettivo di avviare studi propedeutici all'individuazione, da parte del MASE in collaborazione col MIT, in qualità di Autorità competente per la pianificazione dello spazio marittimo (PSM), di aree maggiormente vocate allo sviluppo dell'energia eolica d'altura, all'interno delle acque marine oggetto dei piani di gestione dello spazio marittimo (PGSM). Nel corso del 2025, è proseguita, inoltre, la partecipazione dell'Italia alle consultazioni pubbliche transfrontaliere avviate da altri Stati membri dell'Unione europea nell'ambito della pianificazione dello spazio marittimo ai sensi della Direttiva 2014/89/UE. In particolare, le consultazioni promosse da Francia e Croazia hanno consentito di approfondire le interazioni tra le rispettive pianificazioni nazionali e di rafforzare il coordinamento a livello di bacino marittimo, anche attraverso l'esame delle risultanze in apposite sedute del Comitato tecnico di monitoraggio. Un passaggio di particolare rilievo ha riguardato l'istituzione parziale della Zona economica esclusiva italiana. A seguito del parere favorevole espresso dal Comitato interministeriale per le politiche del mare nella seduta del 25 giugno 2025, il Consiglio dei ministri ha approvato lo schema di regolamento per l'istituzione parziale della Zona economica esclusiva ai sensi della legge 14 giugno 2021, n. 91. Il regolamento è stato successivamente approvato in via definitiva dal Consiglio dei ministri il 18 settembre 2025, su iniziativa del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, ed è entrato in vigore con decreto del Presidente della Repubblica del 26 settembre 2025. La Zona economica esclusiva istituita interessa il Mar Adriatico centro-settentrionale, il Mar Ionio e il Mar Tirreno meridionale. Sono proseguiti i negoziati per la delimitazione delle rispettive ZEE con Malta.

Nel corso del 2025, è inoltre proseguito l'iter di approvazione parlamentare del disegno di legge di iniziativa governativa per la "Valorizzazione della risorsa mare", approvato dal Consiglio dei ministri il 25 novembre 2024 e presentato al Parlamento, in particolare al Senato della Repubblica, nel mese di agosto 2025. Il provvedimento prevede l'istituzione della zona contigua sino a 24 miglia nautiche dalla linea di base, nella quale, conformemente a quanto previsto dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, lo Stato costiero può esercitare il controllo necessario al fine di prevenire o punire le violazioni delle proprie leggi e regolamenti in materia doganale, fiscale, sanitaria, di immigrazione e di tutela del patrimonio culturale subacqueo. L'istituzione della zona contigua è stata proposta dal Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare e dal Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale.

Infine, si evidenzia che, su mandato del Cipom attribuito nella seduta del 20 maggio 2025, è stato predisposto uno schema normativo relativo al Passaggio inoffensivo, attualmente in coordinamento con i Dicasteri competenti per le materie elencate nell'art. 21 della UNCLOS (MAECI, MIT, MEF, Min. Interno).

2. ROTTE COMMERCIALI

Nel corso del 2025, le attività riconducibili alla direttrice si sono sviluppate lungo un ampio spettro di interventi, riguardanti i collegamenti marittimi di passeggeri e merci, le infrastrutture e i servizi a supporto dei traffici, nonché il quadro normativo, regolatorio e fiscale di riferimento, con l'obiettivo di rafforzare continuità, efficienza e competitività delle rotte e delle filiere logistiche connesse.

Con particolare riguardo al traffico passeggeri e merci con le isole maggiori e con le isole minori, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ottica di una maggiore semplificazione della disciplina e coerentemente con il decentramento amministrativo operante in altre realtà regionali, ha proseguito proficui contatti con la Regione Siciliana, affinché la Regione acquisisca una maggiore autonomia nella disciplina della gestione del servizio. All'attualità, pur risultando l'istruttoria in una fase avanzata, non si è ancora pervenuti a una definizione operativa delle iniziative intraprese nell'ottica sopraindicata; si ritiene, tuttavia, che il risultato atteso possa essere traguardato nel corso del 2026. Per quanto attiene, invece, agli aspetti infrastrutturali, si evidenzia che, nell'ambito del generale potenziamento dell'accessibilità e della ricettività portuale previsto dal programma di opere di cui al decreto ministeriale n. 330 del 2021, sono in corso iniziative dirette all'implementazione dell'offerta di approdo nei porti principali di collegamento con le isole maggiori, nonché con quelle minori, e sull'attuazione dell'anzidetto programma il MIT effettua un monitoraggio dedicato.

In relazione al traffico passeggieri il segmento delle crociere si colloca tra quelli a maggior crescita nell'ultimo triennio supportati da interventi rivolti allo sviluppo dell'accessibilità marittima, nonché della resilienza delle infrastrutture e all'aumento selettivo della capacità portuale dedicati (si citano, a mero titolo esemplificativo, le iniziative nei porti di Civitavecchia, Napoli, Venezia, Genova, Palermo e Bari).

Con riferimento al trasporto merci in contenitore, sono stati conseguiti significativi risultati nell'ambito dello sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali oggetto di finanziamento a valere sul Piano nazionale complementare, in particolare sulle previsioni del D.M. n. 330 del 2021. In tale contesto risultano in fase di avanzata attuazione interventi infrastrutturali con livelli di completamento mediamente superiori al 70–80 per cento per le opere maggiormente mature, come da monitoraggi in corso presso le Autorità di sistema portuale. Ulteriore impulso alla crescita del comparto del trasporto containerizzato è assicurato dalle iniziative di infrastrutturazione di ultimo e penultimo miglio ferroviario, anch'esse ricomprese nelle previsioni del citato D.M. n. 330 del 2021 e riferite in particolare ai principali hub di traffico; in tale quadro si evidenzia il ruolo del porto di Gioia Tauro che, nel 2024, ha registrato una movimentazione pari a 3,94 milioni di TEU, con un incremento di circa l'11 per cento rispetto all'anno precedente, confermandosi quale principale hub nazionale del traffico containerizzato e nodo strategico delle catene logistiche euro-mediterranee.

Un ambito di particolare rilievo per l'organizzazione delle rotte e la competitività delle filiere logistiche è rappresentato dalle Autostrade del Mare, che si confermano una delle leve strategiche della logistica nazionale, non solo per ridurre l'impatto ambientale e migliorare la mobilità delle merci, ma anche per sostenere il posizionamento dell'Italia nei mercati globali, in una prospettiva di sviluppo futuro del settore. A tal specifico riguardo basti citare che il numero dei collegamenti è aumentato di quasi il 50% in vent'anni, e che, nello stesso periodo, il volume della flotta impiegata è cresciuto del 111% con un aumento esponenziale dei metri lineari disponibili per il trasporto di mezzi pesanti sulle anzidette vie marittime.

In relazione al trasporto fluvio-marittimo, si rileva il persistente interesse a livello dell'Unione europea per modalità di trasporto alternative e complementari a quello su gomma, in chiave di intermodalità e di parziale sostituzione del trasporto stradale, come testimoniato dal progetto europeo "Cristal" (periodo 2022–2025), finanziato con un budget complessivo di 6,8 milioni di euro, con il duplice obiettivo di aumentare di almeno il 20 per cento la quota fluviale di trasporto merci e di migliorare dell'80 per cento l'affidabilità del sistema, attraverso sperimentazioni condotte in tre siti pilota in Italia, Polonia e Francia; in Italia, la fase sperimentale è stata condotta sul sistema idroviario Padano-Veneto, con ricerche e analisi svolte da AIPo, ENEA, Infrastrutture Venete e SOGESCA, coordinate da Unioncamere, capofila del pilot italiano, e da Uniontrasporti, competence center del sistema camerale sui temi della logistica e della mobilità sostenibile.

Infine, con riferimento al quadro normativo e regolatorio quale strumento di protezione e sviluppo dei servizi marittimi, nel corso del 2025 si è registrato un forte impegno istituzionale nel supportare iniziative, anche a livello parlamentare, dirette alla revisione del pertinente impianto normativo, tra cui spiccano, per il Codice della navigazione e il relativo regolamento di esecuzione, il disegno di legge S.673 e il disegno di legge C.919, nonché il disegno di legge S.1624 di più ampio respiro nel campo delle attività marittime. Parallelamente, alcune misure estrapolate da tali iniziative ancora pendenti hanno trovato spazio in provvedimenti adottati nel periodo, tra cui la legge 10 novembre 2025, n. 167, che reca una delega al Governo per il riordino della disciplina della navigazione in acque interne e promiscue, e la legge 2 dicembre 2025, n. 182 recante disposizioni per la semplificazione e la digitalizzazione dei procedimenti in materia di attività economiche e di servizi, con specifico riferimento, tra l'altro, alla semplificazione della gestione amministrativa del personale marittimo imbarcato, al servizio sanitario di bordo e alla disciplina del servizio dei chimici di porto, nonché il decreto 11 marzo 2025 del MIT concernente i riferimenti su l'interconnessione, l'interoperabilità, lo scambio di dati e informazioni tra il sistema di monitoraggio del traffico navale (VTMIS) e i sistemi nella disponibilità delle altre Amministrazioni interessate. Processo, quest'ultimo, in corso di implementazione, mediante il raccordo con processi digitalizzati in uso presso le Autorità di Sistema Portuale (AdSP). In coerenza con l'impostazione del Piano del Mare circa la competitività del settore, il Ministero dell'economia e delle finanze ha, inoltre, evidenziato che con l'adozione della decisione C (2024) 8730 final del 13 dicembre 2024 il regime della Tonnage Tax di cui agli articoli 155-161 del T.U.I.R è stato ulteriormente autorizzato per il decennio dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2033. Si tratta di un regime agevolativo opzionale per la determinazione forfetaria del reddito imponibile derivante dall'utilizzazione di navi adibite al trasporto marittimo o ad attività assimilate. Il 7 maggio 2025 la Commissione europea ha, inoltre, rinnovato l'autorizzazione del regime del Registro Internazionale delle navi previsto dal decreto-legge n. 457/1997 fino al 2033 con l'obiettivo di incoraggiare le compagnie di navigazione con sede o stabile organizzazione in Italia a iscrivere le navi adibite a traffici internazionali nei registri dell'Italia e dell'UE/SEE, promuovendo standard sociali, ambientali e di sicurezza.

3. I PORTI

Nel 2025 il Ministero delle infrastrutture e trasporti si è concentrato sull'attuazione degli interventi infrastrutturali programmati, sul rafforzamento della governance e della programmazione del sistema portuale, sulla digitalizzazione dei processi amministrativi e doganali e sull'integrazione dei porti italiani nelle reti di trasporto europee e globali, con specifico riguardo agli obiettivi di efficienza logistica, sicurezza, sostenibilità e transizione energetica.

Con riferimento alla importanza di mantenere in efficienza l'intero sistema portuale italiano, in ambito Cipom è emersa la necessità di assicurare un regime agile e sostenibile dei dragaggi. Il tema, sollevato dal MIT nelle sedute del 17 settembre e 18 dicembre 2024, è stato successivamente trattato in specifiche riunioni tecniche di coordinamento organizzate dal Dipartimento per le politiche del mare ed ulteriormente affrontato nella riunione del Comitato del 29 luglio 2025, nell'ambito della quale il MASE ha illustrato le iniziative in atto. Le iniziative in materia sono proseguite nel corso del 2025.

Sotto il profilo infrastrutturale, è proseguita l'attuazione del programma di opere finanziato ai sensi del decreto ministeriale n. 330 del 2021, a valere sul Fondo complementare al PNRR, finalizzato al potenziamento dell'accessibilità marittima e terrestre, alla resilienza delle infrastrutture portuali e all'adeguamento selettivo della capacità dei bacini, con iniziative rivolte tanto agli scali di rilevanza nazionale quanto ai porti inseriti nelle reti europee. Più nel dettaglio, tali interventi riguardano l'implementazione dell'offerta di approdo nei porti principali di collegamento con le isole maggiori nonché con quelle minori, l'adeguamento dei fondali, il potenziamento delle banchine operative e il miglioramento delle condizioni di sicurezza e operatività dei terminal container. Nel corso del 2025 numerosi interventi hanno registrato avanzamenti significativi, con un progressivo ingresso nelle fasi conclusive di realizzazione, come risulta dai monitoraggi effettuati presso le Autorità di sistema portuale.

Un elemento di contesto di primaria importanza per l'evoluzione degli scali è rappresentato dalla nuova disciplina europea della rete transeuropea dei trasporti. Nel periodo di vigenza del Piano del Mare 2023-2025 è entrato in vigore, il 18 luglio 2024, il nuovo Regolamento (UE) 2024/1679 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete TEN-T, che ha ridefinito il quadro strategico di riferimento, ponendo particolare attenzione all'eliminazione dei colli di bottiglia, al completamento dei collegamenti mancanti e al rafforzamento dell'integrazione tra ferrovie, strade, vie navigabili interne e rotte marittime a corto raggio, connesse ai porti e ai terminali. In tale disegno strategico la Commissione europea ha tenuto conto delle osservazioni formulate dagli Stati membri, riconoscendo l'esigenza di rafforzare le proiezioni dei corridoi verso il Mediterraneo, i Balcani e i Paesi dell'Europa orientale, anche al fine di migliorare l'accessibilità ai porti e la continuità delle catene logistiche euro-mediterranee. Per l'Italia, il nuovo assetto TEN-T valorizza il ruolo portuale prevedendo l'inclusione di ulteriori scali nella rete core e comprehensive, nonché il rafforzamento dei collegamenti tra porti, retroporti e reti terrestri.

Si colloca in questo quadro anche l'assegnazione, nell'ambito del bando CEF Transport 2024, di ulteriori contributi europei a progetti TEN-T localizzati in Italia, con incremento complessivo delle risorse comunitarie destinate al Paese nel periodo di programmazione 2021-2027, inclusi interventi orientati alla digitalizzazione del trasporto intermodale.

Nell'ambito dello sforzo di potenziamento dei porti, con particolare riferimento agli scali core TEN-T, merita specifica menzione la Diga foranea di Genova, realizzata per conto dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Opera marittima tra le più complesse in Europa, essa

avanza con lavorazioni di cantiere sia in superficie, sia sui fondali. Al 12 dicembre 2025 è stato completato l'affondamento del quindicesimo cassone; risultano consolidate oltre 50mila colonne di ghiaia, pari al 79% del totale previsto, con un avanzamento complessivo della ghiaia posata dell'87%; sono inoltre ultimati anche interventi strutturali sulle fondamenta, inclusa l'installazione di dreni lunghi 22 metri a 30 metri di profondità, elementi essenziali per stabilizzare e regolarizzare il piano di appoggio di una parte della diga.

In parallelo all'attuazione delle opere, è proseguita l'azione volta a valorizzare il ruolo dei porti nell'ambito delle Zone Economiche Speciali e delle Zone Logistiche Semplificate, quali strumenti di attrazione degli investimenti e di sviluppo economico. Nel periodo di vigenza del Piano del Mare assume rilievo l'entrata in vigore del decreto-legge 19 settembre 2023, n. 124 (c.d. "Decreto Sud"), convertito con legge 13 novembre 2023, n. 162, che ha istituito – dal 1° gennaio 2024 – la ZES unica per il Mezzogiorno, riunendo le preesistenti ZES regionali. È, inoltre, prorogata fino al 31 dicembre 2034 la Struttura di missione presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, con funzioni di indirizzo, coordinamento e attuazione delle politiche ZES, inclusa la predisposizione del Piano Strategico triennale, collegato al PNRR. È istituito, inoltre, un Portale web e lo Sportello Unico Digitale ZES (S.U.D. ZES) ove confluiscono i SUAP esistenti e che gestiscono tutti i procedimenti amministrativi per insediamenti produttivi nella ZES Unica. Più recentemente la Legge 18 novembre 2025, n. 171 ha esteso l'ambito della ZES Unica comprendendo anche Marche e Umbria – mantenendo inalterati i sistemi di governance già definiti. Il contributo del MIT ha evidenziato, con riferimento ai principali esiti conseguiti, il rilascio di 639 autorizzazioni uniche tramite sportello digitale con tempi medi intorno ai 30 giorni e un valore complessivo degli investimenti stimati, a giugno 2025, pari a 26,9 miliardi di euro, con una dinamica significativa anche in termini occupazionali e di investimenti avviati. I porti principali inclusi nella ZES Unica, secondo quanto previsto dalle precedenti ZES confluite, sono Ancona, Gioia Tauro, Napoli, Salerno, Bari, Brindisi, Taranto, Olbia, Cagliari, Palermo, Catania. Questi porti rappresentano i principali snodi marittimi strategici della ZES Unica, beneficiari delle agevolazioni fiscali e delle semplificazioni previste dallo Sportello Unico Digitale ZES. In tale contesto si collocano le valutazioni relative alla possibilità di istituire Zone Franche Doganali (ZFD) in coerenza con il Piano strategico della ZES unica, nonché il ruolo delle ZFD già presenti in porti quali Trieste, Venezia e Cagliari.

Sotto il profilo fiscale e programmatorio, il contributo MEF ha segnalato che la Legge di Bilancio 2026 estende fino al 31 dicembre 2028 il credito d'imposta Zes Unica. Con risorse complessive pari a circa 4 miliardi di euro per il prossimo triennio, l'agevolazione rafforza il proprio ruolo strategico per le imprese che puntano su beni strumentali e lo sviluppo produttivo nel Mezzogiorno. Viene esteso anche l'analogo contributo per le ZLS. In tale quadro, assume rilievo la maggiore diffusione delle ZFD, anche in ragione delle nuove disposizioni che ne favoriscono l'istituzione e ne rafforzano la funzione strategica nei porti e nei retroporti. In particolare, l'art. 70 del d.lgs. 26 settembre 2024, n. 141 prevede che le ZFD siano istituite a seguito di perimetrazione approvata con provvedimento dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli (ADM) entro 60 giorni dalla presentazione della relativa proposta; ADM ha inoltre emanato istruzioni operative per l'applicazione dei nuovi elementi di semplificazione. È stato, altresì, evidenziato che, nel caso di trasferimento di merci tra area portuale e zona franca doganale adiacente, sarà possibile effettuare tali trasferimenti senza obbligo di espletamento delle formalità doganali, purché tali movimenti siano adeguatamente registrati nelle scritture contabili.

Un ambito di intervento di primaria importanza nel 2025 ha riguardato la digitalizzazione e la semplificazione dei processi portuali, logistici e doganali, in una logica di interoperabilità tra sistemi

nazionali e standard europei. In tale ambito, il MIT ha rappresentato il proseguimento dell'impegno istituzionale per la digitalizzazione della gestione amministrativa e operativa delle attività marittime, portuali e della logistica connessa. Il Port Community System (PCS), quale sistema digitalizzato delle Autorità di sistema portuale a supporto delle operazioni e dei servizi svolti negli scali, risulta pienamente operativo nella configurazione base ed interoperabile con il Port Management Information System (PMIS) in uso presso le Capitanerie di porto per la gestione delle pratiche connesse a movimentazione, arrivo, partenza e stazionamento delle navi. Tali sistemi sono interoperabili anche tra diversi attori istituzionali e privati operanti negli scali e assicurano lo scambio dati con SafeSeaNet. Il PMIS è in transizione verso la National Maritime Single Window (NMSW) derivante dalla European Maritime Single Window (EMSWe), in conformità al Regolamento (UE) 2019/1239, con sperimentazione territoriale presso la Direzione marittima di Venezia e progressiva estensione. Nel periodo 2024-2025 tale processo ha già consentito una riduzione superiore al 50% dei dati richiesti per le dichiarazioni, secondo il principio "submit once", con effetti sui tempi di permanenza delle navi e sui costi operativi e ambientali.

In stretto raccordo con tali processi, l'Agenzia delle dogane e dei monopoli (ADM) ha evidenziato il proprio impegno strutturale nella semplificazione delle procedure doganali e nella riduzione dei tempi di permanenza delle merci nelle aree portuali, anche mediante strumenti organizzativi e tecnologici orientati alla decongestione degli spazi e alla velocizzazione dei flussi. Sono operativi numerosi corridoi controllati ferroviari e su gomma che consentono l'immediato deflusso delle merci verso aree retroportuali, dove possono essere svolte le formalità doganali anche a distanza dai punti di sbarco, favorendo l'organizzazione preventiva delle operazioni di sdoganamento e il trasferimento delle merci non soggette a controllo verso i luoghi di destinazione.

Nell'ambito della digitalizzazione e del coordinamento dei controlli si colloca lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli (SU.DO.CO.), disciplinato dal d.P.R. 29 dicembre 2021, n. 235 e richiamato anche dall'art. 20 del d.lgs. 4 agosto 2016, n. 169. ADM ha rappresentato che il progetto di digitalizzazione dei porti mira all'automatizzazione delle operazioni di entrata e uscita, imbarco e sbarco connesse all'import/export di merci, e al tracciamento della posizione doganale della merce mediante razionalizzazione e interoperabilità dei sistemi informativi; tale progettualità si colloca sistematicamente nell'ambito del SU.DO.CO., costituendone una parte essenziale con riferimento al "tracciamento merci". Nel 2024 si sono concluse attività di analisi basate sulle sperimentazioni presso gli uffici doganali di Livorno e La Spezia, utili a validare soluzioni innovative per digitalizzazione dei controlli e tracciamento merci; l'analisi ha evidenziato la necessità di migliorare l'interoperabilità tra i sistemi ADM e quelli degli enti esterni, con particolare riferimento ai flussi documentali funzionali ai controlli sostanziali, puntando anche su armonizzazione dei protocolli di scambio dati e responsabilità condivise.

Il modello SU.DO.CO. elaborato da ADM prevede un Modello Unico generalizzato e centralizzato per il tracciamento degli spostamenti delle merci, adattabile alle specificità dei singoli porti ma basato su una base comune per gestione uniforme delle informazioni, semplificazione della manutenzione e monitoraggio da parte degli stakeholder. SU.DO.CO. è articolato in tre moduli: "Gestione certificati", quale punto unico di accesso per operatori e amministrazioni coinvolte nel rilascio dei provvedimenti autorizzativi, con tracciamento e monitoraggio documentale; "Tracciamento merci", per monitorare operazioni logistiche e procedurali attraverso il tracciamento fisico e documentale; e "Gestione controlli", per coordinare le richieste di controllo delle diverse autorità, consentendo l'approccio "one stop shop", con controlli nello stesso luogo e in tempi predefiniti, mantenendo inalterate le competenze di ciascun ente.

I sistemi di digitalizzazione sono stati implementati in alcune strutture portuali, tra cui in particolare Trieste e Bari, dove è attivo un sistema automatizzato di tracciamento logistico delle movimentazioni in ingresso e uscita dai varchi, mediante lettura targhe e interoperabilità tra sistemi ADM e sistemi delle Autorità di sistema portuale. ADM ha rappresentato che la digitalizzazione verrà ulteriormente sviluppata, perfezionando l'implementazione del modulo SU.DO.CO. relativo al tracciamento merci. Inoltre, facendo tesoro delle sperimentazioni, nel 2026, i modelli già in uso verranno esportati presso diversi porti nazionali, abbinando movimentazione dei veicoli alla documentazione doganale, commerciale e di trasporto, con possibilità di localizzare la merce in ogni momento sotto il profilo fisico, giuridico e delle responsabilità di custodia. In termini di sviluppi specifici, per Trieste sono in fase di realizzazione l'estensione della funzionalità "Riscontro Uscita" su Port Tracking per accettare e gestire anche MRN stranieri di transito e l'evidenza delle differenze su colli e peso nel monitoraggio mediante sistema IOT (MEV). Per la Puglia è prevista l'estensione del sistema di tracciabilità logistica in uso nel porto di Bari ai porti di Brindisi, Monopoli, Barletta e Manfredonia. ADM ha, inoltre, evidenziato l'obiettivo di realizzare un minimo comune denominatore delle attività di digitalizzazione, garantendo parità di trattamento alle strutture portuali e prevenendo diversioni dei traffici, anche mediante servizi destinati a costituire elementi fondanti dei PCS, coerenti con gli obiettivi PNRR relativi alla digitalizzazione della catena logistica.

Nell'ambito della digitalizzazione della catena logistica, il MIT ha rappresentato, altresì, il proseguimento delle progettualità relative alla Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), finanziata dal PNRR (Missione 3, Componente 2, Investimento 2.1) con investimento complessivo pari a 250 milioni di euro, finalizzata a raccogliere e armonizzare informazioni provenienti da nodi diversi (porti, interporti, centri merci) e da autorità competenti (AdSP, Capitanerie, Dogane), abilitando lo scambio telematico di documenti e riducendo tempi di attesa e costi operativi, con monitoraggio in tempo reale lungo la catena intermodale. L'iniziativa è articolata su più linee di intervento, tra cui il LogIN Center, quale piattaforma di implementazione dell'interoperabilità tra i sistemi digitalizzati pubblici di comparto, il rafforzamento delle reti portuali e interportuali attraverso l'evoluzione dei Port Community System (PCS) e la misura LogIN Business, rivolta alla digitalizzazione dei processi operativi degli operatori economici del settore.

In tale contesto, sono stati adottati i provvedimenti attuativi per l'ammissione a finanziamento dei progetti presentati e sono state previste misure di facilitazione finanziaria, inclusa la possibilità di anticipazione di una quota delle risorse, al fine di accelerare l'attuazione degli investimenti.

La PLN consente, inoltre, il monitoraggio in tempo reale delle merci lungo l'intera catena intermodale (nave–treno–camion), migliorando l'efficienza della pianificazione della movimentazione dei carichi e garantendo l'interoperabilità con i sistemi digitali già operativi (PCS / PMIS / NMSW).

Nel 2025, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) ha, inoltre, segnalato l'impegno nell'implementazione dell'European Maritime Single Window environment (EMSWe), quale interfaccia unica europea volta a ridurre gli oneri amministrativi a carico delle compagnie di navigazione tramite semplificazione delle formalità per le navi che scalano porti UE. Ne è prevista l'attuazione entro il primo semestre 2026; l'EMSWe garantirà che le informazioni connesse agli obblighi dichiarativi siano fornite in formato elettronico e una sola volta per scalo, indipendentemente dalla fonte degli obblighi (internazionali, europei o nazionali), operando, altresì, quando tali informazioni sono d'interesse trasversale a più amministrazioni, perseguendo la condivisione dei dati senza imporre duplicazioni ai dichiaranti, con benefici attesi in termini di competitività.

Con riferimento ai controlli, ADM ha evidenziato l'impegno nel promuovere e sostenere

l'impiego di tecnologie di ispezione non intrusive di ultima generazione, in particolare scanner a raggi X per il controllo di container e mezzi di trasporto in arrivo e in partenza. Tale misura è presentata come strategica per coniugare sicurezza e accelerazione dei flussi di sdoganamento: l'ispezione radiogena consente verifiche rapide senza apertura dei container e consente di individuare anomalie rispetto alla dichiarazione doganale, riducendo ispezioni fisiche e tempi medi di rilascio delle spedizioni legittime. ADM ha precisato che l'acquisizione e l'ammodernamento delle apparecchiature sono sostenuti, tra l'altro, dal programma europeo Customs Control Equipment Instrument (CCEI), che cofinanzia acquisto, manutenzione e formazione; tra i benefici attesi sono indicati la riduzione dei tempi medi di ispezione, l'incremento della capacità di controllo senza incremento del personale, maggiori recuperi fiscali e contrasto alle frodi, riduzione dei costi e impatti delle ispezioni fisiche e aumento del livello di sicurezza. ADM ha, inoltre, rappresentato l'intenzione di sviluppare indicatori di performance delle apparecchiature e una revisione logistico-operativa degli asset delle aree di ispezione, per un circuito di controllo virtuoso e uniforme a livello nazionale.

Un ulteriore ambito strategico riguarda la programmazione e semplificazione dei procedimenti infrastrutturali. Il MIT ha richiamato che con i c.d. Decreti PNRR-bis e PNRR-ter (d.l. 13/2023 e d.l. 19/2024) sono state introdotte misure di semplificazione più incisive per le opere infrastrutturali negli scali, incluse riduzioni e razionalizzazioni dei termini procedimentali, provvedimenti unici e pronunciamenti abbreviati del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, nonché un rafforzamento dei meccanismi di coordinamento e accelerazione delle valutazioni ambientali per progetti connessi alla transizione energetica (ad esempio elettrificazione delle banchine), anche tramite termini ridotti e l'operatività degli strumenti valutativi dedicati.

In materia di dragaggi, il tema della semplificazione normativa è stato affrontato con specifiche iniziative. Il tema, sollevato in ambito Cipom dal MIT nelle sedute del 17 settembre e 18 dicembre 2024, trattato in successive riunioni tecniche di coordinamento organizzate dal Dipartimento per le politiche del mare, è stato ultimamente affrontato in tale sede nella riunione del 29 luglio 2025, nell'ambito della quale il MASE ha illustrato le iniziative in atto. Il MASE ha rappresentato, con riferimento all'obiettivo di affrontare in modo coordinato ed efficiente la semplificazione delle procedure per gli interventi di dragaggio distinguendo, ove possibile, quelli necessari al mantenimento dei fondali da quelli volti al loro approfondimento, di avere completato la procedura di aggiornamento dell'Allegato tecnico al d.m. 15 luglio 2016, n. 173. Nella seduta del 27 novembre 2025 è stata acquisita l'intesa della Conferenza Stato-Regioni (Rep. atti n. 211/CSR) e, con decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica 16 dicembre 2025, n. 450, è stato approvato l'Allegato tecnico che annulla e sostituisce quello precedente. Tra i punti principali di semplificazione del nuovo Allegato tecnico sono stati evidenziati: la caratterizzazione e classificazione dei materiali di escavo basata sul livello di inquinamento presunto in base alla tipologia portuale e/o dell'area; la riduzione del numero di campionamenti richiesta sulla base della riperimetrazione delle aree basata sul livello di inquinamento presunto; la semplificazione dei saggi eco tossicologici impiegati per la caratterizzazione; l'armonizzazione della durata di validità delle analisi; e un percorso semplificato per la caratterizzazione dei materiali nel caso di interventi ciclici che interessano le medesime aree di escavo e di riutilizzo. In parallelo, il MIT ha indicato che nel periodo 2023-2025 la normativa sui dragaggi è stata oggetto di revisione con l'obiettivo di trasformare l'attività in un processo più vicino a una manutenzione ordinaria e circolare, a determinate condizioni e nel rispetto della sicurezza ambientale, richiamando l'insieme delle misure introdotte – incluse quelle relative al rafforzamento del ruolo delle AdSP e alle procedure accelerate per progetti finanziati da PNRR e PNC o di valore strategico – nonché il perfezionamento, nel corso del 2024,

dell'iter applicativo dell'art. 5-bis della legge 84/1994 e i chiarimenti in ordine all'utilizzo delle casse di colmata.

Con riferimento all'intermodalità ferroviaria, oltre alle azioni infrastrutturali di ultimo e penultimo miglio e al potenziamento dei raccordi portuali, è stato segnalato dal MEF che l'art. 1, commi 509-511, della legge 30 dicembre 2024, n. 207 (legge di bilancio 2025) dispone, fino al 31 dicembre 2026, la possibilità per ciascuna Autorità di sistema portuale di assegnare, nel limite di 1 milione di euro e nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, un contributo in favore degli operatori dei servizi di manovra ferroviaria che operano al servizio dell'area portuale, sulla base di obiettivi di traffico ferroviario definiti dall'Autorità interessata, nel rispetto degli equilibri di bilancio e senza utilizzo dell'avanzo di amministrazione. Il successivo comma 510 prevede l'obbligo per i beneficiari di conferire il contributo in misura non inferiore al 50% ai propri clienti che hanno usufruito dei servizi di manovra oggetto del contributo; il comma 511 stabilisce che un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisca criteri, modalità e termini, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, che ha rappresentato che è in corso l'istruttoria volta all'emanazione del decreto attuativo.

Un profilo centrale della direttrice è rappresentato dalla transizione energetica nei porti. Il MASE ha illustrato il programma "Green Ports", inserito nel PNRR nell'ambito del MASE e gestito dalla DG TBM (Missione 3, Componente 2, Investimento 1.1: Porti verdi), finalizzato a rendere le attività portuali sostenibili e compatibili con i contesti urbano-portuali mediante il finanziamento di interventi di efficienza energetica e uso di energie rinnovabili, con l'obiettivo di determinare una significativa decarbonizzazione delle aree interessate e una riduzione del 20% delle emissioni di CO2 ogni anno, incluse le emissioni inquinanti, contribuendo all'obiettivo di riduzione del 55% dei gas serra entro il 2030. Beneficiarie sono nove Autorità di sistema portuale del Centro-Nord (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). In considerazione delle risorse residue e al fine di favorire la realizzazione degli obiettivi, con decreto direttoriale n. 312 del 20 dicembre 2024, è stata disposta la riapertura dei termini dell'avviso pubblico del 25 agosto 2021 e definite le modalità per nuove proposte progettuali; nel corso del 2025 quattro delle nove AdSP hanno presentato 16 nuove proposte, di cui 14 ritenute ammissibili; con decreto direttoriale n. 136 del 17 aprile 2025 è stato approvato l'elenco dei progetti ammessi a finanziamento, con finanziamento dei progetti delle AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, del Mar Adriatico Centro-Settentrionale e del Mar Adriatico Settentrionale, mentre è in corso di perfezionamento l'iter per il finanziamento di quelli del Mar Ligure Occidentale. Parallelamente è proseguito il monitoraggio dei progetti finanziati nelle annualità precedenti, registrando ulteriori rinunce e non ammissibilità con conseguenti decreti di revoca. Tenuto conto di rinunce e nuovi finanziamenti, i progetti in corso di esecuzione risultano complessivamente 64, per un investimento totale di 160.819.975,45 euro, e proseguono le attività di monitoraggio dell'avanzamento della misura.

Il MIT ha richiamato uno dei pilastri della transizione energetica rappresentato dallo sviluppo delle infrastrutture di elettrificazione delle banchine (OPS – Onshore Power Supply), in coerenza con il Regolamento (UE) 2023/1804 (AFIR) e le politiche nazionali di decarbonizzazione del settore marittimo-portuale. Nel periodo 2024-2025 sono proseguite attività di pianificazione e realizzazione delle infrastrutture elettriche, anche con accordi con i gestori delle reti e potenziamento delle connessioni necessarie; molti interventi finanziati dal PNRR e dal Fondo complementare risultano in stato avanzato, in vista del rispetto delle milestone europee. Nell'ambito della più ampia transizione,

alcune AdSP stanno, inoltre, sperimentando modelli innovativi di produzione e condivisione di energia rinnovabile, anche attraverso iniziative riconducibili alle Comunità Energetiche Rinnovabili (CER), orientate a valorizzare superfici e infrastrutture portuali per la produzione da fonti rinnovabili e l'autoconsumo, rafforzando il ruolo delle AdSP come soggetti attuatori delle politiche di sostenibilità.

Nel 2025, infine, un passaggio di particolare rilievo nel percorso di riforma del sistema portuale è stato rappresentato dall'approvazione, nella seduta del Consiglio dei ministri del 22 dicembre 2025, del provvedimento di riforma della portualità, avviando una riorganizzazione attesa da anni, finalizzata a introdurre una visione unitaria del sistema, obiettivi chiari e responsabilità definite, ponendo le basi per un assetto moderno, competitivo e integrato nelle principali rotte del Mediterraneo e dell'Europa. Nel nuovo assetto assume centralità la costituzione di Porti d'Italia S.p.A., società pubblica partecipata dal Ministero dell'economia e delle finanze e vigilata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con funzioni di regia nazionale e responsabilità in materia di grandi investimenti infrastrutturali strategici, manutenzione straordinaria, individuazione delle opere di interesse economico generale e promozione unitaria del sistema portuale sui mercati internazionali. Le sedici Autorità di sistema portuale restano operative con gestione territoriale degli scali, manutenzione ordinaria e rilascio delle concessioni, ma vengono sollevate dal carico finanziario delle grandi opere; il riequilibrio economico è garantito mediante capitalizzazione di Porti d'Italia S.p.A. attraverso l'utilizzo degli avanzi di amministrazione non vincolati del sistema portuale. La riforma prevede inoltre semplificazioni procedurali, incidendo sui tempi di approvazione dei piani regolatori portuali, sulle operazioni di dragaggio e sul riutilizzo dei materiali in un'ottica di economia circolare, e rafforza i poteri di vigilanza del MIT a garanzia del rispetto di tempi e regole. Il MIT ha, altresì, evidenziato che tale percorso si colloca in un contesto caratterizzato da sfide strutturali connesse alla sostenibilità ambientale ed energetica, all'evoluzione tecnologica e digitale, alle crisi geopolitiche e alla competizione internazionale, richiedendo modelli di governance e strumenti operativi idonei ad assicurare efficienza, resilienza e attrattività, con un successivo dibattito istituzionale anche in relazione all'evoluzione della disciplina della legge 84/1994.

Infine, allo scopo di promuovere la qualità progettuale degli interventi di ampliamento-adeguamento e/o riqualificazione delle aree portuali, la Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Catania ha reso noto di avere indicato le opportune prescrizioni e limitazioni agli interventi previsti dal Piano Regolatore Portuale del porto di Catania, laddove questi rischiavano di compromettere tratti di costa, come la scogliera lavica D'Armisi e la foce del vallone Aquicella, caratterizzati da valori paesaggistici, naturalistici e geologici di pregio.

4. ENERGIA PROVENIENTE DAL MARE

Nel corso del 2025, l'azione di Governo in materia di energia proveniente dal mare si è articolata lungo più direzioni complementari, riguardanti sia la gestione delle attività connesse alle fonti fossili, sia lo sviluppo delle fonti rinnovabili e innovative, sia il rafforzamento del quadro pianificatorio e del coordinamento interistituzionale.

Con riferimento alle fonti fossili, pur rimanendo centrale l'obiettivo di una progressiva riduzione della dipendenza energetica del Paese attraverso l'incremento della produzione da fonti rinnovabili e il potenziamento delle politiche di efficienza energetica, le politiche europee e nazionali riconoscono che il gas naturale, in quanto fonte fossile a minore impatto ambientale, continui a rivestire un ruolo strategico nell'assetto complessivo delle fonti di approvvigionamento energetico del Paese anche nel medio termine. In tale contesto, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ha rappresentato che, alla data del 30 novembre 2025, risultano in istruttoria 18 istanze per il conferimento di nuovi titoli minerari a mare, di cui 3 istanze di prospezione di idrocarburi, 14 istanze di permesso di ricerca di idrocarburi e una istanza di concessione di coltivazione di idrocarburi. Le istanze sono distribuite nelle diverse zone marine, con superfici variabili a seconda delle aree interessate; è stato, inoltre, evidenziato che 10 delle 14 istanze di permesso di ricerca consistono in istanze precedentemente rigettate in applicazione del Piano per la transizione energetica sostenibile delle aree idonee (PiTESAI) e successivamente ripristinate nel corso del 2025 a seguito dell'annullamento del Piano.

Parallelamente, risultano vigenti 59 titoli minerari a mare, di cui 9 permessi di ricerca e 50 concessioni di coltivazione di idrocarburi, distribuiti nelle diverse zone marine, con superfici complessive significative. Sono, inoltre, cessati e in attesa di ripristino minerario un permesso di ricerca e 8 concessioni di coltivazione; a tali elementi si aggiunge la previsione di procedere, entro il 31 dicembre 2025, al ripristino di un ulteriore permesso di ricerca precedentemente revocato in attuazione del PiTESAI. L'insieme di tali attività si colloca nel quadro delle competenze statali in materia di risorse minerarie e si integra con le esigenze di tutela ambientale e di pianificazione dello spazio marittimo.

Con riferimento alle fonti rinnovabili e innovative, nel 2025 sono proseguite le attività finalizzate a creare le condizioni normative, tecniche e conoscitive per lo sviluppo delle energie rinnovabili in mare. Un ruolo centrale è stato svolto dall'attuazione dei Piani di gestione dello spazio marittimo, che costituiscono il presupposto indispensabile per l'individuazione delle aree potenzialmente idonee allo sviluppo delle installazioni energetiche offshore. Nell'ambito del Comitato tecnico di monitoraggio dell'attuazione dei Piani, nel corso del 2025 è stato attivato uno specifico Tavolo interistituzionale dedicato all'eolico d'altura, finalizzato ad avviare studi e approfondimenti tecnici propedeutici all'individuazione delle aree maggiormente vocate, tenendo conto delle esigenze di tutela ambientale e paesaggistica, della sicurezza della navigazione e della compatibilità con gli altri usi del mare.

Un ulteriore ambito di intervento ha riguardato la geotermia, anche in relazione alle potenzialità della risorsa in ambito marino. In tale contesto, assume rilievo la Risoluzione del Parlamento europeo del 18 gennaio 2024 sull'energia geotermica, che sottolinea il potenziale di tale fonte nel conseguimento degli obiettivi strategici dell'Unione e invita la Commissione europea a presentare una strategia geotermica basata su una valutazione approfondita del potenziale del sottosuolo superficiale, medio, profondo e ultra-profondo in tutti gli Stati membri. Alla luce di tale indirizzo e degli obiettivi contenuti nel PNIEC, la Direzione competente del MASE sta lavorando a

una proposta normativa volta a integrare il quadro nazionale, anche mediante modifiche al decreto legislativo n. 22 del 2010, al fine di armonizzare e coordinare i diversi usi della risorsa geotermica, inclusi profili innovativi quali l'estrazione di litio dalle brine geotermiche. Sono, infine, in corso attività per la predisposizione di uno studio di mappatura del potenziale minerario nazionale, esteso anche al mare, nonché per la creazione di una banca dati pubblica nazionale e di un fondo dedicato alla mitigazione del rischio geologico in capo agli operatori per le nuove attività di prospezione, in particolare per quelle basate su tecnologie innovative.

Nell'ambito della Valutazione di Impatto Ambientale, che prevede il concerto del Ministero della cultura (MIC) con il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, per le procedure riguardanti lo sviluppo di energia da fonti rinnovabili a mare, le valutazioni effettuate dal MIC hanno tenuto conto dei potenziali impatti che le stesse potrebbero generare sul patrimonio archeologico sommerso e sul paesaggio da e verso costa, al fine di preservare quei caratteri di naturalità e qualità paesaggistica delle fasce costiere e del mare, con particolare riguardo alle isole minori.

5. TRANSIZIONE ECOLOGICA DELL'INDUSTRIA DEL MARE

La direttrice si colloca nel quadro del Green Deal europeo e del pacchetto "Fit for 55", nonché degli impegni assunti in sede internazionale, in particolare nell'ambito dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), e risponde all'esigenza di accompagnare la transizione ecologica del settore marittimo salvaguardandone al contempo la competitività, la sostenibilità economica e la coesione occupazionale.

In diverse occasioni la questione è stata oggetto di discussione in ambito Cipom.

Più nel dettaglio, nel corso delle sedute del 20 maggio 2025 e del 14 ottobre 2025 si è trattato della necessità di un approccio interministeriale al tema dell'ETS e della riduzione degli svantaggi allo stesso connessi. Il Comitato si è reso disponibile ad effettuare il coordinamento necessario ad accelerare il perfezionamento dei decreti per la ripartizione tra i Dicasteri interessati delle risorse derivanti dal pagamento delle quote degli armatori, previsti dall'art. 5 del d.lgs. 10 settembre 2024, n. 147, di attuazione della normativa comunitaria sull'ETS.

Nel corso delle sedute è, altresì, emersa l'opportunità di valutare l'esclusione dall'ETS per le tratte che toccano tutte le isole, in considerazione degli svantaggi connessi alla condizione di insularità e di favorire la discussione presso l'IMO della possibilità di introdurre un'unica forma di imposizione a livello mondiale che assorba quella europea.

Il Comitato, sempre nella seduta del 20 maggio, si è occupato anche della questione dei carburanti alternativi, da affrontare in modo olistico nell'ambito della definizione della strategia sull'industria marittima nazionale.

Nel corso del 2025, l'azione di Governo in materia di transizione ecologica dell'industria del mare si è concentrata prevalentemente sul coordinamento strategico e normativo delle politiche di settore, nonché sulla partecipazione attiva ai processi decisionali europei e internazionali.

Un primo ambito di intervento ha riguardato l'elaborazione di contributi nazionali connessi alle pianificazioni discendenti dall'attuazione di specifiche disposizioni dell'Unione europea. In tale contesto si collocano le iniziative interistituzionali finalizzate alla definizione del contributo nazionale al Quadro strategico previsto dalla regolamentazione AFIR, nonché il contributo all'elaborazione della Strategia industriale marittima nazionale, derivante dalla Strategia industriale europea. In tali sedi è stata posta particolare attenzione alla mitigazione degli impatti a carico del comparto marittimo derivanti dall'applicazione delle normative ETS, delle disposizioni IMO e delle altre misure in materia di decarbonizzazione, anche attraverso il dialogo nelle competenti sedi europee e internazionali circa l'armonizzazione delle scadenze e delle regole applicabili.

Parallelamente, nel 2025 è proseguito il confronto in ambito IMO, con particolare riferimento ai lavori del Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC) e ai gruppi tecnici intersessionali dedicati alla riduzione delle emissioni di gas serra del trasporto marittimo. In tale ambito sono state esaminate e approvate, in linea di principio, nuove misure globali basate su standard progressivi di emissione e su meccanismi di tariffazione differenziata, accompagnati dall'istituzione di un fondo internazionale destinato a sostenere l'innovazione tecnologica, lo sviluppo delle infrastrutture e la transizione energetica del settore. L'entrata in vigore di tali misure è stata successivamente differita, a seguito delle difficoltà emerse nel processo di ratifica.

Un ulteriore profilo di rilievo ha riguardato il coordinamento delle politiche fiscali e di accisa con gli obiettivi di transizione ecologica. Nel quadro della revisione della Direttiva sulla tassazione dell'energia, l'Italia ha contribuito a preservare il regime di esenzione per i carburanti destinati alla

navigazione commerciale, garantendo la continuità del quadro agevolativo vigente. In tale ambito è stato, inoltre, confermato che i carburanti alternativi, quali il GNL, il bio GNL e i biocarburanti sostenibili, rientrano già nel perimetro delle agevolazioni previste dall'ordinamento nazionale, fermo restando il rispetto dei criteri di sostenibilità ambientale e delle compatibilità finanziarie.

Nel corso del 2025 sono proseguite anche le attività connesse alla promozione dell'elettrificazione delle banchine e all'utilizzo dell'energia elettrica da terra nei porti (OPS), mediante l'applicazione di un'aliquota di accisa ridotta, autorizzata in sede europea, quale misura di supporto alla riduzione delle emissioni e dell'inquinamento atmosferico e acustico nelle aree portuali.

Sul piano operativo, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha continuato a svolgere un ruolo di supporto e di attuazione delle misure europee di decarbonizzazione, in particolare con riferimento al Meccanismo di Aggiustamento del Carbonio alle Frontiere (CBAM), contribuendo alla gestione dei flussi informativi e all'implementazione del registro europeo dedicato, quale strumento di semplificazione e uniformazione delle procedure.

Tra le misure PNRR si segnala la riforma M2C2R1 "Semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti rinnovabili onshore e offshore, nuovo quadro giuridico per sostenere la produzione da fonti rinnovabili e proroga dei tempi e dell'ammissibilità degli attuali regimi di sostegno". Tale strumento è abilitante allo sviluppo di tecnologie d'altura (eolico galleggiante, moto ondoso, correnti) grazie a semplificazioni normative per sostenere la produzione da fonti rinnovabili. Ciò si integra con quanto previsto dal Piano del Mare nelle sezioni dedicate a fonti rinnovabili marine e alla produzione di carburanti alternativi.

6. PESCA E ACQUACOLTURA

Nel corso del 2025, l'azione del MASAF si è tradotta in una serie di interventi concreti che toccano i punti vitali della filiera ittica, muovendosi lungo il delicato equilibrio tra protezione ambientale e sostegno economico.

Sul fronte della tutela delle risorse, il Ministero ha lavorato intensamente alla gestione dello sforzo di pesca. Non si è trattato solo di imporre limiti, ma di implementare piani di gestione nazionali e misure tecniche capaci di ridurre l'impatto sugli ecosistemi marini, garantendo così che il prelievo ittico rimanga sostenibile nel lungo periodo.

Per quanto riguarda il rilancio industriale, un ruolo centrale è stato giocato dalla programmazione FEAMPA 2021-2027. Attraverso l'attivazione di bandi specifici, lo Stato ha messo a disposizione risorse fondamentali per l'innovazione tecnologica e la modernizzazione delle flotte. L'obiettivo è trasformare i pescherecci in unità più sicure e all'avanguardia, sostenendo gli investimenti a bordo necessari per restare competitivi sul mercato europeo.

Una delle sfide più urgenti dell'anno è stata la gestione dell'emergenza "Granchio Blu". Di fronte alla proliferazione di questa specie aliena invasiva, che ha messo in ginocchio intere comunità — in particolare nelle aree del Delta del Po — il MASAF ha adottato provvedimenti straordinari. Questi interventi non si sono limitati al contenimento della specie, ma hanno previsto ristori e sostegni diretti alle imprese colpite, cercando di salvaguardare la biodiversità locale e l'economia dei territori coinvolti.

Infine, un capitolo rilevante ha riguardato l'acquacoltura sostenibile. Il Ministero ha promosso con forza metodi di allevamento a basso impatto ambientale, agendo contemporaneamente sulla leva burocratica: sono state infatti semplificate le procedure per il rilascio delle concessioni nelle cosiddette AZA (Zone Idonee per l'Acquacoltura). Questa strategia punta a rendere l'Italia più autonoma nella produzione ittica, riducendo le lungaggini amministrative e incentivando pratiche che rispettino la salute del nostro mare.

Rispetto alle misure del PNRR, l'investimento M2C1-I2.1 "Sviluppo logistica per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo", gestito dal MASAF, è finalizzato a potenziare la logistica delle filiere agroalimentari e della pesca, intervenendo sui nodi di raccolta, stoccaggio, trasformazione e distribuzione – in particolare mercati all'ingrosso, piattaforme logistiche, magazzini e infrastrutture a temperatura controllata – con l'obiettivo di ridurre le emissioni connesse al trasporto, migliorare l'efficienza delle catene del freddo e favorire l'introduzione di soluzioni digitali e di mobilità a minore impatto ambientale.

L'investimento M2C1-I2.1 contribuisce a rendere più efficiente e sostenibile la fase di sbarco, prima trasformazione e distribuzione del pescato e dei prodotti acquicoli, riducendo sprechi, perdite di prodotto e impatti ambientali della catena logistica.

7. CANTIERISTICA

La progressiva adozione in ambito europeo dell'Emission Trading System (ETS) ha comportato pesanti effetti sull'intero sistema marittimo nazionale, attraverso l'introduzione di severe penalità per le emissioni di CO2 a partire dal 2025, per puntare a un ideale traguardo di zero emissioni per il 2050. Ciò con implicazioni rilevanti che afferiscono a più settori della marittimità: da un lato, l'esigenza della cantieristica di adeguare i requisiti costruttivi alle nuove disposizioni di matrice comunitaria, dall'atro quella degli armatori di procedere a un repentino rinnovamento della flotta ed infine la necessità del sistema portuale nazionale di celermente predisporsi per offrire i carburanti alternativi prescelti.

Tali tematiche sono state preliminarmente affrontate nel corso della seduta del Cipom del 20 maggio 2025, nell'ambito della quale è, altresì, emersa la necessità che il processo di transizione sia non solo assistito ma anche e soprattutto guidato dallo Stato, con un'unica visione d'insieme che tenga conto delle ripercussioni sull'armamento, sul sistema portuale nazionale e sull'industria navalmeccanica.

Successivamente, il 25 giugno 2025, il Cipom ha approvato il contributo italiano alla definizione della strategia industriale marittima europea, nell'ambito del quale sono stati indicati gli obiettivi strategici per la nostra Nazione. Tali obiettivi risiedono nel consolidamento e incremento del vantaggio tecnologico nei segmenti ad alta complessità, quali le navi da crociera, militari, specialistiche, i traghetti e le tecnologie subacquee, intercettando altresì, l'esigenza dell'armamento di rinnovare repentinamente le flotte a fronte dell'entrata in vigore dell'ETS. Il contributo è stato redatto con il contributo di tutti gli attori pubblici e privati interessati: il 29 maggio 2025 il Dipartimento per le politiche del mare ha audito le pertinenti realtà imprenditoriali, della ricerca e dell'associazionismo e, parallelamente, ha tenuto una serie di riunioni con le Amministrazioni, il 31 marzo, il 16 aprile, il 7 maggio e il 16 giugno dello stesso anno.

Il 14 ottobre 2025 il suddetto Comitato si è, altresì, espresso sulla necessità di definire una strategia industriale marittima nazionale, per disporre di un quadro di riferimento affidabile per gli attori pubblici e gli investitori privati. Sul tema, il Dipartimento per le politiche del mare ha tenuto una riunione ristretta con MIMIT – Dicastero di riferimento - MIT, MASE e Difesa e una riunione tecnica preparatoria con le Amministrazioni che siedono nel Cipom, rispettivamente nei giorni 11 settembre e 16 settembre 2025.

Il MIMIT, come amministrazione di riferimento, ha contribuito attivamente alla stesura della strategia industriale marittima nazionale redatta dal Dipartimento Politiche del Mare, in particolare per quanto riguarda le sezioni dedicate alla cantieristica navale, alla nautica da diporto e allo sviluppo dell'opportunità economiche del nuovo dominio subacqueo. In questa attività è stato fatto riferimento ai lavori e alla consultazione pubblica del Libro Bianco MIMIT "Made in Italy 2030. Per una nuova strategia industriale" pubblicato a gennaio 2026 in cui è stata effettuata una mappatura e ricostruzione accurata della filiera della "Blue Economy e Cantieristica" che include una strategia di sviluppo specificatamente dedicata alla filiera. Su questo tema si è fornito un contributo al Dipartimento politiche del Mare anche ai fini dell'elaborazione della strategia industriale marittima europea.

Lo scopo della strategia, individuato nel corso della suddetta seduta del Cipom, è quello di mettere a sistema le esigenze dell'industria cantieristica e sistemistica navale, con quelle del sistema portuale nazionale e dell'armamento, addivenendo alla:

- definizione e individuazione dei carburanti alternativi e degli specifici porti in cui renderli disponibili;

- previsione e programmazione dei necessari adeguamenti infrastrutturali;
- pianificazione dello sviluppo e localizzazione dei bacini necessari alla costruzione e al *refitting* delle navi;
- valorizzazione delle esigenze dell'armamento a fronte della necessità di repentino rinnovamento delle flotte, indotta dal processo di decarbonizzazione;
- definizione del percorso di rinnovo e messa in sicurezza della flotta peschereccia;
- valutazione di compatibilità delle proposte avanzate con le disposizioni comunitarie, promuovendone, se del caso, le opportune modifiche nelle sedi competenti.

Nel quadro delle iniziative riportate nel Piano del Mare, sono state portate avanti le procedure di semplificazione delle procedure doganali, ove consentito dalla normativa unionale e nazionale, al fine di garantire piena competitività al comparto, anche nei confronti di analoghe aziende europee: l'emissione di numerose circolari specifiche per tale settore è un evidente segnale di attenzione che potrà favorire l'ulteriore sviluppo della cantieristica, garantendo agli operatori di settore la massima semplificazione delle procedure doganali.

Infine, l'Istituto Centrale per il Patrimonio Immateriale, sta realizzando da alcuni anni azioni di salvaguardia e valorizzazione dei saperi legati alla cantieristica tradizionale, soprattutto in alcune località costiere delle regioni Emilia Romagna, Marche, Veneto.

8. INDUSTRIA ARMATORIALE

Come evidenziato nel capitolo precedente, le esigenze dell'armamento di rinnovare repentinamente le flotte a fronte dell'entrata in vigore del regime europeo dell'ETS sono state valorizzate nell'ambito del contributo italiano alla definizione della strategia industriale marittima europea approvato dal Cipom il 25 giugno 2025 e, altresì, indicate quale obiettivo prioritario da inserire anche nell'ambito della strategia industriale marittima nazionale, nella seduta del 14 ottobre 2025 del Comitato.

Nel corso della citata riunione, sono state, inoltre, individuate alcune misure da adottare a sostegno dell'impresa armatoriale, allo scopo di contenere il fenomeno della fuga dalla bandiera nazionale in favore di regimi esteri fiscali e amministrativi più favorevoli.

Tali misure spaziano dalla semplificazione del regime di rilascio dei visti, alla ratifica della Convenzione di Londra sulla limitazione della responsabilità in materia di crediti marittimi (LLMC) del 1976/1996, dall'adozione del regolamento sul servizio sanitario di bordo ai temi più generali della revisione, snellimento e sburocratizzazione delle norme e dei procedimenti amministrativi.

Nel corso del 2025 l'azione pubblica in materia di industria armatoriale ha riguardato il rafforzamento della competitività del settore, l'adeguamento del quadro normativo di riferimento e il sostegno alla transizione energetica del trasporto marittimo.

Un primo ambito di intervento ha interessato il consolidamento del quadro regolatorio nazionale volto a sostenere la competitività delle imprese armatoriali italiane nel contesto internazionale. In tale prospettiva assumono particolare rilievo gli strumenti di politica marittima che negli anni hanno contribuito allo sviluppo della flotta nazionale, tra cui il regime del Registro Internazionale e il regime fiscale del tonnellaggio (*Tonnage Tax*), che consente la determinazione forfetaria del reddito imponibile derivante dall'utilizzo di navi impiegate nel trasporto marittimo.

Nel corso dell'anno in riferimento sono proseguite anche le iniziative finalizzate alla modernizzazione del quadro normativo del settore marittimo e alla semplificazione dei procedimenti amministrativi relativi alle attività di navigazione e alla gestione del personale marittimo. In tale ambito si collocano le iniziative legislative - tra cui l'A.S. 1624 concernente il d.d.l. di iniziativa governativa sulla "Valorizzazione della risorsa mare" - dirette all'aggiornamento del Codice della navigazione e del relativo regolamento di esecuzione, nonché le misure di semplificazione e digitalizzazione dei procedimenti amministrativi connessi alla gestione delle attività marittime e del lavoro a bordo.

Nello stesso tempo, l'azione pubblica si è concentrata sul sostegno alla transizione ecologica del trasporto marittimo, in coerenza con gli obiettivi europei e internazionali di riduzione delle emissioni del settore e di cui viene fatta menzione, all'interno del presente documento, all'interno della direttrice dedicata.

9. LAVORO MARITTIMO

La questione del lavoro marittimo è stata portata all'attenzione del Cipom nella seduta del 14 ottobre 2025, nell'ambito della quale è stata evidenziata l'inadeguatezza dell'attuale quadro normativo in materia di requisiti di accesso alle professioni marittime, nonché la necessità di modificare la normativa in materia di collocamento della gente di mare e di procedure per l'imbarco dei marittimi di cui al d.P.R. 231/2006, l'ormai datato regio decreto legge n. 1773 del 1933, concernente l'idoneità fisica della gente di mare, ed attuare l'anagrafe digitale unica e nazionale della gente di mare.

Tali temi sono stati recepiti a livello tecnico nel corso della riunione preparatoria del 16 settembre 2025 coordinata dal Dipartimento per le politiche del mare.

Il MIT ha già adottato nel corso del 2025 alcuni decreti concernenti misure di razionalizzazione e semplificazione del settore (riguardanti la semplificazione per il rinnovo delle certificazioni di competenza, il miglioramento dell'accessibilità, la semplificazione delle procedure per il rilascio delle certificazioni di rango superiore, l'ottimizzazione e l'aggiornamento dei percorsi di formazione e addestramento e l'introduzione della figura dell'ufficiale di macchina elettrotecnico).

Circa tale direttrice rileva come le politiche del mare in materia di lavoro marittimo siano orientate al consolidamento di una *governance* unitaria del trasporto marittimo, nel rispetto della specialità del settore, e alla semplificazione e modernizzazione della disciplina del lavoro a bordo, anche attraverso la digitalizzazione delle procedure amministrative. Tali interventi mirano a valorizzare il capitale umano del mare, migliorando le condizioni di vita e di lavoro dei marittimi e rafforzando la competitività del settore. In questo quadro assume rilievo strategico lo sviluppo dei percorsi formativi e di accesso alle professioni marittime, in coerenza con le sfide della transizione digitale ed ecologica e con gli obiettivi del Piano del Mare 2025.

In merito al paragrafo 2.9.1 del Piano "La Crisi occupazionale e le opportunità di crescita", al fine di far fronte alla grave carenza di personale, in particolare nel settore della macchina, il MIT ha provveduto a rivedere, con decreto direttoriale 7 maggio 2025, n. 72, i requisiti per il conseguimento delle certificazioni STCW. Tale intervento ha consentito anche agli Ufficiali Elettrotecnici di acquisire la certificazione di Primo Ufficiale di Macchina, ampliando le prospettive di carriera – precedentemente precluse dalla Convenzione STCW – e contribuendo al rafforzamento della forza lavoro del settore di macchina. Nel medesimo ambito, su richiesta del MIT, il Ministero dell'Istruzione, competente per materia, ha individuato uno specifico percorso scolastico per la formazione degli Allievi Ufficiali Elettrotecnici, avviato in via sperimentale nel 2021 e inserito, dal 2024, in via definitiva nei programmi dell'istruzione secondaria di secondo grado – indirizzo Trasporti e Logistica, opzioni Conduzione di apparati e impianti marini e Conduzione di apparati e impianti elettrotecnici (CAIM/CAIE).

Sempre nell'ottica di incentivare l'occupazione, il MIT ha predisposto uno schema di decreto ministeriale volto alla revisione dei requisiti per l'accesso alla qualifica di cuoco di bordo per l'equipaggio, attualmente disciplinata dal d.P.R. 14 luglio 1957, n. 1065. Il provvedimento prevede una significativa semplificazione dei requisiti, mediante la riduzione del periodo di navigazione richiesto e la revisione delle modalità di esame, superando l'attuale svolgimento presso le Capitanerie di porto e riconoscendo l'esame di maturità degli Istituti professionali alberghieri quale titolo idoneo al conseguimento diretto della qualifica. L'emanazione del suddetto decreto è subordinata al conferimento di un'apposita delega legislativa, necessaria per l'abrogazione del citato decreto

presidenziale; a seguito dell'entrata in vigore della legge di delega 10 novembre 2025, n. 167, il MIT sta valutando l'opportunità di inserire la relativa abrogazione nei decreti legislativi attuativi.

Nell'ambito della materia del "Collocamento della gente di mare" di cui al paragrafo 2.9.2 del Piano del mare, il MIT ha avviato appositi tavoli tecnici con il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, competente per materia, e con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, finalizzati all'adozione dei provvedimenti previsti dal d.P.R. 18 aprile 2006, n. 231, e successive modificazioni.

In materia di formazione e in particolare per quanto concerne le politiche di incentivazione volte a compensare i costi della formazione obbligatoria, si rappresenta che, a seguito dell'emanazione del decreto interministeriale MEF/MIT 17 novembre 2023, n. 297, che ha stanziato complessivamente 7 milioni di euro da destinare, nel triennio 2023–2026, alle imprese armatoriali impegnate nella formazione del personale marittimo e nell'assunzione di almeno il 60 % dei soggetti formati, il MIT ha provveduto a liquidare, per l'anno 2023, l'importo di euro 618.662, consentendo la formazione di n. 371 marittimi. Per le annualità successive, si è in attesa delle rendicontazioni da parte delle società armatrici beneficiarie.

Nel medesimo ambito, il MIT ha avviato i lavori di revisione dell'Allegato al d.P.R. 18 aprile 2006, n. 231, nonché concluso la consultazione pubblica sulla bozza di provvedimento di revisione delle abilitazioni disciplinate dagli articoli 259 (Capo barca per il traffico nello Stato), 260 (Capo barca per il traffico locale), 273 (Motorista abilitato) e 274 (Marinaio motorista) del regolamento al codice della navigazione. Tale intervento è finalizzato ad aggiornare i requisiti formativi e professionali in coerenza con l'evoluzione tecnologica e con le norme di sicurezza, tenendo conto delle specificità operative di un settore prevalentemente costiero e stagionale.

Per quanto attiene ad una più funzionale gestione amministrativa delle linee di attività ancorate al personale marittimo, il MIT, in coerenza con lo sforzo di progressiva digitalizzazione profuso nell'intero comparto, ha provveduto all'attivazione del servizio di iscrizione *online* alla gente di mare, primo passaggio per l'accesso alla carriera marittima, tramite il portale *Single Digital Gateway*, nonché all'implementazione del Portale del Lavoro Marittimo, attualmente in fase di definizione degli accordi per la manutenzione evolutiva e gestionale degli stessi.

Sono state, inoltre, avviate le attività per la realizzazione di un'anagrafe nazionale dei marittimi – ANGEMAR – allineata in tempo reale con le altre anagrafi di interesse nazionale tramite la PDND (Piattaforma Digitale Nazionale Dati) e aggiornata costantemente dalle Capitanerie di porto con tutte le informazioni attualmente riportate nel libretto di navigazione. La realizzazione di tale anagrafica risulta funzionale all'introduzione di un nuovo libretto di navigazione in modalità plastificata e digitale (per il tramite del sistema *IT-Wallet*), consentendo il superamento dell'attuale documento in formato cartaceo e la verifica digitale, da parte dei soggetti istituzionali e degli operatori autorizzati, dei titoli, delle abilitazioni e delle certificazioni dei marittimi.

Infine, il MIT sta partecipando ai lavori coordinati dall'EMSA per lo sviluppo della piattaforma europea di *e-certificates*, finalizzata al rilascio, da parte dell'Amministrazione italiana, dei certificati di competenza e di addestramento in formato digitale, in coerenza con gli standard europei e internazionali.

In materia di fondi dedicati, l'articolo 36, comma 1-*bis*, del decreto-legge 4 maggio 2023, n. 48, ha istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), il "Fondo" destinato all'erogazione di contributi alle imprese armatoriali per la formazione iniziale del personale impiegato sulle navi, con particolare riferimento alle figure professionali mancanti di sezioni di coperta, macchine, cucina e camera, al fine di incrementare la sicurezza del trasporto

marittimo, con una dotazione di 1 milione di euro per l'anno 2023 e di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026.

Per quanto concerne l'adozione delle disposizioni attuative, il medesimo comma 1-*bis* del citato articolo prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definiti le modalità di presentazione delle domande per l'accesso al contributo, i criteri per la selezione delle stesse, le spese ammissibili, le modalità di erogazione del contributo, le modalità di verifica, controllo e rendicontazione delle spese, nonché le cause di decadenza e revoca.

Attualmente è in corso un'istruttoria afferente ad uno schema di decreto che, recando modifiche al decreto 17 novembre 2023, n. 297 (precedentemente emanato per disciplinare le modalità di presentazione delle domande per l'accesso al contributo, le spese ammissibili, il riconoscimento e l'erogazione della stessa, nonché le verifiche e la revoca del contributo coerentemente con la citata normativa), ridefinisce le modalità di presentazione delle istanze per il ricevimento dei contributi alla formazione iniziale del personale marittimo.

10. GLI ECOSISTEMI E LE AREE MARINE PROTETTE

La protezione degli ecosistemi marini rappresenta oggi una sfida multidimensionale che vede l'Italia impegnata nel coniugare le direttive europee con le ambiziose riforme del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Il quadro strategico è delineato dalla Strategia Europea per la Biodiversità al 2030, che impone la tutela del 30% dei mari dell'Unione, e dalla Direttiva Quadro Strategia Marina (2008/56/CE). Quest'ultima, basata su un approccio ecosistemico, mira al raggiungimento del "Buono Stato Ambientale" (GES) attraverso una gestione adattativa e ciclica. In questo contesto, il progetto *Marine Ecosystem Restoration* (MER) — finanziato dal PNRR (Investimento 3.5) — costituisce il braccio operativo principale, focalizzandosi sul ripristino dei fondali e degli *habitat* per invertire i processi di degradazione in corso.

Il Cipom ha affrontato il tema nel corso della seduta del 25 giugno 2025, focalizzando l'attenzione sullo stato di attuazione della legge 17 maggio 2022, n. 60 - c.d. "Salvamare", adottata per concorrere alla riduzione della presenza di rifiuti nell'ambiente marino e per la promozione dell'economia circolare, a compimento del regime giuridico nazionale di attuazione della disciplina comunitaria.

L'anno 2025 ha segnato tappe fondamentali sul fronte normativo e operativo. A novembre, con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale (Serie Generale n. 277 del 28/11/2025) del relativo Decreto Ministeriale, l'Italia ha ufficialmente aggiornato la definizione del Buono Stato Ambientale e i relativi *target*. Parallelamente, a marzo, è stata trasmessa alla Commissione Europea la relazione intermedia sull'attuazione del Programma di Misure.

Sul piano della gestione pratica delle Aree Marine Protette (AMP), il MASE ha proceduto con determinazione verso la digitalizzazione (Investimento 3.2). Grazie alla collaborazione con INVITALIA, sono stati attivati i contratti per la fornitura di droni e sistemi ottici 3D per il monitoraggio subacqueo, con consegne già completate per diversi lotti. Contemporaneamente, prosegue il lavoro di supporto tecnico di ISPRA per l'ampliamento e la riperimetrazione di sei aree chiave: Isole di Ventotene e Santo Stefano, Porto Cesareo, Torre Guaceto, Punta Campanella, Portofino e Isole Tremiti.

Tra le misure del PNRR, si segnala l'investimento M2C4-I3.2 "Digitalizzazione dei Parchi Nazionali e delle Aree Marine Protette" che sostiene sistemi di monitoraggio, sorveglianza, *database* ecologici e digitalizzazione della gestione delle AMP. Esso si collega agli obiettivi del Piano del Mare dedicati alla conservazione degli ecosistemi marini, al potenziamento delle Aree marine protette e ai sistemi di osservazione della dimensione subacquea.

Nel corso del 2025 sono stati conclusi i seguenti progetti:

- progetto denominato "*Test* delle buone pratiche per lo studio della potenziale interazione tra attività *offshore* e pericolosità naturali" (SPIN) che ha avuto a oggetto lo studio delle possibili interazioni tra i suddetti impianti e le faglie sismogenetiche presenti nelle aree di interesse, nonché gli eventi franosi sottomarini, mirando, inoltre, a valutare il potenziale impatto sulla pericolosità dei geo rischi sopra citati dovuto alle attività antropiche legate alla produzione di idrocarburi. Il progetto SPIN ha coinvolto molteplici enti: l'INGV, il CNR-ISMAR, l'Università di Bologna DIFA, RSE S.p.A., RELUIS, EUCENTRE con la collaborazione tecnica del Dipartimento della Protezione Civile;
- progetto per la sicurezza e la transizione energetica, finalizzato ad affrontare le sfide poste dalla transizione energetica, proponendo soluzioni innovative, 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;

- progetto per la valutazione del potenziale minerario nazionale di gas.

Nell'autunno del 2025, il MASE ha preso parte alla *European Ocean Observation Initiative*, che ha lo scopo di ridurre l'attuale frammentazione della conoscenza dell'ambiente marino, riconosciuta come elemento critico non solo per lo sviluppo efficace della sopracitata "economia blu", ma anche per ricerca e innovazione, previsione climatica, sistemi di allerta precoce, sicurezza, difesa e tutela dell'ambiente marino.

Nel secondo semestre del 2025, nell'ambito delle attività inerenti all'attuazione del *Regolamento (UE) 2024/1787 sulla riduzione delle emissioni di metano nel settore dell'energia e che modifica il regolamento (UE) 2019/942,* sono state avviate le interlocuzioni con l'INGV e l'ISPRA al fine di individuare una possibile strategia sinergica volta a svolgere una campagna di misurazione delle potenziali emissioni fuggitive di metano sulle c.d. *"teste-di-pozzo"* sottomarine (terminali di pozzi minerari chiusi da anni) ricadenti in concessioni *off-shore*, ormai rilasciate dai precedenti operatori e ricadenti quindi nella competenza del MASE come istituenda Autorità Competente del succitato Regolamento.

E', inoltre, stato pubblicato un avviso per la manifestazione di interesse per sottoscrivere un Accordo di Ricerca per la vettorializzazione e georeferenziazione delle linee sismiche in formato *raster*.

Nel corso del 2025 sono state, inoltre, avviate iniziative 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)" anche ai fini del relativo adattamento ai titoli *offshore*, allo stoccaggio di CO2 e ai progetti geotermici, anche a mare.

ISPRA, nel mese di maggio 2025, ha, inoltre, pubblicato nel proprio sito *internet* la Carta mineraria aggiornata, (che riguarda specificatamente però la sola parte di territorio *onshore)* necessaria per le autorizzazioni alle estrazioni nei fondali marini ai sensi del D.L. 84/2024 che 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.

Si segnalano, infine, i seguenti interventi PNRR coerenti con la direttrice in esame:

- investimento M2C1-I3.1 "Isole Verdi", rivolto alle isole minori non interconnesse. L'obiettivo è trasformare questi territori in modelli di sostenibilità attraverso interventi integrati su rinnovabili, mobilità *green*, gestione del ciclo dei rifiuti, riduzione dei consumi energetici e modernizzazione delle infrastrutture idriche. M2C4–I3.2 – "Digitalizzazione dei Parchi Nazionali e delle Aree Marine Protette";
- investimento M2C4-I3.2, che sostiene sistemi di monitoraggio, sorveglianza, *database* ecologici e digitalizzazione della gestione delle AMP;
- investimento M2C4 – I3.5 – "Ripristino e tutela dei fondali e degli habitat marini", nell'ambito del quale è incardinato il grande progetto *Marine Ecosystem Restoration* (MER). Questa misura sta finanziando la mappatura ad alta risoluzione dei fondali, il monitoraggio avanzato degli ecosistemi, la realizzazione di interventi di ripristino su *habitat* degradati – dalle praterie di Posidonia agli *habitat* profondi – e l'acquisizione di una nuova nave oceanografica.

11. DIMENSIONE SUBACQUEA E RISORSE GEOLOGICHE DEI FONDALI

Nel corso del 2025, il Ministero della Difesa ha svolto un'azione centrale nel pieno dispiegamento operativo del Polo Nazionale della Dimensione Subacquea (PNS), che si è consolidato quale riferimento strategico per l'innovazione e la competitività del sistema Paese nel settore. Nell'ambito dei quattordici bandi di ricerca pubblicati dal Polo nel biennio 2024-2025, sono stati avviati complessivamente diciannove progetti, per un valore finanziario pari a 115 milioni di euro. Le iniziative, finalizzate alla realizzazione di dimostratori, prototipi e soluzioni software avanzate, hanno coinvolto circa 250 soggetti tra piccole e medie imprese, università, centri di ricerca, start-up e grandi imprese, contribuendo alla strutturazione di una rete nazionale integrata nel settore subacqueo.

Attraverso tali progettualità, il Polo ha rafforzato lo sviluppo di capacità tecnologiche avanzate nella dimensione subacquea, con applicazioni a carattere duale e significative ricadute nei comparti della difesa, dell'energia, della tutela ambientale e della sicurezza delle infrastrutture critiche sottomarine, in coerenza con gli obiettivi strategici del Piano del Mare.

Parallelamente, nel corso del 2025 è proseguito l'iter parlamentare del disegno di legge recante la disciplina organica della sicurezza delle attività subacquee e l'istituzione dell'Agenzia per la Sicurezza delle Attività Subacquee (ASAS), già approvato dal Senato e sottoposto, nell'ultimo quadrimestre dell'anno, all'esame della Camera ai fini dell'approvazione definitiva.

L'iniziativa normativa costituisce un passaggio strategico per il rafforzamento della governance della dimensione subacquea, in un contesto segnato dalla crescente antropizzazione dei fondali marini e dalla presenza di infrastrutture critiche di interesse nazionale, che impongono un quadro regolatorio unitario, capace di assicurare coordinamento, sicurezza e tutela degli interessi strategici del Paese.

L'ASAS sarà chiamata a esercitare funzioni di gestione delle interferenze tra attività subacquee civili, assicurando una gestione ordinata e sicura degli spazi sommersi sottoposti alla giurisdizione nazionale. Essa, inoltre, sarà competente per la regolazione tecnica delle attività subacquee, mediante la definizione di standard di sicurezza per i mezzi subacquei, nonché per la tutela degli operatori attraverso la disciplina delle qualifiche professionali, dei requisiti di idoneità e dei percorsi formativi in ambito subacqueo e iperbarico.

Nel loro insieme, il rafforzamento del PNS, quale piattaforma di aggregazione e innovazione tecnologica, e l'avanzamento del quadro normativo istitutivo dell'ASAS, delineano nel 2025 un sistema che contribuisce in modo sostanziale agli obiettivi del Piano del Mare.

Il contributo del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale (MAECI) alla direttrice in questione si è concentrato sul presidio dei principali processi multilaterali e sull'azione di coordinamento nazionale, con l'obiettivo di tutelare gli interessi italiani in materia di fondali marini profondi, sicurezza delle infrastrutture sottomarine e protezione dell'ambiente marino.

In ambito Autorità Internazionale dei Fondali Marini (ISA), il MAECI ha assicurato la partecipazione alle sessioni del Consiglio e dell'Assemblea, contribuendo al prosieguo del negoziato sul Regolamento per lo sfruttamento minerario dei fondali marini, giunto nel 2025 a una fase particolarmente delicata. Parallelamente, sono state promosse riunioni di raccordo e informative con le Amministrazioni nazionali interessate, finalizzate a consolidare una posizione consapevole e coerente sui profili di maggiore impatto per il sistema Paese, nonché a valorizzare le competenze e le eccellenze italiane nella ricerca marina, nelle tecnologie subacquee e nella tutela ambientale.

Sul versante della sicurezza, il MAECI ha partecipato alle iniziative avviate in ambito Unione europea, NATO e G7 dedicate alla protezione delle infrastrutture critiche sottomarine (Critical Underwater Infrastructure – CUI). In tale quadro, ha contribuito alla negoziazione della dichiarazione dell'UE/ Stati membri per il rafforzamento del quadro giuridico internazionale a protezione delle CUI e per il contrasto ai rischi connessi alle cosiddette "flotte ombra", approvata dal Consiglio Affari Esteri dell'Unione europea il 15 dicembre 2025.

Nel 2025 il MIMIT ha continuato ad approfondire il tema delle risorse minerarie e materie prime d'interesse industriale nei fondali marini sia partecipando attivamente al gruppo di lavoro nazionale a guida MAECI sul tema, sia avviando un'interlocuzione con aziende dei settori interessati.

Nel corso dello stesso anno, il contributo del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (MASE) alla direttrice "dimensione subacquea" del Piano del Mare si è articolato lungo un insieme coordinato di interventi normativi, tecnico-scientifici e operativi, finalizzati a rafforzare la tutela dei fondali marini, la sicurezza delle attività offshore e la conoscenza delle risorse e dei rischi connessi all'ambiente sommerso.

In primo luogo, sul piano regolatorio, è stata avviata la predisposizione del decreto ministeriale attuativo dell'articolo 109, comma 5, del decreto legislativo n. 152 del 2006, volto a definire modalità e criteri tecnici per la movimentazione dei fondali marini derivante dalla posa in mare di cavi e condotte. L'istituzione di un Gruppo di lavoro interistituzionale coordinato dal MASE, con la partecipazione delle Amministrazioni centrali competenti, del Sistema nazionale per la protezione dell'ambiente e delle Regioni costiere, ha consentito di impostare un quadro tecnico condiviso per la prevenzione degli impatti sui fondali, in coerenza con la Strategia Marina e con gli obiettivi di protezione degli ecosistemi sommersi.

Un apporto centrale alla dimensione subacquea è derivato dall'attuazione dell'Investimento 3.5 del PNRR – "Marine Ecosystem Restoration (MER)" – dedicato al ripristino e alla tutela dei fondali e degli habitat marini. Nel 2025 sono stati completati gli interventi su larga scala previsti nei traguardi europei, rafforzando il sistema nazionale di monitoraggio e osservazione degli ecosistemi costieri e profondi e migliorando la conoscenza relativa a localizzazione, estensione e stato di conservazione degli habitat di interesse. L'approvazione di una variante finalizzata alla riallocazione delle economie registrate ha garantito la piena continuità attuativa del programma, consolidando l'infrastruttura tecnico-scientifica a supporto delle politiche di protezione dei fondali.

Nell'ambito del monitoraggio dei geo-rischi marini, come evidenziato nel capitolo precedente dedicato alla tutela degli ecosistemi e delle aree marine protette, sono proseguite e si sono consolidate le attività di ricerca e di analisi delle interazioni tra attività antropiche e pericolosità naturali in ambiente sottomarino. In tale quadro si colloca la conclusione del progetto SPIN, volto a validare metodologie per la valutazione delle possibili interferenze tra operazioni offshore e fenomeni sismici o gravitativi sottomarini, con applicazioni in aree dell'Adriatico e del Canale di Sicilia. Parallelamente, sono state avviate iniziative funzionali all'attuazione del Regolamento (UE) 2024/1787 sulla riduzione delle emissioni di metano nel settore energetico, con la definizione di una strategia per la misurazione delle potenziali emissioni fuggitive da infrastrutture offshore dismesse, rafforzando il presidio ambientale sulle strutture sommerse.

Sempre in relazione alla dimensione subacquea, è proseguito l'aggiornamento degli indirizzi e delle linee guida per il monitoraggio della sismicità, delle deformazioni del suolo e delle pressioni di poro connesse alle attività antropiche, estendendone l'ambito applicativo ai titoli offshore, ai progetti di stoccaggio geologico della CO_2 e alle iniziative geotermiche anche a mare. In tale contesto si inserisce il sistema di monitoraggio relativo al progetto "CCS Ravenna Fase 1", per il quale è stato

definito un piano integrato di gestione operativa, con la partecipazione delle istituzioni territoriali e degli enti di ricerca, a garanzia della sicurezza ambientale e della trasparenza delle attività di iniezione e stoccaggio nel sottosuolo marino.

Per quanto concerne le risorse geologiche dei fondali, il 2025 ha visto il consolidamento delle attività di valutazione del potenziale minerario nazionale, anche in ambito offshore, e l'avvio di progettualità connesse alla riconversione di infrastrutture marine nella prospettiva della transizione energetica, con particolare riferimento allo stoccaggio di CO_2 e all'impiego dell'idrogeno quale vettore energetico. Tali iniziative sono state accompagnate da un rafforzamento degli strumenti conoscitivi, inclusi processi di digitalizzazione e sistematizzazione dei dati geofisici e sismici, funzionali a una gestione più consapevole e sostenibile del patrimonio minerario sommerso.

Un ulteriore elemento qualificante della direttrice subacquea è rappresentato dall'aggiornamento delle Linee guida per la redazione della Relazione sui Grandi Rischi ai sensi del decreto legislativo n. 145 del 2015, concluso nel 2025 con l'approvazione del nuovo documento da parte del Comitato per la sicurezza delle operazioni a mare. L'aggiornamento integra metodologie avanzate per la valutazione degli impatti ambientali e recepisce le migliori pratiche internazionali, rafforzando il sistema di prevenzione degli incidenti rilevanti nelle attività offshore. A ciò si sono affiancate attività operative di ispezione e controllo subacqueo delle infrastrutture energetiche, svolte anche in collaborazione con la Marina Militare, a tutela dell'integrità delle condotte e delle piattaforme e della sicurezza dell'ambiente marino.

Nell'ambito dell'attuazione del Piano del Mare, il Ministero del turismo ha proseguito e rafforzato le iniziative finalizzate alla valorizzazione della risorsa mare, con particolare riferimento alla disciplina e alla promozione delle attività subacquee a scopo ricreativo, quale segmento strategico dell'economia blu e dell'offerta turistica nazionale.

In tale contesto si colloca il disegno di legge AC 2855, già approvato dal Senato (AS 1624) il 25 marzo 2026, attualmente all'esame in sede referente delle Commissioni riunite VIII (Ambiente) e IX (Trasporti) della Camera dei deputati, recante disposizioni per la valorizzazione della risorsa mare. Nell'ambito del provvedimento è stata inserita, su proposta del Ministero del turismo, una disciplina organica delle attività subacquee a scopo ricreativo, volta a colmare una storica lacuna normativa.

L'intervento normativo, articolato in un apposito Capo dedicato alla valorizzazione dell'attività subacquea ricreativa e alla tutela della sicurezza e del patrimonio ambientale e culturale, si fonda su due direttrici prioritarie: da un lato, la garanzia di elevati standard di sicurezza per gli operatori subacquei nell'ambito della subacquea ricreativa; dall'altro, la salvaguardia degli ecosistemi marini e dei beni culturali sommersi.

Con riferimento al primo profilo, sono stati definiti requisiti e principi generali per l'esercizio dell'attività di immersione subacquea, prevedendo l'obbligo di conformità alle norme tecniche nazionali ed europee di settore e introducendo specifiche prescrizioni organizzative, tra cui lo svolgimento delle immersioni in condizioni di sicurezza e con un numero minimo di partecipanti. Sono stati, altresì, disciplinati i requisiti per l'esercizio dell'attività di istruttore e di guida subacquea, prevedendo l'obbligo di brevetto, copertura assicurativa, certificazione medica, manutenzione periodica delle attrezzature e tenuta di registri attestanti controlli e collaudi. Analoga attenzione è stata riservata ai centri di immersione e di addestramento subacqueo, per i quali sono stati introdotti obblighi in materia di dotazioni tecniche, coperture assicurative, personale formato al primo soccorso e tracciabilità delle attività svolte, nonché limiti numerici ai partecipanti per ciascun istruttore o guida, al fine di garantire adeguati standard di vigilanza e assistenza.

Per quanto concerne la tutela del patrimonio ambientale e culturale, la disciplina prevede che le immersioni siano effettuate nel pieno rispetto della normativa vigente in materia di protezione ambientale e di tutela dei beni culturali, con particolare riguardo ai siti sommersi di interesse archeologico. È stato, inoltre, attribuito un ruolo centrale agli operatori del settore, chiamati a svolgere un'attività di sensibilizzazione dei turisti in ordine alla fragilità degli ecosistemi marini e all'adozione di pratiche subacquee sostenibili, favorendo una fruizione consapevole e responsabile della risorsa mare.

In coerenza con la pianificazione degli spazi marittimi e con gli strumenti di pianificazione paesaggistica e territoriale regionale, è stata, infine, prevista l'individuazione, con decreto ministeriale adottato di concerto con le altre Amministrazioni competenti e previa intesa in sede di Conferenza permanente, di specifiche "zone di interesse turistico subacqueo". Tali aree, selezionate sulla base di criteri di sicurezza, rilevanza paesaggistica, faunistica, archeologica e culturale, sono finalizzate alla valorizzazione di contesti marini caratterizzati da condizioni ambientali favorevoli e dalla presenza di habitat e siti sommersi di particolare pregio. L'obiettivo perseguito è quello di promuovere uno sviluppo turistico qualificato e sostenibile, anche mediante la realizzazione di itinerari subacquei tematici, in grado di coniugare crescita economica, tutela ambientale e valorizzazione del patrimonio culturale.

Nel quadro della direttrice relativa alla dimensione subacquea, il Dipartimento per gli affari europei ha assicurato, nell'anno di riferimento, un costante raccordo strategico tra Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e Piano del Mare, con particolare riferimento all'investimento M2C4-I3.5 "Ripristino e tutela dei fondali e degli habitat marini".

Tale investimento, nell'ambito del quale è incardinato il progetto "Marine Ecosystem Restoration (MER)", rappresenta uno degli assi portanti dell'allineamento tra programmazione europea e politiche nazionali per il mare. Attraverso questa misura, finanziata dal PNRR, sono state sostenute attività di mappatura ad alta risoluzione dei fondali marini, il potenziamento dei sistemi di monitoraggio avanzato degli ecosistemi, la realizzazione di interventi di ripristino su habitat degradati – incluse le praterie di Posidonia e gli habitat profondi – nonché il rafforzamento delle infrastrutture di ricerca mediante l'acquisizione di una nuova nave oceanografica.

L'azione svolta nell'ambito dell'investimento M2C4-I3.5 ha contribuito in maniera diretta all'attuazione delle previsioni del Piano del Mare dedicate non solo alla conservazione e al ripristino degli ecosistemi marini, ma anche alla dimensione subacquea e alla gestione dei georischi, oltre a sostenere le misure di adattamento ai cambiamenti climatici. Il Dipartimento per gli affari europei ha accompagnato tale processo garantendo coerenza con gli obiettivi europei in materia di biodiversità e resilienza climatica, favorendo il corretto avanzamento dei traguardi e degli obiettivi concordati con la Commissione europea.

Nell'ambito delle competenze del Ministero delle Imprese e del Made in Italy (MIMIT), si segnala, in linea con gli obiettivi strategici del Piano del mare il proseguo dei lavori avviati dall'Ufficio di Gabinetto con imprese e Amministrazioni di interesse sulla mappatura dei cavi sottomarini e sulla filiera nazionale dei cavi sottomarini per telecomunicazioni a lunga percorrenza, contribuendo al monitoraggio del settore, alla valutazione delle esigenze industriali e alla definizione di misure di rafforzamento strategico. Più nel dettaglio, il citato Dicastero ha istituito, in collaborazione con le strutture del Ministro per la protezione civile e le politiche del mare, un Gruppo di lavoro sulla filiera dei cavi sottomarini, con l'obiettivo di consolidare la collaborazione tra stakeholder pubblici e privati — istituzioni e attori industriali — per promuovere una strategia integrata di sviluppo del settore. Il Gruppo di lavoro ha completato la mappatura della filiera e ha

contribuito a porre in essere una serie di azioni tra cui (a livello nazionale) il sostegno economico di progetti di ricerca e sviluppo e (a livello europeo) la creazione di un hub per la sorveglianza delle infrastrutture sottomarine a guida italiana. Il Gruppo di lavoro sta ora procedendo all'analisi di tutte le infrastrutture subacquee nazionali con l'obiettivo di giungere a una conoscenza approfondita dell'intero portafoglio sottomarino evidenziandone l'impatto economico, i punti di forza e le opportunità di sviluppo.

Infine, il MIMIT ha preso parte al Gruppo di lavoro finalizzato a elaborare il decreto attuativo di cui all'art. 109, comma 5 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (movimentazione dei fondali marini derivante dall'attività di posa in mare di cavi e condotte) coordinato dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. Nel 2025 si sono tenute le prime riunioni del Gruppo di lavoro in cui si è proceduto a mappare le diverse tipologie di attività di movimentazione dei fondali marini, le diverse tipologie di cavi e condotte e gli impatti ambientali di suddette attività.

Si segnalano infine le attività svolte a cura del Ministero della cultura nell'ambito della dimensione subacquea. Nello specifico, la SABAP per la città metropolitana di Reggio Calabria e la provincia di Vibo Valentia, nell'esercizio delle proprie competenze in materia di tutela, conservazione e monitoraggio dei siti culturali subacquei, ha comunicato la propria collaborazione con:

- l'Istituto Italiano di Geofisica e Vulcanologia (INGV), finalizzata a specifiche attività di ricerca volte allo studio della ricostruzione della linea di costa e delle variazioni del livello marino per gli ultimi 3000 anni ca, attraverso indicatori archeologici e rilievi geofisici marini e terrestri; alla realizzazione di scenari di aumento di livello marino fino all'anno 2100 in relazione ai cambiamenti climatici, al fine di individuare l'estensione delle aree costiere a potenziale rischio allagamento marino per valutare l'esposizione dei beni culturali presenti e alla sicurezza del territorio come fine di resilienza e ad attività High-Tech per applicazione di tecnologie avanzate di rilievo per lo sviluppo di ricostruzioni 3D delle aree archeologiche presenti sul territorio/specchio acqueo di competenza;
- il Dipartimento Biologia Ecologia e Scienze della Terra dell'Università della Calabria (DiBEST) finalizzata a attività di ricerca volte allo studio dei contesti archeologici subacquei, individuazione di evidenze di interesse archeologico/culturale sommerse e alla loro interazione con l'ambiente marino al fine di aggiungere un valore bio-ecologico ai siti di interesse culturale subacquei; allo studio del degrado dei manufatti di interesse archeologico in ambiente marino; alle analisi archeometriche per definire le provenienze dei reperti archeologici; alla caratterizzazione della fauna marina insediata sui contesti archeologico-culturali subacquei.

12. SISTEMA DELLE ISOLE MINORI

La direttrice si inserisce nel quadro più ampio delle politiche pubbliche volte a ridurre gli svantaggi derivanti dall'insularità e a promuovere uno sviluppo sostenibile delle comunità insulari, attraverso il miglioramento del godimento dei diritti essenziali - sanità, trasporti, istruzione - il rafforzamento delle infrastrutture portuali e il sostegno alle attività economiche locali.

Dal 10 al 12 ottobre 2025, nella splendida cornice di Lipari, si sono tenuti i primi "Stati Generali delle isole minori marine", al fine di promuovere un ampio confronto sulle tematiche evidenziate e individuare soluzioni condivise da tutti gli attori pubblici e privati interessati, nonché dagli stessi cittadini. Nel corso dell'evento, organizzato dal Ministro per la protezione civile e le politiche del mare, è stato annunciato il disegno di legge governativo recante "Disposizioni per la valorizzazione delle isole minori marine, lagunari e lacustri", già approvato nella seduta del Consiglio dei ministri del 28 ottobre.

Il disegno di legge sulle isole minori si inserisce in un quadro normativo e strategico rinnovato, volto a riconoscere in modo pieno e strutturale le peculiarità dei territori insulari e a rimuovere gli svantaggi derivanti dalla condizione di insularità. Esso costituisce attuazione della legge costituzionale 7 novembre 2022, n. 2, che ha modificato l'articolo 119 della Costituzione introducendo il principio secondo cui la Repubblica deve promuovere misure idonee a compensare gli svantaggi delle isole. Tale previsione, letta in combinazione con l'articolo 3 della Costituzione sul principio di eguaglianza sostanziale, configura l'insularità non come una semplice caratteristica geografica, ma come un fattore di svantaggio che può limitare l'effettivo esercizio dei diritti fondamentali, imponendo un intervento attivo dello Stato.

Il provvedimento si colloca, inoltre, nel solco degli indirizzi europei in materia di coesione territoriale e dà attuazione al Piano del mare 2023–2025, che dedica una specifica linea strategica al "Sistema delle isole minori", promuovendo un approccio integrato e organico alle politiche di sviluppo. Nonostante in passato siano state adottate misure compensative, persistono infatti squilibri socioeconomici, carenze infrastrutturali e criticità nell'erogazione dei servizi pubblici essenziali, aggravati dalla discontinuità territoriale, dalla dipendenza dai trasporti marittimi e aerei e dalla forte oscillazione stagionale tra popolazione residente e flussi turistici.

In risposta a tali problematiche, il disegno di legge propone una disciplina unitaria e sistematica, superando la frammentazione degli interventi episodici finora adottati. Fulcro dell'impianto normativo è la programmazione strategica settennale, fondata sul Documento unico di programmazione isole minori (DUPIM), adottato con decreto interministeriale e costruito a partire dai Progetti integrati di sviluppo territoriale (PIST) elaborati dai comuni interessati, con il coinvolgimento delle Regioni. A tale programmazione si collega un sistema di finanziamento dedicato: l'istituzione di due Fondi per lo sviluppo delle isole minori, con risorse nel 2027 e nel 2028, e la possibilità di stipulare contratti istituzionali di sviluppo, finanziati anche attraverso la Strategia Nazionale per le Aree Interne.

Il testo disciplina, inoltre, interventi in ambiti centrali per la qualità della vita e la competitività dei territori: tutela e valorizzazione del patrimonio ambientale e culturale, potenziamento dell'offerta turistica, miglioramento dei servizi sanitari e scolastici, continuità territoriale, inclusione delle persone con disabilità, sostegno ai giovani e alla pratica sportiva, protezione civile e difesa del territorio. È prevista infine una delega al Governo per il riordino delle agevolazioni a favore delle isole minori.

Nel complesso, il disegno di legge mira a costruire un modello di sviluppo integrato e stabile, capace di garantire pari diritti e opportunità ai cittadini delle isole minori e, al contempo, di valorizzarne le risorse ambientali, culturali ed economiche, trasformando una condizione di svantaggio strutturale in un elemento di forza per l'intero Paese.

Tra le misure del PNRR rilevanti per la direttrice qui trattata, l'apposita Struttura di missione segnala l'investimento M2C1-I3.1 "Isole Verdi", rivolto alle isole minori non interconnesse. L'obiettivo è trasformare questi territori in modelli di sostenibilità attraverso interventi integrati su rinnovabili, mobilità green, gestione del ciclo dei rifiuti, riduzione dei consumi energetici e modernizzazione delle infrastrutture idriche. Questa misura contribuisce direttamente alla visione del Piano del Mare sul sistema delle isole minori, richiamata al capitolo 2.12, aumentando l'autonomia energetica dei territori insulari e riducendo la dipendenza dai combustibili fossili trasportati via mare, con effetti coerenti anche con le direttrici dedicate alla transizione ecologica dell'economia del mare. Favorisce, inoltre, forme di turismo sostenibile, in linea con quanto previsto ai capitoli 2.13.4 (Nautica da diporto), 2.13.5 (Portualità turistica) e 2.13.9 (Turismo ambientale), che valorizzano la qualità ambientale come asset competitivo dei territori insulari.

13. TURISMI DEL MARE

Nella seduta del 20 maggio u.s., il Cipom ha indicato la portualità turistica quale tema prioritario da affrontare nel prossimo periodo, mentre nel successivo consesso del 29 luglio sono stati individuati i principali ambiti di intervento per rilanciare il settore. A tal fine, è stata evidenziata la necessità di revisionare il d.P.R. n. 509/1997 - concernente la disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto - secondo una visione unitaria e sistemica della portualità turistica, sì da perseguire una riforma organica del sistema delle concessioni attraverso interventi volti ad assicurare un contesto più attrattivo per gli investitori, riducendo i tempi e la complessità delle procedure per il rilascio delle stesse, garantendo una maggiore uniformità da parte degli enti locali nell'attribuzione e nella gestione delle concessioni ed una loro durata proporzionata all'impegno economico.

Particolare importanza assume anche la questione della semplificazione delle attività di escavo dei fondali marini, in particolare per i canali di accesso, necessaria per assicurare l'efficienza dei porti turistici.

Nel corso del 2025 sono stati quindi aperti alcuni dossier sulla portualità turistica e sulla disciplina dei relativi dragaggi per recepire le suddette indicazioni del Cipom. Al riguardo e in linea con tali indirizzi, il Ministero del turismo è impegnato nell'esame di alcune proposte di revisione del citato d.P.R. 2 dicembre 1997 n. 509, concernenti:

- la semplificazione del procedimento di concessione e di approvazione del progetto d'infrastruttura portuale da realizzare sull'area demaniale interessata, estendendo l'ambito di applicazione dell'istituto della conferenza di servizi, nonché introducendo tempi certi per la conclusione dei lavori e modalità semplificate di assunzione della decisione finale;
- la possibilità di includere nel perimetro applicativo del d.P.R. n. 509 del 1997 anche la figura dei c.d. porti a secco, strutture destinate al ricovero a secco, alaggio, varo veloce e attracco di imbarcazioni da diporto;
- l'introduzione di disposizioni speciali in materia di concessioni per la nautica da diporto, analogamente a quanto previsto dall'attuale disciplina in materia di porti commerciali e in considerazione dell'estraneità dei servizi portuali turistici al perimetro applicativo della direttiva 2006/123/CE:
- iniziative nel campo della nautica sociale;
- soluzioni per i problemi creati dai sedimenti che ostruiscono i canali di ingresso e le imboccature dei porti turistici nonché per facilitare, dal punto di vista urbanistico e paesaggistico, la realizzazione delle strutture per lavorazioni cantieristiche che presentino una minor incidenza sul territorio e l'installazione degli impianti per la produzione di energie elettrica da fonti rinnovabili;
- misure di carattere fiscale concretamente idonee a favorire gli investimenti nel settore con positive ricadute anche sulle comunità locali.

Inoltre, come già evidenziato nel capitolo dedicato alla "Subacquea", nel disegno di legge sulla "Valorizzazione della risorsa mare", è stata introdotta una specifica disciplina volta a disciplinare in modo organico lo svolgimento delle attività subacquee a scopo ricreativo.

Prosegue altresì l'alimentazione a cura delle Amministrazioni pubbliche che abbiano la proprietà o la gestione del bene oggetto della concessione, del "Sistema informativo di rilevazione delle concessioni di beni pubblici" (SICONBEP).

Tutti i Ministeri interessati sono stati sentiti in appositi Tavoli tecnici distinti per asset concessorio al fine di verificare l'esistenza di sistemi informatizzati contenenti dati relativi ai beni oggetto di concessione.

La mappatura è stata avviata simultaneamente per i vari settori concessori a livello centralizzato, demandando ad un secondo momento il confronto con gli Enti territoriali per la parte di demanio e/o patrimonio indisponibile decentrato.

Relativamente al demanio marittimo, il Dipartimento dell'economia del MEF ha promosso il Tavolo Tecnico con il MIT per la ricognizione delle suddette concessioni tramite l'interoperabilità con il Sistema SID – Il Portale del Mare.

In ordine alla gestione digitalizzata del demanio marittimo offerta dal sistema del MIT a ben 700 PP.AA. e 30.000 utenti, dal 10 dicembre 2025 è stata resa disponibile sulle piattaforme *Android* (dalla vers.8.1) e *iOS* (a partire da vers.12), una nuova applicazione gratuita, scaricabile dai relativi stores, per l'utilizzo dei servizi in mobilità correlati con il geoportale istituzionale. L'uso di tale applicazione è dedicato non solo alle Amministrazioni a vario titolo interessate alla gestione dei beni demaniali marittimi (es: Capitanerie di Porto, Agenzia del Demanio, Amministrazioni Regionali, Enti locali, Autorità di Sistema Portuale, ecc.), ma anche ai privati cittadini. L'obiettivo è quello di fornire ogni utile supporto, tanto alle Pubbliche Amministrazioni per le attività di verifica sulla consistenza dei beni demaniali marittimi e di regolarità sul loro stato di utilizzo, quanto alla più agevole consultazione per l'utenza privata. L'applicazione consentirà di effettuare direttamente importanti operazioni di base (accesso e consultazione di banca dati geografica ed amministrativa, gestione delle notifiche, esecuzione di rilievi georiferiti, poligonali o lineari, acquisizione di immagini e documentazione varia digitalizzata, salvataggio delle informazioni per le rielaborazioni.

A seguito di vari confronti tecnici, il MEF ha condiviso con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le "Linee Guida del demanio marittimo", contenenti le specifiche tecniche, le modalità e la tempistica per la trasmissione dei dati da parte dei soggetti obbligati, in qualità di enti proprietari o gestori di beni. Le stesse dovranno essere approvate dalla Conferenza Unificata ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

Numerose iniziative sono state documentate dalle Soprintendenze del MIC che hanno promosso azioni di sensibilizzazione nei territori di competenza relative alla fruizione turistica sostenibile. La SABAP per l'Area metropolitana di Napoli ha attuato:

- un costante monitoraggio delle strutture balneari, dislocate senza soluzione di continuità, lungo l'intera costa di competenza, affinché vi sia armonia tra la salvaguardia del valore naturalistico e culturale e lo sviluppo di un turismo consapevole e sostenibile;
- convenzioni, in via di definizione, con centri *diving* dei Campi Flegrei, del litorale Domizio-Flegreo, delle Isole di Ischia, Capri, Procida e della Penisola Sorrentina e con le società turistiche che gestiscono imbarcazioni turistiche semi-sottomarine e battelli dalla chiglia finestrata al fine di attivare forme di fruizione consapevole e sostenibile del patrimonio archeologico sommerso;
- una riperimetrazione dell'area sommersa della Villa di Q. Ortensio Ortalo a Marina Grande di Bacoli col fine di tutelare maggiormente il sito archeologico rispetto alle concessioni demaniali circostanti. La Soprintendenza ABAP per le province di Pisa e Livorno ha comunicato che è in corso di ultimazione l'intervento di messa in sicurezza, restauro, indagini archeologiche e valorizzazione della Grotta del Santo a Montecristo, Portoferraio (LI) - Programmazione ai sensi dell'articolo 1, commi 9 e 10 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, annualità 2022-2024, elemento importante di tutela di un complesso archeologico e monumentale per restituire il sito alla pubblica fruizione.

La Soprintendenza ABAP per l'Area metropolitana di Napoli ha comunicato di aver dato il proprio supporto per:

- l'indirizzo alla progettazione con il Comune di Bacoli (su risorse finanziate dalla Regione Campania), del riuso di Villa Ferretti e del suo compendio archeologico;
- il progetto di riunificazione dell'intero complesso della Villa Favorita, oggetto di un importante finanziamento del Ministero della Cultura. La finalità di riqualificazione del progetto è duplice: da un lato risponde all'esigenza di restituire alla pubblica fruizione il bene come risorsa verde per la città, recuperando l'antica connessione terra-mare, dall'altro fornisce all'area vesuviana un centro polifunzionale a servizio del territorio;
- il rinnovo dell'Accordo di Collaborazione con i Carabinieri Subacquei del Nucleo di Napoli per il monitoraggio costiero dei siti d'interesse culturale e paesaggistico, a febbraio 2026.

La Soprintendenza ABAP per le province di Chieti e Pescara ha sostenuto e partecipato attivamente ai tavoli di concertazione con i diversi Enti coinvolti, curando le procedure di competenza ministeriale, il passaggio di proprietà di quattro ex-stazioni ferroviarie site nei Comuni di San Vito Chietino, Fossacesia, Torino di Sangro e Vasto (CH), che, grazie a un restauro attento e a un progetto di rifunzionalizzazione condiviso, diverranno presidi lungo la costa ciclabile costiera (la "Via Verde") che corre per 40 km da Vasto ad Ortona, occupando l'ex sedime ferroviario.

La SABAP per la città metropolitana di Bari ha riferito che nel 2025 sono stati avviati (e sono ancora in corso) da parte di privati interventi di valorizzazione di contesti archeologici lungo la costa sud di Monopoli (BA), per i quali la SABAP sta supervisionando la produzione dei contenuti scientifici per la realizzazione dei percorsi di visita e la redazione dei supporti alla fruizione. È inoltre in corso 'istruttoria finalizzata alla dichiarazione dell'interesse culturale delle cave di Pozzo Vivo a Polignano a Mare (BA), significativo paesaggio produttivo storico marino, rilevante per i valori paesaggistici e monumentali.

La Soprintendenza ABAP per le province di Ancona e Pesaro Urbino sta programmando iniziative mirate alla tutela e alla valorizzazione del patrimonio culturale legato al rapporto con il mare, in particolare alla pesca, di antiche origini e profondamente identitaria per la comunità locale, testimoniato dalla presenza di marinerie, porti, mercati ittici, "pesche a mare", affiancando le comunità stesse nella salvaguardia del proprio patrimonio, costantemente ricreato e adattato al contesto, in un continuo rapporto con la contemporaneità. Di tale ricco patrimonio culturale fanno parte anche le cosiddette "pesche a mare", assimilabili alla tipologia dei trabocchi abruzzesi, costituite da una passerella, un casottino usato come rifugio o deposito di attrezzi, una piattaforma e delle antenne di sostegno delle reti, sorrette da pali di legno fissati sugli scogli affioranti.

La Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Chieti e Pescara ha comunicato di aver avviato una serie di attività sul tema di rifunzionalizzazione dei trabocchi. La Soprintendenza ABAP per le province di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini ha rappresentato di aver avviato un percorso di tutela e salvaguardia in merito alla "Pratica della navigazione con vela al terzo lungo le coste della Romagna").

Si segnalano, inoltre, le azioni svolte dal Ministero della cultura volte 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. Al riguardo, la SABAP per l'Area metropolitana di Napoli ha avviato proposte di sponsorizzazione per erogazioni liberali Art Bonus: "la Villa di Ortensio Ortalo - recupero e consolidamento dei mosaici in ambiente subacqueo" e "la Villa marittima del Lago Fusaro:

scavo subacqueo e documentazione" a gennaio 2026; recupero archeologico di manufatti marmorei nello specchio d'acqua del Porto di Miseno a Bacoli, grazie ad un'azione sinergica tra Soprintendenza, Comune di Bacoli, Guardia Costiera, Guardia di Finanza, Polizia Nucleo sommozzatori e Carabinieri Subacquei, presentato per la prima volta in diretta streaming subacquea sui canali social della Sabap Na Met il 24/06/2025, a seguito della stipula di un protocollo d'intesa col Comune di Bacoli, per la realizzazione di indagini indirette nell'area del Porto di Misenum. In Programma per l'anno 2026:

- attivazione di accordi con Legambiente e associazioni locali per la pulizia dei fondati delle aree archeologiche sommerse di Marina Grande, Punta Sarparella e Punta Pennata a Bacoli;
- sottoscrizione di accordi con l'Ufficio demanio del Comune di Bacoli per la perimetrazione delle aree archeologiche sommerse della Villa di Cesare, Punta Sarparella, Punta Pennata e Punta del Poggio;
- sottoscrizione di accordi con le scuole del territorio di ogni ordine e grado di giornate formative in presenza ed esperienziali, sull'archeologia subacquea flegrea, presso la sede dell'Ufficio periferico di Villa Ferretti a Bacoli;
- riproposizione in primavera di giornate di valorizzazione con tour guidati lungo la costa di Bacoli su imbarcazioni dal fondo trasparente;
- programmazione di scavo e documentazione della villa marittima romana della Macina di Puolo in collaborazione con l'University of Copenhagen;
- avvio di partenariato pubblico-privato per lo scavo della villa marittima romana di Capo di Massa.

L'Istituto Centrale per il Restauro ha avviato diverse attività, quali quella tesa a sviluppare nuove tecnologie, tecniche e buone pratiche per la localizzazione, documentazione, supporto allo scavo archeologico, per la valutazione dello stato di conservazione dei materiali e il pronto intervento conservativo in corso di scavo, per la gestione e valorizzazione del patrimonio culturale sommerso.

Si segnalano, inoltre, le ulteriori attività svolte, nel corso dell'anno 2025, dalla Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo; nello specifico, trattasi di interventi eseguiti nell'ambito dei seguenti progetti finanziati con la programmazione ai sensi dell'articolo 1, commi 9 e 10, della legge 23 dicembre 2014, n. 190:

- Archeologia subacquea in alto fondale. Progetto di recupero, restauro e valorizzazione del relitto altoarcaico del canale di Otranto, a partire dal 18/07/2025 e fino al 3/08/2025 sono stati eseguiti lavori di indagine archeologica e di recupero del carico di età alto arcaica, situato nel Canale d'Otranto a 22 miglia nautiche dalla costa e alla profondità di -800 m;
- Amphitrite-Archeologia Subacquea per tutti nei Parchi Marini digitali, rivolto al 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, in particolare sono stati eseguiti lavori di restauro dell'Apodyterium delle terme dei lottatori Parco;
- Indagini archeologiche subacquee presso l'Isola di San Pietro (TA), svolte a novembre 2025

La Soprintendenza ABAP per le province di Pisa e Livorno ha comunicato che è in programma un intervento di tutela nell'area della Secche della Meloria a Livorno, già progettato nel 2025.

14. CAMBIAMENTI CLIMATICI

Il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica si è mosso su tre binari principali: proteggere ciò che abbiamo, adattare le infrastrutture e spingere sull'energia pulita.

Le Aree Marine Protette (AMP) hanno ricevuto i fondi del programma "AMP per il Clima". Il MASE ha considerato progetti che "rispondessero" al clima che cambia, finanziando, ad esempio, molti interventi per piantare nuova Posidonia oceanica: queste praterie sottomarine sono, infatti, considerati i nostri "polmoni blu" e servono a smorzare la forza delle onde, proteggendo le spiagge dall'erosione che aumenta con l'innalzamento del livello del mare.

Il 2025 è stato anche l'anno in cui il Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC) è passato dalla carta alla realtà. Il MASE ha evidenziato che il litorale sta vivendo un mutamento di paradigma: non è più percepito esclusivamente come una risorsa balneare e turistica, bensì come un ambito territoriale vulnerabile e soggetto a crescenti fattori di rischio.

Inoltre, l'azione istituzionale si è sviluppata attraverso un approccio integrato, volto a coniugare l'innovazione tecnologica con la salvaguardia degli ecosistemi e la sicurezza del territorio. In primo luogo, il potenziamento del monitoraggio sistemico ha permesso l'implementazione di sensoristica avanzata per il rilevamento costante dell'innalzamento del livello del mare e dei livelli di acidificazione delle acque. Tali parametri risultano determinanti per la protezione della biodiversità marina e per la tutela delle attività economiche legate alla pesca e alla molluschicoltura, settori particolarmente vulnerabili alle alterazioni chimico-fisiche dell'habitat.

Parallelamente, il Ministero ha consolidato il proprio ruolo di coordinamento nel supporto agli Enti locali, definendo linee guida tecniche essenziali per l'elaborazione di strategie regionali di resilienza. L'obiettivo primario di tali direttive è fornire strumenti operativi per una gestione proattiva del rischio derivante dai fenomeni di erosione e inondazione, garantendo una protezione strutturata delle aree costiere.

Sul fronte della transizione ecologica, è proseguito l'impegno nell'efficientamento del sistema portuale nazionale attraverso l'erogazione dei fondi previsti dal PNRR. Tali risorse sono state destinate all'infrastrutturazione elettrica delle banchine, intervento fondamentale per l'abbattimento delle emissioni inquinanti e climalteranti nei principali snodi logistici italiani. In stretta correlazione con la decarbonizzazione dei porti, si è agito sul piano amministrativo per favorire lo sviluppo dell'eolico offshore. Tramite una significativa semplificazione dei processi autorizzativi, l'Amministrazione ha inteso agevolare l'installazione di turbine in mare aperto, dove la maggiore intensità del vento si coniuga con un ridotto impatto paesaggistico, configurando il bacino marittimo come un polo strategico per la produzione di energia pulita su vasta scala.

15. COOPERAZIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE

Nel ciclo di programmazione 2021-2027, la politica di coesione dell'Unione europea si articola in due obiettivi volti a rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale. Il primo è l'obiettivo "Investimenti a favore dell'occupazione e della crescita", che riceve il sostegno del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), del Fondo sociale europeo Plus (FSE+), del Fondo di coesione (FC) (destinato agli Stati membri con un reddito nazionale lordo (RNL) pro capite inferiore al 90% della media dell'UE-27 del quale l'Italia non beneficia) e infine dal Fondo per la giusta transizione (JTF).

Il secondo è l'obiettivo "Cooperazione Territoriale Europea" (CTE)3, comunemente conosciuto come Interreg, finanziato dal FESR e da strumenti complementari, in particolare NDICI e IPA III. Entrambi gli obiettivi costituiscono riferimenti essenziali per il settore marittimo e operano in sinergia con gli interventi attivati a livello nazionale, complementari alla programmazione comunitaria e finanziati con le risorse del Fondo di rotazione di cui alla legge n. 183/1987 e del Fondo sviluppo e coesione. A tali strumenti si affianca il Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura (FEAMPA), che sostiene specificamente il comparto marittimo della pesca.

In continuità con il ciclo di programmazione 2014-2020, l'Italia partecipa anche nel 2021-2027 a 19 programmi Interreg4. La dotazione complessiva dei programmi 2021-2027 supera i 3 miliardi di euro per l'insieme dei Paesi partecipanti, mentre la sola partecipazione italiana mobilita fondi FESR e risorse nazionali per circa 1,2 miliardi di euro, in sostanziale continuità con il periodo 2014-2020.

Nel 2021-2027, 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.

In Italia, il Ministro per gli Affari europei, il PNRR le Politiche di coesione è competente sia per il coordinamento e la programmazione delle politiche di coesione e di sviluppo territoriale, sia per il coordinamento delle macrostrategie EUSAIR ed EUSALP e dell'iniziativa strategica WestMED, funzione che esercita in stretto raccordo con il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale (MAECI). Queste strategie riguardano specifiche aree 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. La macrostrategia EUSAIR (European Strategy for the Adriatic and Ionian Region) è la più rilevante delle due strategie macroregionali (EUSAIR e EUSALP) per il Comitato interministeriale per le politiche del mare (Cipom), in quanto incentrata fortemente sul mare Adriatico. A questa si aggiunge l'iniziativa di bacino marittimo per lo sviluppo sostenibile dell'economia blu nel Mediterraneo occidentale WestMED.

[3] 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.

[4] 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.

Più nel dettaglio, per ciò che concerne l'EUSAIR, si tratta di una iniziativa lanciata nel 2014 che coinvolge dieci Paesi5. L'obiettivo della strategia 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. L'Italia assumerà la Presidenza di EUSAIR a partire da giugno 2026. Questo ruolo consentirà la concertazione di nuove azioni per il rafforzamento e il rilancio della strategia.

Per quanto riguarda 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 assetti di governance specifici. La Commissione europea riveste un ruolo di primo piano nel coordinamento strategico delle principali tappe della strategia. In ciascuno Stato partecipante, i coordinatori nazionale 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.

In questo quadro, i programmi Interreg offrono specifiche potenzialità di costruzione di partenariati multilivello di carattere transnazionale e transfrontaliero per l'adozione di approcci comuni ed armonizzati. Per il 2021-2027, il livello di attuazione registra progressi significativi e si proietta verso il pieno impegno delle risorse finanziarie, superiori ai 3 miliardi di euro, nel corso del 2026. I dati di avanzamento evidenziano un quadro complessivamente soddisfacente rispetto ai target finanziari al 31.12.20257 e risorse residue concentrate in un numero limitato di programmi. La stima delle risorse residue UE (FESR, IPA, NDICI, in milioni di euro), relative a bandi non ancora pubblicati per il ciclo di programmazione 2021-2027, sul totale della dotazione dei programmi e al netto dell'assistenza tecnica, risulta articolata come segue8:

A testimonianza di una dinamica positiva, sia in termini quantitativi che qualitativi, i progetti approvati spaziano dall'innovazione tecnologica alla sostenibilità ambientale, dalla coesione sociale

[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.

[7] 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.

[8] Dati aggiornati al 30.11.2025.

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. L'intera architettura di governance, che comprende il coinvolgimento attivo 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. A tal fine, con Decreto n. 305 del 10 dicembre 2024 è stato istituito il Gruppo di coordinamento strategico (GCS) CTE 2021-2027. L'Accordo di Partenariato prevede che il GCS sia l'organismo con funzioni di indirizzo strategico e di sorveglianza sull'attuazione complessiva dei programmi CTE 2021-2027.

Sulla base dell'Intesa sulla governance CTE del 12 luglio 2023, il Gruppo esercita anche un ruolo di impulso e monitoraggio dei programmi e dei processi di capitalizzazione e di mainstreaming, con riferimento alle sinergie tra programmi Interreg e i programmi dell'Obiettivo Investimenti per l'Occupazione e per la Crescita, nonché agli specifici Tavoli tecnici che potranno essere istituiti nell'ambito del Comitato dell'Accordo di Partenariato relativamente 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.

Dopo aver accompagnato il processo di condivisione nazionale sulle proposte regolamentari della Commissione europea in merito al futuro di Interreg nel ciclo di programmazione post-2027, il GCS continuerà a svolgere un ruolo di indirizzo e di sostegno alla governance nazionale, anche attraverso la costituzione di Gruppi d'area geografica finalizzati a valorizzare il coordinamento tra programmi e progetti e a rafforzare l'efficacia complessiva dell'azione di cooperazione svolta dall'Italia, in stretta collaborazione con i Paesi che partecipano ai 19 programmi CTE e nel quadro delle strategie macroregionali e di bacino marittimo.

Il MAECI ha assicurato il coordinamento del negoziato sulla Dichiarazione politica adottata dalla Terza Conferenza delle Nazioni Unite sull'Oceano (Nizza, 9-13 giugno), nonché fornito il necessario sostegno per la partecipazione della delegazione italiana (MASE, MASAF, MUR e MAECI), per la presentazione degli impegni nazionali e per la realizzazione dell'evento nazionale a margine, organizzato da MASE e MUR. A margine di tale evento, il Ministro per gli Affari esteri ha partecipato ad una riunione sul Mediterraneo connesso, dedicato alla collaborazione tra Paesi dell'area in tema di infrastrutture critiche sottomarine, in primis nel settore dell'energia e della connettività.

A seguito della pubblicazione da parte della Commissione europea, il 9 giugno 2025, di una comunicazione sul Patto europeo per gli Oceani, il MAECI ha effettuato il negoziato sulla relativa bozza di Conclusioni del Consiglio. Il MAECI ha assicurato uno stretto coordinamento con le Amministrazioni nazionali interessate, al fine di assicurare la promozione degli interessi nazionali nel settore dell'industria marittima, della pesca e acquacultura, della ricerca, della protezione dell'ambiente marino e della sicurezza, con particolare attenzione alla dimensione subacquea. Le Conclusioni sono state approvate dal Consiglio in data 8 dicembre. Il MAECI ha partecipato il 10 dicembre ad una riunione del Member State Expert Group on Integrated Maritime Policy, dedicata alla messa in opera delle priorità identificate nelle Conclusioni sopra menzionate.

Il MAECI, attraverso la Rappresentanza Permanente presso l'Unione Europea, ha continuato ad assicurare la partecipazione ai negoziati in corso nelle materie relative alla politica marittima europea ed alle politiche ad essa collegate dei trasporti, della pesca, dell'ambiente oltre ad un raccordo costante con i competenti servizi della Commissione in relazione all'elaborazione delle strategie UE sulla politica industriale marittima e sui porti.

Nel corso del 2025, il citato Dicastero ha assicurato i necessari adempimenti per il completamento della procedura di ratifica della Convenzione istitutiva dell'International Organization for Marine Aids to Navigation (IALA), avvenuta il 15 luglio, e la successiva formalizzazione dell'adesione dell'Italia all'Organizzazione in parola, avvenuta il 12 novembre.

Il MAECI ha partecipato alle prime due sessioni della PrepCom delle Nazioni Unite, svoltesi a New York rispettivamente a marzo e ad agosto, in vista dell'entrata in vigore (il 17 gennaio 2026) e dell'attuazione dell'Accordo Biodiversity Beyond National Jurisdiction (BBNJ) sulla tutela della biodiversità nelle zone al di là della giurisdizione nazionale. Le posizioni sono state coordinate con quelle dell'UE e degli altri Stati membri in sede di riunioni mensili del Gruppo del Consiglio dell'UE sul diritto del mare (COMAR). L'Italia ha co-sponsorizzato la risoluzione 79/271 sul BBNJ approvata a marzo dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite e la Risoluzione Omnibus sul diritto del mare approvata il 9 dicembre 2025. L'iter nazionale di ratifica dell'accordo è in corso.

Con la nomina di un Inviato Speciale per l'IMEC ad aprile, si è cominciato a strutturare l'azione di promozione degli interessi italiani nell'ambito del progetto. Il MAECI ha dunque assicurato il sostegno all'azione dell'Inviato Speciale, che ha partecipato a riunioni a livello sherpa fra i firmatari del MoU istitutivo dell'IMEC, ha incontrato portatori di interesse pubblici e privati, italiani e stranieri per promuovere il sistema Italia. In parallelo, il MAECI ha partecipato alle prime riunioni fra i membri dell'IMEC per definire una governance internazionale del progetto ed ha attivato un coordinamento con le istituzioni pubbliche di Trieste (Regione, Comune, Autorità portuale), città individuata come punto di approdo prioritario del corridoio.

La Farnesina ha promosso un'intensa attività di "diplomazia della crescita", incentrata sulla promozione delle esportazioni e dell'internazionalizzazione delle imprese italiane, anche nell'ambito dell'Economia del Mare. Tra le iniziative sostenute dal MAECI, si evidenziano il progetto GreenMed per la cooperazione con i Paesi dell'Adriatico-Ionico e del Mediterraneo e l'iniziativa WestMED per lo Sviluppo Sostenibile della Blue Economy nel Mediterraneo occidentale che riunisce Paesi UE e non-UE (Libia, Tunisia, Algeria, Marocco e Mauritania). Il MAECI partecipa attivamente a tutti i principali esercizi di coordinamento in materia di economia del mare, come il Gruppo di lavoro previsto dall'Intesa con il MUR in materia di ricerca scientifica marina e di sviluppo tecnologico.

Il MAECI ha sostenuto il settore navale attraverso un'azione coordinata di promozione economica e di accompagnamento istituzionale delle imprese. Sono state promosse e patrocinate iniziative di rilievo dedicate all'economia del mare, tra cui Seafuture, mentre è stato assicurato il sostegno alle attività delle principali associazioni del comparto, quali ALIS e Assarmatori, con la partecipazione del VPdC/On. Ministro ai rispettivi eventi di riferimento. Al contempo, il MAECI ha garantito un costante supporto alle aziende del comparto navale, anche tramite la rete diplomatico-consolare, accompagnandone la partecipazione a fiere, missioni economiche e incontri B2B, sostenendone la partecipazione a gare e procedure d'appalto all'estero, favorendo l'accesso a opportunità di commesse internazionali e il dialogo con le autorità competenti e i principali partner industriali. Fra le iniziative di promozione integrata dell'Italia all'estero, il MAECI, ha realizzato progetti originali e di successo come "SIAMO MARE, We are Sea" e la mostra "Mediterranea" che valorizza e integra contenuti culturali con innovazione e tecnologia.

In coerenza con le linee di indirizzo strategico in materia di promozione e internazionalizzazione del patrimonio culturale italiano, si evidenziano le diverse attività, svolte nel corso dell'anno 2025, a cura della Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo:

- Creamare - "Linking creativity, culture and media technologies in the transnational coproduction of digital interactive products for the communication of maritime and underwater cultural heritage", finanziato da CREA-CULTURE_2021-COOP (GRANT AGREEMENT 101056117), finalizzato allo sviluppo di un modello di co-produzione di opere multimediali finalizzate alla comunicazione e divulgazione dei beni culturali;
- BlueCulTour "Interconnecting Blue Cultural Tourism Offer in the Ionian Sea" - Call Number 4190 – Specific Objective 4.6 sul bando STAGE A – Cooperation Programme «632 - (InterregVI-A) Greece-Italy», avviato a luglio 2025, che mira a rafforzare la cooperazione transfrontaliera tra Calabria, Puglia e Grecia Occidentale per lo sviluppo di modelli di turismo sostenibile incentrati sulla promozione del patrimonio culturale marittimo e subacqueo, come testimonianza delle radici culturali comuni dei territori che si affacciano sul Mar Ionio.

16. SICUREZZA

La dimensione marittima della sicurezza continua a mantenere una decisa 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, che si aggiunge alle "ordinarie" problematiche concernenti la pubblica sicurezza e la necessità di reprimere i reati perpetrati via mare.

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.

La Difesa, attraverso la Marina Militare, ha continuato ad assicurare un'efficace azione di sorveglianza del dominio marittimo mediante la partecipazione a operazioni nazionali, a missioni dell'Unione europea, ai dispositivi permanenti della NATO e attraverso il sistema di sorveglianza costiera. È proseguita l'attività di sorveglianza e protezione delle infrastrutture critiche sottomarine di interesse nazionale e dei fondali attraverso l'Operazione Fondali Sicuri e il pieno impiego del Critical Underwater Infrastructure Surveillance Centre (CUISC), integrato nella Centrale Operativa della Marina Militare. In tale ambito è stato potenziato l'impiego di sistemi robotici e droni per il controllo dei fondali e delle infrastrutture subacquee ed è stato avviato un piano di sviluppo per il rafforzamento delle capacità di sorveglianza, comprensivo di un programma di realizzazione di unità navali polivalenti dedicate alla vigilanza di questo ambiente.

Nel corso del 2025, l'Italia ha, inoltre, partecipato alle attività in seno al Gruppo G7++ Friends of the Gulf of Guinea, che sostiene lo sviluppo delle capacità degli Stati costieri nel combattere le attività marittime illecite, valorizzando - anche in seno al coordinamento UE – il proprio contributo alla sicurezza dell'area, assicurato dalla campagna di Nave Bettica di aprile-luglio, nell'ambito della missione della Marina Militare "Operazione Gabinia", nonché dal contributo finanziario al programma di formazione dell'United Nations Office on Drugs and Crime per i timonieri e per la manutenzione delle navi.

Analogamente, durante il 2025, l'Italia ha proseguito la partecipazione alle riunioni del Contact Group on Illicit Maritime Activities (CGIMA). Il gruppo sostiene gli Stati della regione - dove l'Italia è attualmente presente anche attraverso la missione navale "Atalanta" dell'UE - nell'affrontare le attività marittime illecite.

In relazione alle attività dedicate alla sicurezza delle infrastrutture critiche sottomarine, nel corso del 2025 è stato istituito un Tavolo interministeriale coordinato dall'Ufficio del Consigliere Militare della Presidenza del Consiglio dei ministri per avviare una riflessione strategica nazionale sul Piano d'Azione dell'Unione europea per aumentare la sicurezza e la resilienza dei cavi sottomarini adottato nel 2025. In tale contesto, i diversi ministeri di interesse hanno contribuito alla definizione della posizione italiana sulla proposta europea per l'istituzione di un meccanismo regionale di sorveglianza dei cavi sottomarini, destinato a prevenire interferenze e atti ostili e a rafforzare la condivisione informativa attraverso sistemi già attivi quali il CISE e i servizi integrati dell'EMSA. Tale attività si colloca nel quadro delineato dalla Raccomandazione (UE) 2024/779 sulla sicurezza e resilienza delle infrastrutture di cavi sottomarini, dal citato Piano d'Azione UE e dal Libro Bianco sulla Difesa europea – Readiness 2030.

ALLEGATI - Contributi Amministrazioni

- **MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI E DELLA COOPERAZIONE INTERNAZIONALE 51**
- **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI..... 105**
- **MINISTERO DELLA DIFESA 192**
- **MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE 195**
- **MINISTERO DELLE IMPRESE E DEL MADE IN ITALY 212**
- **MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA..... 216**
- **MINISTERO DELLA CULTURA 232**
- **MINISTERO DEL TURISMO 242**
- **DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI REGIONALI E LE AUTONOMIE..... 247**
- **MINISTRO PER GLI AFFARI EUROPEI, IL PNRR E LE POLITICHE DI COESIONE..... 298**

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI E DELLA COOPERAZIONE INTERNAZIONALE

Da: DGAAAO - Mare <dgaaao.mare@esteri.it>
Inviato: venerdì 23 gennaio 2026 11:55
A: Attuazione Politiche del mare
Cc: Dipartimento Politiche del mare; Flumiani Catherine; Bolasco Bryan; Santojanni Maria Beatrice; Rossi Francesca
Oggetto: Richiesta relazioni ai fini di informativa al CIPOM - MAECI - attività svolte nel 2025 e indirizzi programmatici e nuove iniziative per Piano del Mare 2026-2028
Allegati: nota relazione informativa.pdf; prosecuzione Nota relazione informativa.pdf; Relazione attività svolte nel 2025.docx; Relazione obiettivi programmatici e nuove iniziative 2026-2028.docx

Alcune persone che hanno ricevuto questo messaggio non ricevono spesso messaggi di posta elettronica da dgaaao.mare@esteri.it. Scopri perché è importante

Gentilissimi,

facendo seguito a quanto da voi richiesto con le note allegate e con la comunicazione in calce, si trasmettono le relazioni MAECI ai fini di informativa al CIPOM sulle attività svolte nel 2025 e sugli indirizzi programmatici e le nuove iniziative ai fini della predisposizione del Piano del Mare 2026-2028.

Rimaniamo a disposizione per ogni eventuale chiarimento.
Cordiali saluti,

Dott. Matteo Mannocchi
Funzionario per la Dimensione Internazionale
del Mare
DGAAAO - Direzione Generale per l'Africa subsahariana,
l'America latina, l'Asia e l'Oceania

Ministero degli Affari Esteri
e della Cooperazione Internazionale
Piazzale della Farnesina, 1 – 00135 Roma
www.esteri.it

Email: matteo.mannocchi@esteri.it
T: +39 06.36913790

Relazione informativa sulle attività svolte dal MAECI nel 2025

A) **Spazi Marittimi** (direttrice 2.1)

- Istituzione della Zona contigua

Nel 2025 è proseguito l'iter di approvazione parlamentare del disegno di legge per la valorizzazione della risorsa mare, approvato il 25 novembre 2024 dal Consiglio dei Ministri, che prevede 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

Il 18 settembre 2025, il Consiglio dei Ministri ha approvato in via definitiva il Regolamento per l'istituzione parziale della Zona Economica Esclusiva (ZEE), ai sensi della Legge n.91 del 2021, nel Mar Adriatico centro-settentrionale, nel Mar Ionio e nel Mar Tirreno meridionale. Il provvedimento, d'iniziativa del MAECI, è entrato in vigore il 3 gennaio 2026. Sono proseguiti i negoziati per la delimitazione delle rispettive ZEE con Malta.

B) **Dimensione subacquea** (direttrice 2.11)

- Autorità Internazionale dei Fondali Marini

Il MAECI ha partecipato alle sessioni del Consiglio e dell'Assemblea, nell'ambito delle quali ha proseguito il negoziato sul Regolamento per lo sfruttamento minerario dei fondali marini, giunto ad una fase cruciale. Nel corso del 2025 sono state effettuate diverse riunioni di coordinamento ed informative nei confronti delle altre Amministrazioni interessate, con l'obiettivo di assicurare la piena consapevolezza degli aspetti attinenti agli interessi nazionali, come anche di promuovere le eccellenze italiane nel settore della ricerca e della protezione dell'ambiente marino.

- Infrastrutture critiche sottomarine

Il MAECI ha partecipato a varie iniziative, a livello UE, NATO e G7, dedicate alla protezione delle "infrastrutture critiche sottomarine" (CUI), tra le quali la negoziazione di una dichiarazione dell'UE/SM per il "rafforzamento del quadro giuridico internazionale a protezione delle CUI e contro i rischi provenienti dalle flotte ombra" approvata dal Consiglio Affari Esteri dell'UE il 15 dicembre.

C) **Cooperazione europea e internazionale** (direttrice 2.15)

- Terza Conferenza delle Nazioni Unite sull'Oceano (UNOC3)

IL MAECI ha assicurato il coordinamento del negoziato sulla Dichiarazione politica adottata dalla Terza Conferenza delle Nazioni Unite sull'Oceano (Nizza, 9-13 giugno), nonché fornito il necessario sostegno per la partecipazione della delegazione italiana (MASE, MASAF, MUR e MAECI), per la presentazione degli impegni nazionali e per la realizzazione dell'evento nazionale a margine, organizzato da MASE e MUR. A margine di tale evento, il VPdC/On. Ministro Antonio Tajani ha partecipato ad una riunione sul Mediterraneo connesso, dedicato alla collaborazione tra Paesi dell'area in tema di infrastrutture critiche sottomarine, in primis nel settore dell'energia e della connettività.

- Patto europeo per gli Oceani

A seguito della pubblicazione da parte della Commissione europea, il 9 giugno 2025, di una comunicazione sul Patto europeo per gli Oceani, il MAECI ha effettuato il negoziato sulla relativa bozza di Conclusioni del Consiglio. Il MAECI ha assicurato uno stretto coordinamento con le Amministrazioni nazionali interessate, al fine di assicurare la promozione degli interessi nazionali nel settore dell'industria marittima, della pesca e acquacultura, della ricerca, della protezione dell'ambiente marino e della sicurezza, con particolare attenzione alla dimensione subacquea. Le Conclusioni sono state approvate dal Consiglio in data 8 dicembre. Il MAECI ha partecipato il 10

dicembre ad una riunione del *Member State Expert Group on Integrated Maritime Policy,* dedicata alla messa in opera delle priorità identificate nelle Conclusioni sopra menzionate.

- Attività negoziale nell'ambito dell'Unione Europea

Il MAECI, attraverso la Rappresentanza Permanente presso l'Unione Europea, ha continuato ad assicurare la partecipazione ai negoziati in corso nelle materie relative alla politica marittima europea ed alle politiche ad essa collegate dei trasporti, della pesca, dell'ambiente oltre ad un raccordo costante con i competenti servizi della Commissione in relazione all'elaborazione delle strategie UE sulla politica industriale marittima e sui porti.

- Ratifica della Convenzione istitutiva dell'*International Organization for Marine Aids to Navigation*

Nel corso del 2025, il MAECI ha assicurato i necessari adempimenti per il completamento della procedura di ratifica della Convenzione istitutiva dell'*International Organization for Marine Aids to Navigation* (IALA), avvenuta il 15 luglio, e la successiva formalizzazione dell'adesione dell'Italia all'Organizzazione in parola, avvenuta il 12 novembre.

- PrepCom delle Nazioni Unite per l'entrata in vigore e l'attuazione dell'Accordo BBNJ

Il MAECI ha partecipato alle prime due sessioni della PrepCom delle Nazioni Unite, svoltesi a New York rispettivamente a marzo e ad agosto, in vista dell'entrata in vigore (il 17 gennaio 2026) e l'attuazione dell'Accordo BBNJ sulla tutela della biodiversità nelle zone al di là della giurisdizione nazionale. Le posizioni sono state coordinate con quelle dell'UE e degli altri Stati membri in sede di riunioni mensili del Gruppo del Consiglio dell'UE sul diritto del mare (COMAR). L'Italia ha co-sponsorizzato la risoluzione 79/271 sul BBNJ approvata a marzo dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite e la Risoluzione Omnibus sul diritto del mare approvata il 9 dicembre 2025. L'iter nazionale di ratifica dell'accordo è in corso.

- IMEC: Corridoio Economico India-Medio Oriente - Europa

Con la nomina di un Inviato Speciale per l'IMEC ad aprile, si è cominciato a strutturare l'azione di promozione degli interessi italiani nell'ambito del progetto. Il MAECI ha dunque assicurato il sostegno all'azione dell'Inviato Speciale, che ha partecipato a riunioni a livello sherpa fra i firmatari del MoU istitutivo dell'IMEC, ha incontrato portatori di interesse pubblici e privati, italiani e stranieri per promuovere il sistema Italia. In parallelo, il MAECI ha partecipato alle prime riunioni fra i membri dell'IMEC per definire una *governance* internazionale del progetto ed ha attivato un coordinamento con le istituzioni pubbliche di Trieste (Regione, Comune, Autorità portuale), città individuata come punto di approdo prioritario del corridoio.

- Iniziative di promozione dell'economia blu

La Farnesina ha promosso un'intensa attività di "diplomazia della crescita", incentrata sulla promozione delle esportazioni e dell'internazionalizzazione delle imprese italiane, anche nell'ambito dell'Economia del Mare. Tra le iniziative sostenute dal MAECI, il progetto *GreenMed* per la cooperazione con i Paesi dell'Adriatico-Ionico e del Mediterraneo e l'iniziativa *WestMED* per lo Sviluppo Sostenibile della Blue Economy nel Mediterraneo occidentale che riunisce Paesi UE e non-UE (Libia, Tunisia, Algeria, Marocco e Mauritania). Il MAECI partecipa attivamente a tutti i principali esercizi di coordinamento in materia di Economia del Mare, come il Gruppo di lavoro previsto dall'Intesa con il MUR in materia di ricerca scientifica marina e di sviluppo tecnologico.
Il MAECI ha sostenuto il settore navale attraverso un'azione coordinata di promozione economica e di accompagnamento istituzionale delle imprese. Sono state promosse e patrocinate iniziative di rilievo dedicate all'economia del mare, tra cui *Seafuture*, mentre è stato assicurato il sostegno alle attività delle principali associazioni del comparto, quali ALIS e Assarmatori, con la partecipazione del VPdC/On. Ministro ai rispettivi eventi di riferimento. Al contempo, il MAECI ha garantito un costante supporto alle aziende del comparto navale, anche tramite la rete diplomatico-consolare, accompagnandone la partecipazione a fiere, missioni economiche e incontri B2B, sostenendone la partecipazione a gare e procedure d'appalto all'estero, favorendo l'accesso a opportunità di commesse internazionali e il dialogo con le autorità competenti e i principali partner industriali. Fra le iniziative di promozione integrata dell'Italia all'estero, il MAECI, ha realizzato progetti originali e di successo come "SIAMO MARE, *We are Sea*" o la mostra "Mediterranea" che valorizza e integra contenuti culturali con innovazione e tecnologia.

D) **Sicurezza** (direttrice 2.16)

- Golfo di Guinea
  Nel corso del 2025, il MAECI ha partecipato alle attività in seno al Gruppo *G7++ Friends of the Gulf of Guinea*, che sostiene lo sviluppo delle capacità degli Stati costieri nel combattere le attività marittime illecite, valorizzando - anche in seno al coordinamento UE - il proprio contributo alla sicurezza dell'area, assicurato dalla campagna della nave "Bettica" (aprile-luglio, nell'ambito della missione della Marina Militare "Operazione Gabinia"), nonché dal contributo finanziario (erogato dallo stesso MAECI) al programma di formazione dell'*United Nations Office on Drugs and Crime* per i timonieri e per la manutenzione delle navi.

- Oceano Indiano Nord-Occidentale
  Durante il 2025 il MAECI ha continuato ad assicurare la partecipazione dell'Italia alle riunioni del *Contact Group on Illicit Maritime Activities* (CGIMA). Il gruppo sostiene gli Stati della regione - dove l'Italia è attualmente presente anche attraverso la missione navale "Atalanta" dell'UE - nell'affrontare le attività marittime illecite.

E) **Giornata del mare** (direttrice 2.13.8)

Il MAECI ha partecipato alle iniziative di sensibilizzazione volte a promuovere la cultura del mare in occasione della "Giornata del mare" (11 aprile), con un comunicato sulle principali attività da esso svolte in ambito marittimo, declinato nelle sue diverse dimensioni di sicurezza, ambientale e promozione dell'economia blu.

Per il tramite delle proprie rappresentanze diplomatiche e consolari, il MAECI ha diramato alle 54 scuole italiane operanti all'estero un'informativa relativa alla "Giornata del Mare, incoraggiando queste ultime a realizzare attività su tale tema.

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 2023-2025»

Anno 2025

(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)

La presente Relazione illustra al Parlamento le attività svolte dai pertinenti Dicasteri nel corso dell'anno 2025 ai fini dell'attuazione degli indirizzi strategici in materia di politiche marittime espressi nel 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 di seguito elencati:

- Il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale ha fornito il proprio contributo con e-mail in data 23.01.2026;
- Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha fornito il proprio contributo con nota prot. 16105 in data 31.12.2025;
- Il Ministero della difesa ha fornito il proprio contributo con nota prot. n. 2866 in data 22.01.2026;
- Il Ministero delle imprese e del *made in Italy* ha fornito il proprio contributo con e-mail in data____;
- Il Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste ha fornito il proprio contributo con nota prot. n.__ in data____;
- Il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ha fornito il proprio contributo con nota prot. 32829 del 18.12.2025;
- Il Ministero dell'economia e delle finanze ha fornito il proprio contributo con nota prot. n. 63057 in data 19.12.2025;
- Il Ministero della cultura ha fornito il proprio contributo con nota prot. _____in data_____;
- Il Ministero del turismo ha fornito il proprio contributo con nota prot. n. 274786 in data 15.12.2025;
- Il Ministro per gli Affari regionali e le Autonomie ha fornito il proprio contributo con nota prot. _____in data_____;
- Il Ministro per gli affari europei, il PNRR e le politiche di coesione ha fornito il proprio contributo con e-mail del 31.12.2025;

La relazione comprende anche il rapporto sull'attività del Comitato Interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), 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.

Sommario

INTRODUZIONE 1
1. SPAZI MARITTIMI 4
2. ROTTE COMMERCIALI 6
3. I PORTI 8
4. ENERGIA PROVENIENTE DAL MARE 16
5. TRANSIZIONE ECOLOGICA DELL'INDUSTRIA DEL MARE 18
6. PESCA E ACQUACOLTURA 20
7. CANTIERISTICA 21
8. INDUSTRIA ARMATORIALE 23
9. LAVORO MARITTIMO 25
10. GLI ECOSISTEMI E LE AREE MARINE PROTETTE 28
11. DIMENSIONE SUBACQUEA E RISORSE GEOLOGICHE DEI FONDALI 30
12. SISTEMA DELLE ISOLE MINORI 35
13. TURISMI DEL MARE 37
14. CAMBIAMENTI CLIMATICI 39
15. COOPERAZIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE 41
16. SICUREZZA 46

INTRODUZIONE

L'Italia, per la sua posizione e conformazione geografica, economia di trasformazione e vocazione marittima, ambisce a un ruolo di primo piano nell'economia del mare europea ed internazionale.

La nostra Penisola è immersa al centro del Mediterraneo, dove si sviluppa il flusso di rotte che collegano l'Indo-Pacifico all'Oceano Atlantico e all'Europa. Con i suoi 8.000 Km di costa, 15 Regioni che affacciano sul mare e un vasto sistema insulare, dipende dal mare per diversi fattori vitali per il funzionamento della nostra società, che riguardano i trasporti, il commercio, la portualità, l'industria, l'approvvigionamento energetico, la sicurezza, le comunicazioni digitali, la valorizzazione sostenibile delle risorse, il turismo, la cultura, la pesca, la protezione dell'ambiente.

In Italia, l'economia del mare genera un valore aggiunto pari a 76,6 miliardi di euro, con 1,1 milioni di occupati. Considerato il moltiplicatore economico (1,8), essa apporta un contributo al Prodotto interno lordo di oltre 200 miliardi di euro (pari all'11,3% del PIL nazionale)[1].

Riconoscendo l'interesse strategico dell'economia marittima, il 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].

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

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 31 luglio 2023 il CIPOM ha approvato all'unanimità il primo Piano del mare nazionale, redatto grazie all'impegno profuso da tutti i soggetti istituzionali e avvalendosi di un gruppo di dieci esperti di questioni marittime, a seguito di specifiche audizioni tematiche, che hanno coinvolto, altresì, esponenti del mondo dell'imprenditoria, dell'associazionismo e della ricerca, assieme alle pertinenti Amministrazioni.

Il Piano costituisce il riferimento per gli strumenti di pianificazione di settore e rappresenta lo strumento unitario di pianificazione strategica delle politiche marittime nazionali. Esso definisce una visione olistica del sistema-mare, inteso quale ambito trasversale che integra dimensioni economiche, ambientali, sociali, infrastrutturali, energetiche, culturali, di sicurezza e di proiezione internazionale. Il Piano e 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.

[1] Fonte: Ossermare 2025 - Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne e "Risorsa mare" di TEHA group.
[2] Decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito con modificazioni dalla legge 16 dicembre 2022 n. 204.

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, il Presidente del Consiglio dei ministri o un Ministro da lui delegato trasmette alle Camere, entro il 31 maggio di ogni anno, una relazione sullo stato di attuazione del Piano del mare.

La presente Relazione annuale riferisce quindi sull'attuazione del «Piano del mare 2023-2025» nel corso dell'anno 2025, dando conto delle attività svolte, dei risultati conseguiti e delle principali criticità emerse, sulla base dei contributi forniti dalle Amministrazioni competenti nell'ambito delle rispettive attribuzioni e coordinati dal Dipartimento per le politiche del mare.

La Relazione non si esaurisce in un adempimento informativo nei confronti del Parlamento, ma si configura quale strumento di monitoraggio dinamico e di valutazione integrata dell'azione dello Stato sul mare.

Si evidenzia infine l'attività svolta dal CIPOM nel corso del 2025 finalizzata a fornire il necessario coordinamento interministeriale per l'attuazione delle politiche del mare, che si è sviluppata attraverso un articolato programma di sedute e di riunioni preparatorie finalizzate all'esame, alla proposta e all'avanzamento dei lavori programmati nell'ambito del Piano del mare. Nel periodo di riferimento, si sono tenute complessivamente quattro riunioni del Comitato nelle date del 20 maggio, 25 giugno, 29 luglio e 14 ottobre 2025, nel corso delle quali sono stati esaminati i principali *dossier* strategici afferenti alle competenze del Cipom.

A supporto di tali attività, il Dipartimento per le politiche del mare ha tenuto sei riunioni tecnico-preparatorie il 3 febbraio, 9 aprile, 13 maggio, 16 giugno, 16 luglio e 16 settembre 2025, per la preparazione istruttoria dei temi all'ordine del giorno del Comitato, assicurando il necessario coordinamento interministeriale per la definizione dei contenuti. Nel complesso sono stati istruiti e trattati 23 argomenti, articolati nell'ambito dei cinque ordini del giorno delle sedute del Cipom.

Il Comitato ha adottato nel corso delle suddette attività due delibere concernenti:

– l'approvazione della relazione sullo stato d'attuazione del Piano del mare, ai sensi dell'art.12, comma 10, del decreto-legge11 novembre 2022, n. 17, convertito con modificazioni dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204,
– il parere di compatibilità alle linee politico-strategiche espresse nel Piano del mare (ai sensi del punto 5.3. della direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 febbraio 2024, in materia di coordinamento delle politiche del mare), dello schema di D.P.R. per l'istituzione della zona economica esclusiva (ZEE).

Argomento di fondamentale importanza e trasversale a tutte le direttrici è inoltre quello della necessità di porre rimedio ad un problema culturale di scarsa consapevolezza della vocazione marittima del nostro Paese, che penalizza fortemente la possibilità di cogliere appieno il potenziale di crescita per il nostro Paese racchiuso nella risorsa mare. È quindi urgente favorire una piena diffusione della cultura marittima presso la società civile, le scuole, le imprese e le stesse istituzioni pubbliche al fine di infondere conoscenza e valorizzare il mare quale risorsa ambientale, culturale, scientifica ed economica, nonché per diffondere tra le giovani generazioni i valori della cultura marinara e della tutela dell'ambiente marino.

A tal fine, il Ministro per le Politiche del mare ha organizzato, attraverso l'omonimo Dipartimento, le seguenti iniziative, volte a contribuire alla diffusione della cultura marittima:

- la seconda edizione della rassegna letteraria "Pagine d'aMare", dedicata alla narrativa, alla saggistica e alla divulgazione connesse al mare come luogo di cultura, storia e identità;

- l’evento “Giornata del Mare” nell’ambito di Expo Osaka 2025, concepito come vetrina internazionale per presentare le eccellenze italiane nel campo della sostenibilità marina, dell’innovazione e dell’economia blu;
- gli Stati Generali delle Isole Minori Marine, occasione di confronto istituzionale sulle peculiarità, le esigenze e le prospettive di sviluppo dei territori insulari.

A tali iniziative si è affiancato un ciclo itinerante di approfondimenti tematici intitolato “Parliamodimare”, ideato come occasione di confronto tra amministrazioni nazionali e locali, operatori economici e rappresentanti del terzo settore. Nel 2025, il ciclo si è articolato sui seguenti tre appuntamenti:

- Pozzallo (RG) – “La pesca, l'acquacoltura e il coraggio di scommettere”;
- Venezia – “Il lavoro marittimo, navigando tra innovazione e formazione”;
- Castellammare di Stabia (NA) – “La strategia industriale marittima, per costruire assieme le navi del futuro”.

A ciò si aggiungono gli sforzi profusi da altri Dicasteri l’11 aprile di ogni anno, in occasione della Giornata del mare e della cultura marinara, istituita in Italia con le stesse finalità dal decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229.

Molteplici sono state le iniziative realizzate, con il contributo centrale del Ministero dell’istruzione e del merito per il coinvolgimento degli studenti, e con un articolato calendario di attività nelle istituzioni scolastiche di ogni ordine e grado, in collaborazione con la Marina, il Corpo delle Capitanerie di porto e quello della Guardia di Finanza.

Anche il MAECI ha partecipato con un comunicato sulle principali attività da esso svolte in ambito marittimo, declinato nelle sue diverse dimensioni di sicurezza, ambientale e promozione dell’economia blu.

Per il tramite delle proprie rappresentanze diplomatiche e consolari, ha inoltre diramato alle 54 scuole italiane operanti all’estero un’informativa relativa alla “Giornata del Mare” incoraggiando queste ultime a realizzare attività su tale tema.

Infine, grazie alla disponibilità del Fondo per l’economia blu, istituito dall’articolo 1, comma 725, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, sono state prese le seguenti iniziative:

- istituzione del titolo di Capitale italiana del mare (Decreto interministeriale del 4 novembre 2025) da assegnare annualmente, assieme alla dotazione di 1 milione di euro, al Comune costiero in grado di presentare la migliore progettualità per la diffusione della cultura marittima;
- pubblicazione di un Avviso pubblico (10 dicembre 2025) finalizzato al finanziamento di interventi di sviluppo, riqualificazione e ammodernamento di porticcioli, approdi e borghi marinari, destinato a Comuni litoranei italiani, Unioni di Comuni, Comunità isolane e arcipelaghi con popolazione residente non superiore a 30.000 abitanti, per un importo complessivo di 2.100.000 euro.

1. SPAZI MARITTIMI

Un'efficace gestione degli spazi marittimi nazionali costituisce presupposto essenziale per lo sviluppo di qualsiasi attività marina antropica e per un'economia blu perfettamente in equilibrio tra sostenibilità e valorizzazione delle risorse marine, nonché coerente con gli interessi strategici dello Stato.

Tale gestione si colloca all'intersezione di molteplici tematiche e direttrici, coinvolgendo aspetti concernenti l'esercizio delle prerogative sovrane, la pianificazione, la sicurezza, la tutela ambientale e lo sviluppo economico. Essa è inoltre funzionale a garantire un uso ordinato e razionale degli spazi marittimi, riducendo conflitti tra utilizzi concorrenti e rafforzando la capacità dello Stato di esercitare un'efficace azione di indirizzo e controllo nel dominio marittimo.

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 concorre 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).

La norma è antecedente all'istituzione sia del CIPOM sia del Dipartimento per le politiche del mare cui le disposizioni attuali attribuiscono il ruolo di coordinamento rispettivamente strategico e tecnico delle politiche medesime. Nel corso della riunione tecnico-preparatoria del 3 febbraio 2025, è emersa la necessità di attribuire un ruolo attivo al Dipartimento nel TIC, in ragione della sua trasversalità e dell'esigenza di assicurare la visione d'insieme all'attività di pianificazione conseguente all'approvazione dei Piani nazionali di gestione dello spazio marittimo, ferma restando la competenza del MIT e mantenendo il TIC presso la Presidenza del Consiglio dei ministri. Tale decisione, si è tradotta nella formulazione di uno specifico emendamento al d.d.l. "Valorizzazione risorsa mare" approvato dal Consiglio dei ministri il 25 novembre 2024.

Inoltre, la gestione degli spazi marittimi è strettamente connessa all'estensione della giurisdizione marittima dello Stato, potendosi esercitare pienamente solo entro i suoi limiti. Un primo importante passo in avanti verso l'ampiamento dei suddetti confini è stato compiuto il 25 giugno 2025. In tale data, il Cipom ha infatti adottato il parere di compatibilità alla politica generale del Governo espressa nel Piano del mare (ai sensi del punto 5.3. della direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 febbraio 2024, in materia di coordinamento delle politiche del mare) della bozza di un D.P.R. elaborato dal MAECI su una prima proclamazione parziale della Zona economica esclusiva (ZEE) nelle acque antistanti la Croazia e la Grecia – oggetto di accordi già stipulati - nonché nel Mar Tirreno centrale e meridionale, in cui l'Italia è frontista di sé stessa. Nel corso della stessa seduta, è stata, altresì, indicata l'opportunità d'istituire un tavolo tecnico per compiere una ricognizione degli interessi nazionali marittimi nei quadranti non interessati da questa prima proclamazione parziale, sì da disporre del quadro informativo necessario per una negoziazione ottimale e pienamente consapevole, a beneficio del MAECI.

Con riferimento invece alle attività sulla piattaforma continentale, nell'ambito della stessa riunione, è altresì emersa la necessità di novellare l'ormai superata legge 613 del 21 luglio 1967, che reca la disciplina delle attività di prospezione, ricerca e coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi nel sottofondo marino e che risulta addirittura antecedente alla stessa UNCLOS.

Il Comitato interministeriale per le politiche del mare ha quindi svolto un ruolo centrale nel garantire l'unitarietà dell'azione di Governo in materia di spazi marittimi, assicurando il raccordo tra

le amministrazioni competenti e favorendo l'integrazione delle politiche settoriali. Il Dipartimento per le politiche del mare ha invece assicurato il coordinamento tecnico-amministrativo e il supporto alle attività di pianificazione, monitoraggio e indirizzo strategico, contribuendo alla coerenza complessiva dell'azione istituzionale.

In ordine alla pianificazione dello spazio marittimo (PSM), nel corso dell'anno è stata avviata la fase attuativa dei Piani di gestione dello spazio marittimo, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 25 settembre 2024, n. 237, ai sensi del decreto legislativo 17 ottobre 2016, n. 201. L'attenzione si è progressivamente spostata dalla definizione del quadro pianificatorio alla verifica della sua concreta applicazione, anche al fine di garantirne la coerenza con le esigenze settoriali emergenti e con le pianificazioni degli Stati membri confinanti. In tale contesto nell'ambito del Comitato tecnico dedicato al monitoraggio dell'attuazione dei Piani, in data 12 marzo 2025, è stato attivato il tavolo interistituzionale "*Eolico offshore nella PSM*", con l'obiettivo di avviare studi propedeutici all'individuazione, da parte del MASE in collaborazione col MIT di aree maggiormente vocate allo sviluppo dell'energia eolica d'altura. Nel corso del 2025 è proseguita, inoltre, la partecipazione dell'Italia alle consultazioni pubbliche transfrontaliere avviate da altri Stati membri dell'Unione europea nell'ambito della pianificazione dello spazio marittimo ai sensi della Direttiva 2014/89/UE. In particolare, le consultazioni promosse da Francia e Croazia hanno consentito di approfondire le interazioni tra le rispettive pianificazioni nazionali e di rafforzare il coordinamento a livello di bacino marittimo, anche attraverso l'esame delle risultanze in apposite sedute del Comitato tecnico di monitoraggio. Un passaggio di particolare rilievo ha riguardato l'istituzione parziale della Zona economica esclusiva italiana. A seguito del parere favorevole espresso dal Comitato interministeriale per le politiche del mare nella seduta del 25 giugno 2025, il Consiglio dei ministri ha approvato lo schema di regolamento per l'istituzione parziale della Zona economica esclusiva ai sensi della legge 14 giugno 2021, n. 91. Il regolamento è stato successivamente approvato in via definitiva dal Consiglio dei ministri il 18 settembre 2025, su iniziativa del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, ed è entrato in vigore con decreto del Presidente della Repubblica del 26 settembre 2025. La Zona economica esclusiva istituita interessa il Mar Adriatico centro-settentrionale, il Mar Ionio e il Mar Tirreno meridionale. Sono proseguiti i negoziati per la delimitazione delle rispettive ZEE con Malta.

Nel corso del 2025, è inoltre proseguito l'*iter* di approvazione parlamentare del disegno di legge di iniziativa governativa per la "Valorizzazione della risorsa mare", approvato dal Consiglio dei ministri il 25 novembre 2024 e presentato al Parlamento, in particolare al Senato della Repubblica, nel mese di agosto 2025. Il provvedimento prevede l'istituzione della zona contigua sino a 24 miglia nautiche dalla linea di base, nella quale, conformemente a quanto previsto dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, lo Stato costiero può esercitare il controllo necessario al fine di prevenire o punire le violazioni delle proprie leggi e regolamenti in materia doganale, fiscale, sanitaria, di immigrazione e di tutela del patrimonio culturale subacqueo. L'istituzione della zona contigua è stata proposta dal Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare e dal Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale.

Infine, si evidenzia che su mandato del Cipom attribuito nella seduta del 20 maggio 2025, è stato predisposto uno schema normativo relativo al Passaggio inoffensivo, attualmente in coordinamento con i Dicasteri competenti per le materie elencate nell'art. 21 della UNCLOS (MAECI, MIT, MEF, Min. Interno).

2. ROTTE COMMERCIALI

La direttrice “Rotte commerciali” attiene alla continuità, all’efficienza e alla competitività dei collegamenti marittimi nazionali e internazionali, incidendo direttamente sul funzionamento del sistema logistico-portuale, sulla mobilità delle merci e dei passeggeri e sul posizionamento dell’Italia nei principali corridoi commerciali euro-mediterranei e globali. Essa rappresenta un ambito strategico per il rafforzamento dell’intermodalità, per la resilienza delle catene di approvvigionamento e per la sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti.

Nel corso del 2025, le attività riconducibili alla direttrice si sono sviluppate lungo un ampio spettro di interventi, riguardanti i collegamenti marittimi di passeggeri e merci, le infrastrutture e i servizi a supporto dei traffici, nonché il quadro normativo, regolatorio e fiscale di riferimento, con l’obiettivo di rafforzare continuità, efficienza e competitività delle rotte e delle filiere logistiche connesse.

Con particolare riguardo al traffico passeggeri e merci con le isole maggiori e con le isole minori, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell’ottica di una maggiore semplificazione della disciplina e coerentemente con il decentramento amministrativo operante in altre realtà regionali, ha proseguito proficui contatti con la Regione Siciliana, affinché la Regione acquisisca una maggiore autonomia nella disciplina della gestione del servizio. All’attualità, pur risultando l’istruttoria in una fase avanzata, non si è ancora pervenuti a una definizione operativa delle iniziative intraprese nell’ottica sopraindicata; si ritiene tuttavia che il risultato atteso possa essere traguardato nel corso del 2026. Per quanto attiene, invece, agli aspetti infrastrutturali, si evidenzia che, nell’ambito del generale potenziamento dell’accessibilità e della ricettività portuale previsto dal programma di opere di cui al decreto ministeriale n. 330 del 2021, sono in corso iniziative dirette all’implementazione dell’offerta di approdo nei porti principali di collegamento con le isole maggiori nonché con quelle minori, e sull’attuazione dell’anzidetto programma il MIT effettua un monitoraggio dedicato.

Con riferimento al trasporto merci in contenitore, sono stati conseguiti significativi risultati nell’ambito dello sviluppo dell’accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali oggetto di finanziamento a valere sul Fondo complementare al PNRR, e in particolare sulle previsioni del D.M. n. 330 del 2021. In tale contesto risultano in fase di avanzata attuazione interventi infrastrutturali con livelli di completamento mediamente superiori al 70–80 per cento per le opere maggiormente mature, come da monitoraggi in corso presso le Autorità di sistema portuale. Ulteriore impulso alla crescita del comparto del trasporto containerizzato è assicurato dalle iniziative di infrastrutturazione di ultimo e penultimo miglio ferroviario, anch’esse ricomprese nelle previsioni del citato D.M. n. 330 del 2021 e riferite in particolare ai principali *hub* di traffico; in tale quadro si evidenzia il ruolo del porto di Gioia Tauro che, nel 2024, ha registrato una movimentazione pari a 3,94 milioni di TEU, con un incremento di circa l’11 per cento rispetto all’anno precedente, confermandosi quale principale *hub* nazionale del traffico containerizzato e nodo strategico delle catene logistiche euro-mediterranee.

Un ambito di particolare rilievo per l’organizzazione delle rotte e la competitività delle filiere logistiche è rappresentato dalle Autostrade del Mare, che si confermano una delle leve strategiche della logistica nazionale, non solo per ridurre l’impatto ambientale e migliorare la mobilità delle merci, ma anche per sostenere il posizionamento dell’Italia nei mercati globali, in una prospettiva di sviluppo futuro del settore.

In relazione al trasporto fluvio-marittimo, si rileva il persistente interesse a livello dell’Unione europea per modalità di trasporto alternative e complementari a quello su gomma, in chiave di

intermodalità e di parziale sostituzione del trasporto stradale, come testimoniato dal progetto europeo "Cristal" (periodo 2022–2025), finanziato con un *budget* complessivo di 6,8 milioni di euro, con il duplice obiettivo di aumentare di almeno il 20 per cento la quota fluviale di trasporto merci e di migliorare dell'80 per cento l'affidabilità del sistema, attraverso sperimentazioni condotte in tre siti pilota in Italia, Polonia e Francia; in Italia, la fase sperimentale è stata condotta sul sistema idroviario Padano-Veneto, con ricerche e analisi svolte da AIPo, ENEA, Infrastrutture Venete e SOGESCA, coordinate da Unioncamere, capofila del *pilot* italiano, e da Uniontrasporti, *competence center* del sistema camerale sui temi della logistica e della mobilità sostenibile.

Infine, con riferimento al quadro normativo e regolatorio quale strumento di protezione e sviluppo dei servizi marittimi, nel corso del 2025 si è registrato un forte impegno istituzionale nel supportare iniziative, anche a livello parlamentare, dirette alla revisione del pertinente impianto normativo, tra cui spiccano, per il Codice della navigazione e il relativo regolamento di esecuzione, il disegno di legge S.673 e il disegno di legge C.919, nonché il disegno di legge S.1624 di più ampio respiro nel campo delle attività marittime. Parallelamente, alcune misure estrapolate da tali iniziative ancora pendenti hanno trovato spazio in provvedimenti adottati nel periodo, tra cui la legge 10 novembre 2025, n. 167, che reca una delega al Governo per il riordino della disciplina della navigazione in acque interne e promiscue, e la legge 2 dicembre 2025, n. 182, recante disposizioni per la semplificazione e la digitalizzazione dei procedimenti in materia di attività economiche e di servizi, con specifico riferimento, tra l'altro, alla semplificazione della gestione amministrativa del personale marittimo imbarcato, al servizio sanitario di bordo e alla disciplina del servizio dei chimici di porto. In coerenza con l'impostazione del Piano del Mare circa la competitività del settore, il Ministero dell'economia e delle finanze ha inoltre evidenziato che con l'adozione della decisione C (2024) 8730 *final* del 13 dicembre 2024 il regime della *Tonnage Tax* di cui agli articoli 155-161 del T.U.I.R è stato ulteriormente autorizzato per il decennio dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2033. Si tratta di un regime agevolativo opzionale per la determinazione forfetaria del reddito imponibile derivante dall'utilizzazione di navi adibite al trasporto marittimo o ad attività assimilate;

3. I PORTI

La direttrice “I porti” attiene alla funzione del sistema portuale nazionale quale nodo strategico del sistema logistico e produttivo del Paese, infrastruttura essenziale per la competitività economica, per l’integrazione delle reti di trasporto e per il presidio degli interessi strategici dello Stato sul mare. I porti costituiscono l’interfaccia fisica e funzionale tra il dominio marittimo e il territorio, nonché il principale punto di innesto tra trasporto marittimo, trasporto terrestre e sistemi produttivi, con ricadute dirette sulla continuità delle catene di approvvigionamento, sull’efficienza dei traffici commerciali, sulla sicurezza e sulla resilienza nazionale.

Nel 2025 il Ministero delle infrastrutture e trasporti si è concentrato sull’attuazione degli interventi infrastrutturali programmati, sul rafforzamento della *governance* e della programmazione del sistema portuale, sulla digitalizzazione dei processi amministrativi e doganali e sull’integrazione dei porti italiani nelle reti di trasporto europee e globali, con specifico riguardo agli obiettivi di efficienza logistica, sicurezza, sostenibilità e transizione energetica.

Con riferimento alla importanza di mantenere in efficienza l’intero sistema portuale italiano, in ambito CIPOM è emersa la necessità di assicurare un regime agile e sostenibile dei dragaggi. Il tema, sollevato dal MIT nelle sedute del 17 settembre e 18 dicembre 2024, è stato successivamente trattato in specifiche riunioni tecniche di coordinamento organizzate dal Dipartimento per le politiche del mare ed ulteriormente affrontato nella riunione del Comitato del 29 luglio 2025, nell’ambito della quale il MASE ha illustrato le iniziative in atto. Le iniziative in materia sono proseguite nel corso del 2025. Il MASE ha rappresentato, con riferimento all’obiettivo di affrontare in modo coordinato ed efficiente la semplificazione delle procedure per gli interventi di dragaggio distinguendo, ove possibile, quelli necessari al mantenimento dei fondali da quelli volti al loro approfondimento, di avere completato la procedura di aggiornamento dell’Allegato tecnico al d.m. 15 luglio 2016, n. 173. Nella seduta del 27 novembre 2025 è stata acquisita l’intesa della Conferenza Stato-Regioni (Rep. atti n. 211/CSR) e, con decreto del Ministro dell’ambiente e della sicurezza energetica 16 dicembre 2025, n. 450, è stato approvato l’Allegato tecnico che annulla e sostituisce quello precedente. Tra i punti principali di semplificazione del nuovo Allegato tecnico sono stati evidenziati: la caratterizzazione e classificazione dei materiali di escavo basata sul livello di inquinamento presunto in base alla tipologia portuale e/o dell’area; la riduzione del numero di campionamenti richiesta sulla base della riperimetrazione delle aree basata sul livello di inquinamento presunto; la semplificazione dei saggi eco-tossicologici impiegati per la caratterizzazione; l’armonizzazione della durata di validità delle analisi; e un percorso semplificato per la caratterizzazione dei materiali nel caso di interventi ciclici che interessano le medesime aree di escavo e di riutilizzo. In parallelo, il MIT ha richiamato che nel periodo 2023-2025 la normativa sui dragaggi è stata oggetto di revisione con l’obiettivo di trasformare l’attività in un processo più vicino a una manutenzione ordinaria e circolare, a determinate condizioni e nel rispetto della sicurezza ambientale, richiamando l’insieme delle misure introdotte – incluse quelle relative al rafforzamento del ruolo delle AdSP e alle procedure accelerate per progetti finanziati da PNRR e PNC o di valore strategico – nonché il perfezionamento, nel corso del 2024, dell’*iter* applicativo dell’art. 5-bis della legge 84/1994 e i chiarimenti in ordine all’utilizzo delle casse di colmata.

Sotto il profilo infrastrutturale, è proseguita l’attuazione del programma di opere finanziato ai sensi del decreto ministeriale n. 330 del 2021, a valere sul Fondo complementare al PNRR, finalizzato al potenziamento dell’accessibilità marittima e terrestre, alla resilienza delle infrastrutture portuali e all’adeguamento selettivo della capacità dei bacini, con iniziative rivolte tanto agli scali di rilevanza

nazionale quanto ai porti inseriti nelle reti europee. Più nel dettaglio, tali interventi riguardano l'implementazione dell'offerta di approdo nei porti principali di collegamento con le isole maggiori nonché con quelle minori, l'adeguamento dei fondali, il potenziamento delle banchine operative e il miglioramento delle condizioni di sicurezza e operatività dei *terminal container*. Nel corso del 2025 numerosi interventi hanno registrato avanzamenti significativi, con un progressivo ingresso nelle fasi conclusive di realizzazione, come risulta dai monitoraggi effettuati presso le Autorità di sistema portuale.
Un elemento di contesto di primaria importanza per l'evoluzione degli scali è rappresentato dalla nuova disciplina europea della rete transeuropea dei trasporti. Nel periodo di vigenza del Piano del Mare 2023-2025 è entrato in vigore, il 18 luglio 2024, il nuovo Regolamento (UE) 2024/1679 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete TEN-T, che ha ridefinito il quadro strategico di riferimento, ponendo particolare attenzione all'eliminazione dei colli di bottiglia, al completamento dei collegamenti mancanti e al rafforzamento dell'integrazione tra ferrovie, strade, vie navigabili interne e rotte marittime a corto raggio, connesse ai porti e ai terminali. In tale disegno strategico la Commissione europea ha tenuto conto delle osservazioni formulate dagli Stati membri, riconoscendo l'esigenza di rafforzare le proiezioni dei corridoi verso il Mediterraneo, i Balcani e i Paesi dell'Europa orientale, anche al fine di migliorare l'accessibilità ai porti e la continuità delle catene logistiche euro-mediterranee. Per l'Italia, il nuovo assetto TEN-T valorizza il ruolo portuale prevedendo l'inclusione di ulteriori scali nella rete *core* e *comprehensive*, nonché il rafforzamento dei collegamenti tra porti, retroporti e reti terrestri.

Si colloca in questo quadro anche l'assegnazione, nell'ambito del bando CEF *Transport* 2024, di ulteriori contributi europei a progetti TEN-T localizzati in Italia, con incremento complessivo delle risorse comunitarie destinate al Paese nel periodo di programmazione 2021-2027, inclusi interventi orientati alla digitalizzazione del trasporto intermodale.

Nell'ambito dello sforzo di potenziamento dei porti, con particolare riferimento agli scali *core* TEN-T, merita specifica menzione la Diga foranea di Genova, realizzata per conto dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Opera marittima tra le più complesse in Europa, essa avanza con lavorazioni di cantiere sia in superficie sia sui fondali. Al 12 dicembre 2025 è stato completato l'affondamento del quindicesimo cassone; risultano consolidate oltre 50mila colonne di ghiaia, pari al 79% del totale previsto, con un avanzamento complessivo della ghiaia posata dell'87%; sono inoltre ultimati anche interventi strutturali sulle fondamenta, inclusa l'installazione di dreni lunghi 22 metri a 30 metri di profondità, elementi essenziali per stabilizzare e regolarizzare il piano di appoggio di una parte della diga.

In parallelo all'attuazione delle opere, è proseguita l'azione volta a valorizzare il ruolo dei porti nell'ambito delle Zone Economiche Speciali e delle Zone Logistiche Semplificate, quali strumenti di attrazione degli investimenti e di sviluppo economico. Nel periodo di vigenza del Piano del Mare assume rilievo l'entrata in vigore del decreto-legge 19 settembre 2023, n. 124 (c.d. "Decreto Sud"), convertito con legge 13 novembre 2023, n. 162, che ha istituito – dal 1° gennaio 2024 – la ZES unica per il Mezzogiorno, riunendo le preesistenti ZES regionali. È inoltre prorogata fino al 31 dicembre 2034 la Struttura di missione presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, con funzioni di indirizzo, coordinamento e attuazione delle politiche ZES, inclusa la predisposizione del Piano Strategico triennale, collegato al PNRR. È istituito, inoltre, un Portale *web* e lo Sportello Unico Digitale ZES (S.U.D. ZES) ove confluiscono i SUAP esistenti e che gestiscono tutti i procedimenti amministrativi per insediamenti produttivi nella ZES Unica. Più recentemente la Legge 18 novembre 2025, n. 171 ha esteso l'ambito della ZES Unica comprendendo anche Marche e Umbria – mantenendo inalterati

i sistemi di *governance* già definiti. Il contributo del MIT ha evidenziato, con riferimento ai principali esiti conseguiti, il rilascio di 639 autorizzazioni uniche tramite sportello digitale con tempi medi intorno ai 30 giorni e un valore complessivo degli investimenti stimati, a giugno 2025, pari a 26,9 miliardi di euro, con una dinamica significativa anche in termini occupazionali e di investimenti avviati. I porti principali inclusi nella ZES Unica, secondo quanto previsto dalle precedenti ZES confluite, sono Ancona, Gioia Tauro, Napoli, Salerno, Bari, Brindisi, Taranto, Olbia, Cagliari, Palermo, Catania. Questi porti rappresentano i principali snodi marittimi strategici della ZES Unica, beneficiari delle agevolazioni fiscali e delle semplificazioni previste dallo Sportello Unico Digitale ZES. In tale contesto si collocano le valutazioni relative alla possibilità di istituire Zone Franche Doganali (ZFD) in coerenza con il Piano strategico della ZES unica, nonché il ruolo delle ZFD già presenti in porti quali Trieste, Venezia e Cagliari.

Sotto il profilo fiscale e programmatorio, il contributo MEF ha segnalato che la Legge di Bilancio 2026 estende fino al 31 dicembre 2028 il credito d'imposta Zes Unica. Con risorse complessive pari a circa 4 miliardi di euro per il prossimo triennio, l'agevolazione rafforza il proprio ruolo strategico per le imprese che puntano su beni strumentali e lo sviluppo produttivo nel Mezzogiorno. Viene esteso anche l'analogo contributo per le ZLS. In tale quadro, assume rilievo la maggiore diffusione delle ZFD, anche in ragione delle nuove disposizioni che ne favoriscono l'istituzione e ne rafforzano la funzione strategica nei porti e nei retroporti. In particolare, l'art. 70 del d.lgs. 26 settembre 2024, n. 141 prevede che le ZFD siano istituite a seguito di perimetrazione approvata con provvedimento dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli (ADM) entro 60 giorni dalla presentazione della relativa proposta; ADM ha inoltre emanato istruzioni operative per l'applicazione dei nuovi elementi di semplificazione. È stato altresì evidenziato che, nel caso di trasferimento di merci tra area portuale e zona franca doganale adiacente, sarà possibile effettuare tali trasferimenti senza obbligo di espletamento delle formalità doganali, purché tali movimenti siano adeguatamente registrati nelle scritture contabili.

Un ambito di intervento di primaria importanza nel 2025 ha riguardato la digitalizzazione e la semplificazione dei processi portuali, logistici e doganali, in una logica di interoperabilità tra sistemi nazionali e standard europei. In tale ambito, il MIT ha rappresentato il proseguimento dell'impegno istituzionale per la digitalizzazione della gestione amministrativa e operativa delle attività marittime, portuali e della logistica connessa. Il *Port Community System* (PCS), quale sistema digitalizzato delle Autorità di sistema portuale a supporto delle operazioni e dei servizi svolti negli scali, risulta pienamente operativo nella configurazione base ed interoperabile con il *Port Management Information System* (PMIS) in uso presso le Capitanerie di porto per la gestione delle pratiche connesse a movimentazione, arrivo, partenza e stazionamento delle navi. Tali sistemi sono interoperabili anche tra diversi attori istituzionali e privati operanti negli scali e assicurano lo scambio dati con *SafeSeaNet*. Il PMIS è in transizione verso la *National Maritime Single Window* (NMSW) derivante dalla *European Maritime Single Window* (EMSWe), in conformità al Regolamento (UE) 2019/1239, con sperimentazione territoriale presso la Direzione marittima di Venezia e progressiva estensione. Nel periodo 2024-2025 tale processo ha già consentito una riduzione superiore al 50% dei dati richiesti per le dichiarazioni, secondo il principio "*submit once*", con effetti sui tempi di permanenza delle navi e sui costi operativi e ambientali.

In stretto raccordo con tali processi, l'Agenzia delle dogane e dei monopoli (ADM) ha evidenziato il proprio impegno strutturale nella semplificazione delle procedure doganali e nella riduzione dei tempi di permanenza delle merci nelle aree portuali, anche mediante strumenti organizzativi e tecnologici orientati alla decongestione degli spazi e alla velocizzazione dei flussi.

Sono operativi numerosi corridoi controllati ferroviari e su gomma che consentono l'immediato deflusso delle merci verso aree retroportuali, dove possono essere svolte le formalità doganali anche a distanza dai punti di sbarco, favorendo l'organizzazione preventiva delle operazioni di sdoganamento e il trasferimento delle merci non soggette a controllo verso i luoghi di destinazione.

Nell'ambito della digitalizzazione e del coordinamento dei controlli si colloca lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli (SU.DO.CO.), disciplinato dal d.P.R. 29 dicembre 2021, n. 235 e richiamato anche dall'art. 20 del d.lgs. 4 agosto 2016, n. 169. ADM ha rappresentato che il progetto di digitalizzazione dei porti mira all'automatizzazione delle operazioni di entrata e uscita, imbarco e sbarco connesse all'import/export di merci, e al tracciamento della posizione doganale della merce mediante razionalizzazione e interoperabilità dei sistemi informativi; tale progettualità si colloca sistematicamente nell'ambito del SU.DO.CO., costituendone una parte essenziale con riferimento al "tracciamento merci". Nel 2024 si sono concluse attività di analisi basate sulle sperimentazioni presso gli uffici doganali di Livorno e La Spezia, utili a validare soluzioni innovative per digitalizzazione dei controlli e tracciamento merci; l'analisi ha evidenziato la necessità di migliorare l'interoperabilità tra i sistemi ADM e quelli degli enti esterni, con particolare riferimento ai flussi documentali funzionali ai controlli sostanziali, puntando anche su armonizzazione dei protocolli di scambio dati e responsabilità condivise.

Il modello SU.DO.CO. elaborato da ADM prevede un Modello Unico generalizzato e centralizzato per il tracciamento degli spostamenti delle merci, adattabile alle specificità dei singoli porti ma basato su una base comune per gestione uniforme delle informazioni, semplificazione della manutenzione e monitoraggio da parte degli *stakeholder*. SU.DO.CO. è articolato in tre moduli: "Gestione certificati", quale punto unico di accesso per operatori e amministrazioni coinvolte nel rilascio dei provvedimenti autorizzativi, con tracciamento e monitoraggio documentale; "Tracciamento merci", per monitorare operazioni logistiche e procedurali attraverso il tracciamento fisico e documentale; e "Gestione controlli", per coordinare le richieste di controllo delle diverse autorità, consentendo l'approccio "*one stop shop*", con controlli nello stesso luogo e in tempi predefiniti, mantenendo inalterate le competenze di ciascun ente.

I sistemi di digitalizzazione sono stati implementati in alcune strutture portuali, tra cui in particolare Trieste e Bari, dove è attivo un sistema automatizzato di tracciamento logistico delle movimentazioni in ingresso e uscita dai varchi, mediante lettura targhe e interoperabilità tra sistemi ADM e sistemi delle Autorità di sistema portuale. ADM ha rappresentato che la digitalizzazione verrà ulteriormente sviluppata, perfezionando l'implementazione del modulo SU.DO.CO. relativo al tracciamento merci. Inoltre, facendo tesoro delle sperimentazioni, nel 2026, i modelli già in uso verranno esportati presso diversi porti nazionali, abbinando movimentazione dei veicoli alla documentazione doganale, commerciale e di trasporto, con possibilità di localizzare la merce in ogni momento sotto il profilo fisico, giuridico e delle responsabilità di custodia. In termini di sviluppi specifici, per Trieste sono in fase di realizzazione l'estensione della funzionalità "Riscontro Uscita" su *Port Tracking* per accettare e gestire anche MRN stranieri di transito e l'evidenza delle differenze su colli e peso nel monitoraggio mediante sistema IOT (MEV). Per la Puglia è prevista l'estensione del sistema di tracciabilità logistica in uso nel porto di Bari ai porti di Brindisi, Monopoli, Barletta e Manfredonia. ADM ha inoltre evidenziato l'obiettivo di realizzare un minimo comune denominatore delle attività di digitalizzazione, garantendo parità di trattamento alle strutture portuali e prevenendo diversioni dei traffici, anche mediante servizi destinati a costituire elementi fondanti dei PCS, coerenti con gli obiettivi PNRR relativi alla digitalizzazione della catena logistica.

Nell'ambito della digitalizzazione della catena logistica, il MIT ha rappresentato altresì il proseguimento delle progettualità relative alla Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), finanziata dal PNRR (Missione 3, Componente 2, Investimento 2.1) con investimento complessivo pari a 250 milioni di euro, finalizzata a raccogliere e armonizzare informazioni provenienti da nodi diversi (porti, interporti, centri merci) e da autorità competenti (AdSP, Capitanerie, Dogane), abilitando lo scambio telematico di documenti e riducendo tempi di attesa e costi operativi, con monitoraggio in tempo reale lungo la catena intermodale. L'iniziativa è articolata su più linee di intervento, tra cui il *LogIN Center*, quale piattaforma di implementazione dell'interoperabilità tra i sistemi digitalizzati pubblici di comparto, il rafforzamento delle reti portuali e interportuali attraverso l'evoluzione dei *Port Community System* (PCS) e la misura *LogIN Business*, rivolta alla digitalizzazione dei processi operativi degli operatori economici del settore.
In tale contesto, sono stati adottati i provvedimenti attuativi per l'ammissione a finanziamento dei progetti presentati e sono state previste misure di facilitazione finanziaria, inclusa la possibilità di anticipazione di una quota delle risorse, al fine di accelerare l'attuazione degli investimenti.
La PLN consente, inoltre, il monitoraggio in tempo reale delle merci lungo l'intera catena intermodale (nave–treno–camion), migliorando l'efficienza della pianificazione della movimentazione dei carichi e garantendo l'interoperabilità con i sistemi digitali già operativi (PCS / PMIS / NMSW).

Nel 2025, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) ha inoltre segnalato l'impegno nell'implementazione dell'*European Maritime Single Window environment* (EMSWe), quale interfaccia unica europea volta a ridurre gli oneri amministrativi a carico delle compagnie di navigazione tramite semplificazione delle formalità per le navi che scalano porti UE. Ne è prevista l'attuazione entro il primo semestre 2026; l'EMSWe garantirà che le informazioni connesse agli obblighi dichiarativi siano fornite in formato elettronico e una sola volta per scalo, indipendentemente dalla fonte degli obblighi (internazionali, europei o nazionali), operando altresì quando tali informazioni sono d'interesse trasversale a più amministrazioni, perseguendo la condivisione dei dati senza imporre duplicazioni ai dichiaranti, con benefici attesi in termini di competitività.

Con riferimento ai controlli, ADM ha evidenziato l'impegno nel promuovere e sostenere l'impiego di tecnologie di ispezione non intrusive di ultima generazione, in particolare scanner a raggi X per il controllo di container e mezzi di trasporto in arrivo e in partenza. Tale misura è presentata come strategica per coniugare sicurezza e accelerazione dei flussi di sdoganamento: l'ispezione radiogena consente verifiche rapide senza apertura dei container e consente di individuare anomalie rispetto alla dichiarazione doganale, riducendo ispezioni fisiche e tempi medi di rilascio delle spedizioni legittime. ADM ha precisato che l'acquisizione e l'ammodernamento delle apparecchiature sono sostenuti, tra l'altro, dal programma europeo *Customs Control Equipment Instrument* (CCEI), che cofinanzia acquisto, manutenzione e formazione; tra i benefici attesi sono indicati la riduzione dei tempi medi di ispezione, l'incremento della capacità di controllo senza incremento del personale, maggiori recuperi fiscali e contrasto alle frodi, riduzione dei costi e impatti delle ispezioni fisiche e aumento del livello di sicurezza. ADM ha inoltre rappresentato l'intenzione di sviluppare indicatori di performance delle apparecchiature e una revisione logistico-operativa degli asset delle aree di ispezione, per un circuito di controllo virtuoso e uniforme a livello nazionale.

Un ulteriore ambito strategico riguarda la programmazione e semplificazione dei procedimenti infrastrutturali. Il MIT ha richiamato che con i c.d. Decreti PNRR-bis e PNRR-ter (d.l. 13/2023 e d.l. 19/2024) sono state introdotte misure di semplificazione più incisive per le opere infrastrutturali negli scali, incluse riduzioni e razionalizzazioni dei termini procedimentali, provvedimenti unici e pronunciamenti abbreviati del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, nonché un rafforzamento dei

meccanismi di coordinamento e accelerazione delle valutazioni ambientali per progetti connessi alla transizione energetica (ad esempio elettrificazione delle banchine), anche tramite termini ridotti e l'operatività degli strumenti valutativi dedicati.

In materia di dragaggi, il tema della semplificazione normativa è stato affrontato con specifiche iniziative. Il tema, sollevato in ambito Cipom dal MIT nelle sedute del 17 settembre e 18 dicembre 2024, trattato in successive riunioni tecniche di coordinamento organizzate dal Dipartimento per le politiche del mare, è stato ultimamente affrontato in tale sede nella riunione del 29 luglio 2025, nell'ambito della quale il MASE ha illustrato le iniziative in atto. Il MASE ha rappresentato, con riferimento all'obiettivo di affrontare in modo coordinato ed efficiente la semplificazione delle procedure per gli interventi di dragaggio distinguendo, ove possibile, quelli necessari al mantenimento dei fondali da quelli volti al loro approfondimento, di avere completato la procedura di aggiornamento dell'Allegato tecnico al d.m. 15 luglio 2016, n. 173. Nella seduta del 27 novembre 2025 è stata acquisita l'intesa della Conferenza Stato-Regioni (Rep. atti n. 211/CSR) e, con decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica 16 dicembre 2025, n. 450, è stato approvato l'Allegato tecnico che annulla e sostituisce quello precedente. Tra i punti principali di semplificazione del nuovo Allegato tecnico sono stati evidenziati: la caratterizzazione e classificazione dei materiali di escavo basata sul livello di inquinamento presunto in base alla tipologia portuale e/o dell'area; la riduzione del numero di campionamenti richiesta sulla base della riperimetrazione delle aree basata sul livello di inquinamento presunto; la semplificazione dei saggi eco tossicologici impiegati per la caratterizzazione; l'armonizzazione della durata di validità delle analisi; e un percorso semplificato per la caratterizzazione dei materiali nel caso di interventi ciclici che interessano le medesime aree di escavo e di riutilizzo. In parallelo, il MIT ha indicato che nel periodo 2023-2025 la normativa sui dragaggi è stata oggetto di revisione con l'obiettivo di trasformare l'attività in un processo più vicino a una manutenzione ordinaria e circolare, a determinate condizioni e nel rispetto della sicurezza ambientale, richiamando l'insieme delle misure introdotte – incluse quelle relative al rafforzamento del ruolo delle AdSP e alle procedure accelerate per progetti finanziati da PNRR e PNC o di valore strategico – nonché il perfezionamento, nel corso del 2024, dell'*iter* applicativo dell'art. 5-bis della legge 84/1994 e i chiarimenti in ordine all'utilizzo delle casse di colmata.

Con riferimento all'intermodalità ferroviaria, oltre alle azioni infrastrutturali di ultimo e penultimo miglio e al potenziamento dei raccordi portuali, è stato segnalato dal MEF che l'art. 1, commi 509-511, della legge 30 dicembre 2024, n. 207 (legge di bilancio 2025) dispone, fino al 31 dicembre 2026, la possibilità per ciascuna Autorità di sistema portuale di assegnare, nel limite di 1 milione di euro e nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, un contributo in favore degli operatori dei servizi di manovra ferroviaria che operano al servizio dell'area portuale, sulla base di obiettivi di traffico ferroviario definiti dall'Autorità interessata, nel rispetto degli equilibri di bilancio e senza utilizzo dell'avanzo di amministrazione. Il successivo comma 510 prevede l'obbligo per i beneficiari di conferire il contributo in misura non inferiore al 50% ai propri clienti che hanno usufruito dei servizi di manovra oggetto del contributo; il comma 511 stabilisce che un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisca criteri, modalità e termini, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, che ha rappresentato che è in corso l'istruttoria volta all'emanazione del decreto attuativo.

Un profilo centrale della direttrice è rappresentato dalla transizione energetica nei porti. Il MASE ha illustrato il programma "*Green Ports*", inserito nel PNRR nell'ambito del MASE e gestito dalla DG TBM (Missione 3, Componente 2, Investimento 1.1: Porti verdi), finalizzato a rendere le attività portuali sostenibili e compatibili con i contesti urbano-portuali mediante il finanziamento di interventi

di efficienza energetica e uso di energie rinnovabili, con l'obiettivo di determinare una significativa decarbonizzazione delle aree interessate e una riduzione del 20% delle emissioni di CO_2 ogni anno, incluse le emissioni inquinanti, contribuendo all'obiettivo di riduzione del 55% dei gas serra entro il 2030. Beneficiarie sono nove Autorità di sistema portuale del Centro-Nord (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). In considerazione delle risorse residue e al fine di favorire la realizzazione degli obiettivi, con decreto direttoriale n. 312 del 20 dicembre 2024 è stata disposta la riapertura dei termini dell'avviso pubblico del 25 agosto 2021 e definite le modalità per nuove proposte progettuali; nel corso del 2025 quattro delle nove AdSP hanno presentato 16 nuove proposte, di cui 14 ritenute ammissibili; con decreto direttoriale n. 136 del 17 aprile 2025 è stato approvato l'elenco dei progetti ammessi a finanziamento, con finanziamento dei progetti delle AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, del Mar Adriatico Centro-Settentrionale e del Mar Adriatico Settentrionale, mentre è in corso di perfezionamento l'iter per il finanziamento di quelli del Mar Ligure Occidentale. Parallelamente è proseguito il monitoraggio dei progetti finanziati nelle annualità precedenti, registrando ulteriori rinunce e non ammissibilità con conseguenti decreti di revoca. Tenuto conto di rinunce e nuovi finanziamenti, i progetti in corso di esecuzione risultano complessivamente 64, per un investimento totale di 160.819.975,45 euro, e proseguono le attività di monitoraggio dell'avanzamento della misura.

Il MIT ha richiamato uno dei pilastri della transizione energetica rappresentato dallo sviluppo delle infrastrutture di elettrificazione delle banchine (OPS – *Onshore Power Supply*), in coerenza con il Regolamento (UE) 2023/1804 (AFIR) e le politiche nazionali di decarbonizzazione del settore marittimo-portuale. Nel periodo 2024-2025 sono proseguite attività di pianificazione e realizzazione delle infrastrutture elettriche, anche con accordi con i gestori delle reti e potenziamento delle connessioni necessarie; molti interventi finanziati dal PNRR e dal Fondo complementare risultano in stato avanzato, in vista del rispetto delle *milestone* europee. Nell'ambito della più ampia transizione, alcune AdSP stanno inoltre sperimentando modelli innovativi di produzione e condivisione di energia rinnovabile, anche attraverso iniziative riconducibili alle Comunità Energetiche Rinnovabili (CER), orientate a valorizzare superfici e infrastrutture portuali per la produzione da fonti rinnovabili e l'autoconsumo, rafforzando il ruolo delle AdSP come soggetti attuatori delle politiche di sostenibilità.

Nel 2025, infine, un passaggio di particolare rilievo nel percorso di riforma del sistema portuale è stato rappresentato dall'approvazione, nella seduta del Consiglio dei ministri del 22 dicembre 2025, del provvedimento di riforma della portualità, avviando una riorganizzazione attesa da anni, finalizzata a introdurre una visione unitaria del sistema, obiettivi chiari e responsabilità definite, ponendo le basi per un assetto moderno, competitivo e integrato nelle principali rotte del Mediterraneo e dell'Europa. Nel nuovo assetto assume centralità la costituzione di Porti d'Italia S.p.A., società pubblica partecipata dal Ministero dell'economia e delle finanze e vigilata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con funzioni di regia nazionale e responsabilità in materia di grandi investimenti infrastrutturali strategici, manutenzione straordinaria, individuazione delle opere di interesse economico generale e promozione unitaria del sistema portuale sui mercati internazionali. Le sedici Autorità di sistema portuale restano operative con gestione territoriale degli scali, manutenzione ordinaria e rilascio delle concessioni, ma vengono sollevate dal carico finanziario delle grandi opere; il riequilibrio economico è garantito mediante capitalizzazione di Porti d'Italia S.p.A. attraverso l'utilizzo degli avanzi di amministrazione non vincolati del sistema portuale. La riforma prevede inoltre semplificazioni procedurali, incidendo sui tempi di approvazione dei piani

regolatori portuali, sulle operazioni di dragaggio e sul riutilizzo dei materiali in un'ottica di economia circolare, e rafforza i poteri di vigilanza del MIT a garanzia del rispetto di tempi e regole. Il MIT ha altresì evidenziato che tale percorso si colloca in un contesto caratterizzato da sfide strutturali connesse alla sostenibilità ambientale ed energetica, all'evoluzione tecnologica e digitale, alle crisi geopolitiche e alla competizione internazionale, richiedendo modelli di governance e strumenti operativi idonei ad assicurare efficienza, resilienza e attrattività, con un successivo dibattito istituzionale anche in relazione all'evoluzione della disciplina della legge 84/1994.

4. ENERGIA PROVENIENTE DAL MARE

La direttrice attiene allo sviluppo, alla gestione e alla regolazione delle risorse energetiche marine quale componente strategica del sistema energetico nazionale, incidendo in modo diretto sulla sicurezza degli approvvigionamenti, sulla transizione energetica e sulla riduzione della dipendenza da fonti fossili, in coerenza con gli obiettivi nazionali ed europei di decarbonizzazione e con gli indirizzi del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC).

In tale quadro rientrano, da un lato, le politiche volte allo sviluppo delle fonti rinnovabili d'altura - con particolare riferimento all'eolico marino e alle tecnologie emergenti connesse al moto ondoso, alle maree, alle correnti e alla geotermia - e, dall'altro, la gestione delle attività connesse alle fonti fossili, che continuano a rivestire un ruolo rilevante nell'assetto complessivo delle fonti di approvvigionamento energetico del Paese nel medio termine.

Nel corso del 2025, l'azione di Governo in materia di energia proveniente dal mare si è articolata lungo più direzioni complementari, riguardanti sia la gestione delle attività connesse alle fonti fossili, sia lo sviluppo delle fonti rinnovabili e innovative, sia il rafforzamento del quadro pianificatorio e del coordinamento interistituzionale.

Con riferimento alle fonti fossili, pur rimanendo centrale l'obiettivo di una progressiva riduzione della dipendenza energetica del Paese attraverso l'incremento della produzione da fonti rinnovabili e il potenziamento delle politiche di efficienza energetica, le politiche europee e nazionali riconoscono che il gas naturale, in quanto fonte fossile a minore impatto ambientale, continui a rivestire un ruolo strategico nell'assetto complessivo delle fonti di approvvigionamento energetico del Paese anche nel medio termine. In tale contesto, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ha rappresentato che, alla data del 30 novembre 2025, risultano in istruttoria 18 istanze per il conferimento di nuovi titoli minerari a mare, di cui 3 istanze di prospezione di idrocarburi, 14 istanze di permesso di ricerca di idrocarburi e una istanza di concessione di coltivazione di idrocarburi. Le istanze sono distribuite nelle diverse zone marine, con superfici variabili a seconda delle aree interessate; è stato inoltre evidenziato che 10 delle 14 istanze di permesso di ricerca consistono in istanze precedentemente rigettate in applicazione del Piano per la transizione energetica sostenibile delle aree idonee (PiTESAI) e successivamente ripristinate nel corso del 2025 a seguito dell'annullamento del Piano.

Parallelamente, risultano vigenti 59 titoli minerari a mare, di cui 9 permessi di ricerca e 50 concessioni di coltivazione di idrocarburi, distribuiti nelle diverse zone marine, con superfici complessive significative. Sono inoltre cessati e in attesa di ripristino minerario un permesso di ricerca e 8 concessioni di coltivazione; a tali elementi si aggiunge la previsione di procedere, entro il 31 dicembre 2025, al ripristino di un ulteriore permesso di ricerca precedentemente revocato in attuazione del PiTESAI. L'insieme di tali attività si colloca nel quadro delle competenze statali in materia di risorse minerarie e si integra con le esigenze di tutela ambientale e di pianificazione dello spazio marittimo.

Con riferimento alle fonti rinnovabili e innovative, nel 2025 sono proseguite le attività finalizzate a creare le condizioni normative, tecniche e conoscitive per lo sviluppo delle energie rinnovabili in mare. Un ruolo centrale è stato svolto dall'attuazione dei Piani di gestione dello spazio marittimo, che costituiscono il presupposto indispensabile per l'individuazione delle aree potenzialmente idonee allo sviluppo delle installazioni energetiche *offshore*. Nell'ambito del Comitato tecnico di monitoraggio dell'attuazione dei Piani, nel corso del 2025 è stato attivato uno specifico tavolo interistituzionale dedicato all'eolico d'altura, finalizzato ad avviare studi e approfondimenti tecnici

propedeutici all'individuazione delle aree maggiormente vocate, tenendo conto delle esigenze di tutela ambientale e paesaggistica, della sicurezza della navigazione e della compatibilità con gli altri usi del mare.

Un ulteriore ambito di intervento ha riguardato la geotermia, anche in relazione alle potenzialità della risorsa in ambito marino. In tale contesto, assume rilievo la Risoluzione del Parlamento europeo del 18 gennaio 2024 sull'energia geotermica, che sottolinea il potenziale di tale fonte nel conseguimento degli obiettivi strategici dell'Unione e invita la Commissione europea a presentare una strategia geotermica basata su una valutazione approfondita del potenziale del sottosuolo superficiale, medio, profondo e ultra-profondo in tutti gli Stati membri. Alla luce di tale indirizzo e degli obiettivi contenuti nel PNIEC, la Direzione competente del MASE sta lavorando a una proposta normativa volta a integrare il quadro nazionale, anche mediante modifiche al decreto legislativo n. 22 del 2010, al fine di armonizzare e coordinare i diversi usi della risorsa geotermica, inclusi profili innovativi quali l'estrazione di litio dalle brine geotermiche. Sono infine in corso attività per la predisposizione di uno studio di mappatura del potenziale minerario nazionale, esteso anche al mare, nonché per la creazione di una banca dati pubblica nazionale e di un fondo dedicato alla mitigazione del rischio geologico in capo agli operatori per le nuove attività di prospezione, in particolare per quelle basate su tecnologie innovative.

5. TRANSIZIONE ECOLOGICA DELL'INDUSTRIA DEL MARE

La direttrice in questione attiene al processo di progressiva riconversione sostenibile delle filiere produttive e dei servizi connessi all'economia marittima, in coerenza con gli obiettivi nazionali, europei e internazionali di decarbonizzazione, riduzione delle emissioni climalteranti e tutela ambientale. Essa riveste carattere trasversale rispetto all'insieme delle politiche del mare, incidendo sul trasporto marittimo, sulla cantieristica, sulla portualità, sulla logistica, nonché sulle attività industriali e manifatturiere direttamente o indirettamente collegate al dominio marittimo.

La direttrice si colloca nel quadro del *Green Deal* europeo e del pacchetto "Fit for 55", nonché degli impegni assunti in sede internazionale, in particolare nell'ambito dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), e risponde all'esigenza di accompagnare la transizione ecologica del settore marittimo salvaguardandone al contempo la competitività, la sostenibilità economica e la coesione occupazionale.

In diverse occasioni la questione è stata oggetto di discussione in ambito CIPOM.

Più nel dettaglio, nel corso delle sedute del 20 maggio 2025 e del 14 ottobre 2025 si è trattato della necessità di un approccio interministeriale al tema dell'ETS e della riduzione degli svantaggi allo stesso connessi. Il Comitato si è reso disponibile ad effettuare il coordinamento necessario ad accelerare il perfezionamento dei decreti per la ripartizione tra i Dicasteri interessati delle risorse derivanti dal pagamento delle quote degli armatori, previsti dall'art. 5 del d.lgs. 10 settembre 2024, n. 147, di attuazione della normativa comunitaria sull'ETS.

Nel corso delle sedute è altresì emersa l'opportunità di valutare l'esclusione dall'ETS per le tratte che toccano tutte le isole, in considerazione degli svantaggi connessi alla condizione di insularità e di favorire la discussione presso l'IMO della possibilità di introdurre un'unica forma di imposizione a livello mondiale che assorba quella europea.

Il Comitato sempre nella seduta del 20 maggio, si è occupato anche della questione dei carburanti alternativi, da affrontare in modo olistico nell'ambito della definizione della strategia sull'industria marittima nazionale.

Nel corso del 2025, l'azione di Governo in materia di transizione ecologica dell'industria del mare si è concentrata prevalentemente sul coordinamento strategico e normativo delle politiche di settore, nonché sulla partecipazione attiva ai processi decisionali europei e internazionali.

Un primo ambito di intervento ha riguardato l'elaborazione di contributi nazionali connessi alle pianificazioni discendenti dall'attuazione di specifiche disposizioni dell'Unione europea. In tale contesto si collocano le iniziative interistituzionali finalizzate alla definizione del contributo nazionale al Quadro strategico previsto dalla regolamentazione AFIR, nonché il contributo all'elaborazione della Strategia industriale marittima nazionale, derivante dalla Strategia industriale europea. In tali sedi è stata posta particolare attenzione alla mitigazione degli impatti a carico del comparto marittimo derivanti dall'applicazione delle normative ETS, delle disposizioni IMO e delle altre misure in materia di decarbonizzazione, anche attraverso il dialogo nelle competenti sedi europee e internazionali circa l'armonizzazione delle scadenze e delle regole applicabili.

Parallelamente, nel 2025 è proseguito il confronto in ambito IMO, con particolare riferimento ai lavori del Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC) e ai gruppi tecnici intersessionali dedicati alla riduzione delle emissioni di gas serra del trasporto marittimo. In tale ambito sono state esaminate e approvate, in linea di principio, nuove misure globali basate su

standard progressivi di emissione e su meccanismi di tariffazione differenziata, accompagnati dall'istituzione di un fondo internazionale destinato a sostenere l'innovazione tecnologica, lo sviluppo delle infrastrutture e la transizione energetica del settore. L'entrata in vigore di tali misure è stata successivamente differita, a seguito delle difficoltà emerse nel processo di ratifica.

Un ulteriore profilo di rilievo ha riguardato il coordinamento delle politiche fiscali e di accisa con gli obiettivi di transizione ecologica. Nel quadro della revisione della Direttiva sulla tassazione dell'energia, l'Italia ha contribuito a preservare il regime di esenzione per i carburanti destinati alla navigazione commerciale, garantendo la continuità del quadro agevolativo vigente. In tale ambito è stato inoltre confermato che i carburanti alternativi, quali il GNL, il bio GNL e i biocarburanti sostenibili, rientrano già nel perimetro delle agevolazioni previste dall'ordinamento nazionale, fermo restando il rispetto dei criteri di sostenibilità ambientale e delle compatibilità finanziarie.

Nel corso del 2025 sono proseguite anche le attività connesse alla promozione dell'elettrificazione delle banchine e all'utilizzo dell'energia elettrica da terra nei porti (OPS), mediante l'applicazione di un'aliquota di accisa ridotta, autorizzata in sede europea, quale misura di supporto alla riduzione delle emissioni e dell'inquinamento atmosferico e acustico nelle aree portuali.

Sul piano operativo, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha continuato a svolgere un ruolo di supporto e di attuazione delle misure europee di decarbonizzazione, in particolare con riferimento al Meccanismo di Aggiustamento del Carbonio alle Frontiere (CBAM), contribuendo alla gestione dei flussi informativi e all'implementazione del registro europeo dedicato, quale strumento di semplificazione e uniformazione delle procedure.

Tra le misure PNRR si segnala la riforma M2C2R1 "Semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti rinnovabili *onshore* e *offshore*, nuovo quadro giuridico per sostenere la produzione da fonti rinnovabili e proroga dei tempi e dell'ammissibilità degli attuali regimi di sostegno". Tale strumento è abilitante allo sviluppo di tecnologie d'altura (eolico galleggiante, moto ondoso, correnti) grazie a semplificazioni normative per sostenere la produzione da fonti rinnovabili. Ciò si integra con quanto previsto dal Piano del Mare nelle sezioni dedicate a fonti rinnovabili marine e alla produzione di carburanti alternativi.

6. PESCA E ACQUACOLTURA

In questo contesto possiamo parlare di pesca e acquacoltura non solo come elenco di obiettivi, ma come una visione politica con cui l'Italia intende gestire, in maniera sostenibile, il mare come risorsa.

Da questo punto prende forma il concetto cardine introdotto dal MASAF, la "Sovranità alimentare", e cioè di trasformare il settore ittico in un pilastro della sicurezza alimentare nazionale.

La strategia si muove lungo due linee: da un lato c'è l'esigenza di proteggere le imprese e il lavoro di migliaia di pescatori, dall'altro c'è l'impegno doveroso di rispettare i rigidi parametri europei sulla sostenibilità (Politica Comune della Pesca).

Nel corso del 2025, l'azione del MASAF si è tradotta in una serie di interventi concreti che toccano i punti vitali della filiera ittica, muovendosi lungo il delicato equilibrio tra protezione ambientale e sostegno economico.

Sul fronte della tutela delle risorse, il Ministero ha lavorato intensamente alla gestione dello sforzo di pesca. Non si è trattato solo di imporre limiti, ma di implementare piani di gestione nazionali e misure tecniche capaci di ridurre l'impatto sugli ecosistemi marini, garantendo così che il prelievo ittico rimanga sostenibile nel lungo periodo.

Per quanto riguarda il rilancio industriale, un ruolo centrale è stato giocato dalla programmazione FEAMPA 2021-2027. Attraverso l'attivazione di bandi specifici, lo Stato ha messo a disposizione risorse fondamentali per l'innovazione tecnologica e la modernizzazione delle flotte. L'obiettivo è trasformare i pescherecci in unità più sicure e all'avanguardia, sostenendo gli investimenti a bordo necessari per restare competitivi sul mercato europeo.

Una delle sfide più urgenti dell'anno è stata la gestione dell'emergenza "Granchio Blu". Di fronte alla proliferazione di questa specie aliena invasiva, che ha messo in ginocchio intere comunità — in particolare nelle aree del Delta del Po — il MASAF ha adottato provvedimenti straordinari. Questi interventi non si sono limitati al contenimento della specie, ma hanno previsto ristori e sostegni diretti alle imprese colpite, cercando di salvaguardare la biodiversità locale e l'economia dei territori coinvolti.

Infine, un capitolo rilevante ha riguardato l'acquacoltura sostenibile. Il Ministero ha promosso con forza metodi di allevamento a basso impatto ambientale, agendo contemporaneamente sulla leva burocratica: sono state infatti semplificate le procedure per il rilascio delle concessioni nelle cosiddette AZA (Zone Idonee per l'Acquacoltura). Questa strategia punta a rendere l'Italia più autonoma nella produzione ittica, riducendo le lungaggini amministrative e incentivando pratiche che rispettino la salute del nostro mare.

Rispetto alle misure del PNRR, l'investimento M2C1-I2.1 "Sviluppo logistica per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo", gestito dal MASAF, è finalizzato a potenziare la logistica delle filiere agroalimentari e della pesca, intervenendo sui nodi di raccolta, stoccaggio, trasformazione e distribuzione – in particolare mercati all'ingrosso, piattaforme logistiche, magazzini e infrastrutture a temperatura controllata – con l'obiettivo di ridurre le emissioni connesse al trasporto, migliorare l'efficienza delle catene del freddo e favorire l'introduzione di soluzioni digitali e di mobilità a minore impatto ambientale.

l'investimento M2C1-I2.1 contribuisce a rendere più efficiente e sostenibile la fase di sbarco, prima trasformazione e distribuzione del pescato e dei prodotti acquicoli, riducendo sprechi, perdite di prodotto e impatti ambientali della catena logistica.

7. CANTIERISTICA

L'industria marittima nazionale è un settore strategico per l'economia del mare e produce un impatto significativo su commercio internazionale, sicurezza energetica, innovazione tecnologica, transizione ecologica, sicurezza e difesa.

La progressiva adozione in ambito europeo dell'*Emission Trading System* (ETS) ha comportato pesanti effetti sull'intero sistema marittimo nazionale, attraverso l'introduzione di severe penalità per le emissioni di CO_2 a partire dal 2025, per puntare a un ideale traguardo di zero emissioni per il 2050. Ciò con implicazioni rilevanti che afferiscono a più settori della marittimità: da un lato, l'esigenza della cantieristica di adeguare i requisiti costruttivi alle nuove disposizioni di matrice comunitaria, dall'atro quella degli armatori di procedere a un repentino rinnovamento della flotta ed infine la necessità del sistema portuale nazionale di celermente predisporsi per offrire i carburanti alternativi prescelti.
Tali tematiche sono state preliminarmente affrontate nel corso della seduta del CIPOM del 20 maggio 2025, nell'ambito della quale è altresì emersa la necessità che il processo di transizione sia non solo assistito ma anche e soprattutto guidato dallo Stato, con un'unica visione d'insieme che tenga conto delle ripercussioni sull'armamento, sul sistema portuale nazionale e sull'industria navalmeccanica.
Successivamente, il 25 giugno 2025, il CIPOM ha approvato il contributo italiano alla definizione della strategia industriale marittima europea, nell'ambito del quale sono stati indicati gli obiettivi strategici per la nostra Nazione. Tali obiettivi risiedono nel consolidamento e incremento del vantaggio tecnologico nei segmenti ad alta complessità, quali le navi da crociera, militari, specialistiche, i traghetti e le tecnologie subacquee, intercettando altresì, l'esigenza dell'armamento di rinnovare repentinamente le flotte a fronte dell'entrata in vigore dell'ETS. Il contributo è stato redatto con il contributo di tutti gli attori pubblici e privati interessati: il 29 maggio 2025 il Dipartimento per le politiche del mare ha audito le pertinenti realtà imprenditoriali, della ricerca e dell'associazionismo e, parallelamente, ha tenuto una serie di riunioni con le Amministrazioni, il 31 marzo, il 16 aprile, il 7 maggio e il 16 giugno dello stesso anno.

Il 14 ottobre 2025 il suddetto Comitato si è altresì espresso sulla necessità di definire una strategia industriale marittima nazionale, per disporre di un quadro di riferimento affidabile per gli attori pubblici e gli investitori privati. Sul tema, il Dipartimento per le politiche del mare ha tenuto una riunione ristretta con MIMIT – Dicastero di riferimento - MIT, MASE e Difesa e una riunione tecnica preparatoria con le Amministrazioni che siedono nel CIPOM, rispettivamente nei giorni 11 settembre e 16 settembre 2025.

Lo scopo della strategia, individuato nel corso della suddetta seduta del CIPOM, è quello di mettere a sistema le esigenze dell'industria cantieristica e sistemistica navale, con quelle del sistema portuale nazionale e dell'armamento, addivenendo alla:

- definizione e individuazione dei carburanti alternativi e degli specifici porti in cui renderli disponibili;
- previsione e programmazione dei necessari adeguamenti infrastrutturali;
- pianificazione dello sviluppo e localizzazione dei bacini necessari alla costruzione e al *refitting* delle navi;
- valorizzazione delle esigenze dell'armamento a fronte della necessità di repentino rinnovamento delle flotte, indotta dal processo di decarbonizzazione;

- definizione del percorso di rinnovo e messa in sicurezza della flotta peschereccia;
- valutazione di compatibilità delle proposte avanzate con le disposizioni comunitarie, promuovendone, se del caso, le opportune modifiche nelle sedi competenti.

Nel quadro delle iniziative riportate nel Piano del Mare, sono state portate avanti le procedure di semplificazione delle procedure doganali, ove consentito dalla normativa unionale e nazionale, al fine di garantire piena competitività al comparto, anche nei confronti di analoghe aziende europee: l'emissione di numerose circolari specifiche per tale settore è un evidente segnale di attenzione che potrà favorire l'ulteriore sviluppo della cantieristica, garantendo agli operatori di settore la massima semplificazione delle procedure doganali.

8. INDUSTRIA ARMATORIALE

L'industria armatoriale riveste una funzione centrale nell'assicurare la mobilità delle merci e dei passeggeri lungo le principali rotte commerciali e contribuisce in modo significativo allo sviluppo della *blue economy*. Tale industria presenta inoltre un elevato livello di integrazione con altri segmenti dell'economia marittima, tra cui la portualità, la logistica, la cantieristica navale, le rotte commerciali, il lavoro marittimo e le attività industriali connesse al trasporto marittimo.

Nel quadro delle politiche del mare, la direttrice assume una dimensione particolarmente rilevante anche in relazione alle trasformazioni in atto nel settore dello *shipping* a livello globale, connesse alla digitalizzazione dei processi logistici, alla transizione energetica del trasporto marittimo e all'evoluzione del quadro normativo internazionale ed europeo in materia di sicurezza, sostenibilità ambientale e competitività del settore.

Come evidenziato nel capitolo precedente, le esigenze dell'armamento di rinnovare repentinamente le flotte a fronte dell'entrata in vigore del regime europeo dell'ETS, sono state valorizzate nell'ambito del contributo italiano alla definizione della strategia industriale marittima europea approvato dal CIPOM il 25 giugno 2025 e altresì indicate quale obiettivo prioritario da inserire anche nell'ambito della strategia industriale marittima nazionale, nella seduta del 14 ottobre 2025 del Comitato.

Nel corso della citata riunione, sono state inoltre individuate alcune misure da adottare a sostegno dell'impresa armatoriale, allo scopo di contenere il fenomeno della fuga dalla bandiera nazionale in favore di regimi esteri fiscali e amministrativi più favorevoli.

Tali misure spaziano dalla semplificazione del regime di rilascio dei visti, alla ratifica della Convenzione di Londra sulla limitazione della responsabilità in materia di crediti marittimi (LLMC) del 1976/1996, dall'adozione del regolamento sul servizio sanitario di bordo ai temi più generali della revisione, snellimento e sburocratizzazione delle norme e dei procedimenti amministrativi.

Nel corso del 2025 l'azione pubblica in materia di industria armatoriale ha riguardato il rafforzamento della competitività del settore, l'adeguamento del quadro normativo di riferimento e il sostegno alla transizione energetica del trasporto marittimo.

Un primo ambito di intervento ha interessato il consolidamento del quadro regolatorio nazionale volto a sostenere la competitività delle imprese armatoriali italiane nel contesto internazionale. In tale prospettiva assumono particolare rilievo gli strumenti di politica marittima che negli anni hanno contribuito allo sviluppo della flotta nazionale, tra cui il regime del Registro Internazionale e il regime fiscale del tonnellaggio (*Tonnage Tax*), che consente la determinazione forfetaria del reddito imponibile derivante dall'utilizzo di navi impiegate nel trasporto marittimo.

Nel corso dell'anno in riferimento sono proseguite anche le iniziative finalizzate alla modernizzazione del quadro normativo del settore marittimo e alla semplificazione dei procedimenti amministrativi relativi alle attività di navigazione e alla gestione del personale marittimo. In tale ambito si collocano le iniziative legislative - tra cui l'A.S. 1624 concernente il d.d.l. di iniziativa governativa sulla "Valorizzazione della risorsa mare" - dirette all'aggiornamento del Codice della navigazione e del relativo regolamento di esecuzione, nonché le misure di semplificazione e digitalizzazione dei procedimenti amministrativi connessi alla gestione delle attività marittime e del lavoro a bordo.

Nello stesso tempo, l’azione pubblica si è concentrata sul sostegno alla transizione ecologica del trasporto marittimo, in coerenza con gli obiettivi europei e internazionali di riduzione delle emissioni del settore e di cui viene fatta menzione, all’interno del presente documento, all’interno della direttrice dedicata.

9. LAVORO MARITTIMO

La direttrice relativa al lavoro marittimo attiene alla valorizzazione, alla tutela e allo sviluppo delle professionalità operanti nei diversi comparti dell'economia del mare, con particolare riferimento al personale imbarcato sulle navi mercantili nazionali, agli operatori della pesca e alle figure professionali coinvolte nelle attività portuali e logistiche.

Il lavoro marittimo rappresenta un elemento essenziale per il funzionamento e la competitività dell'industria armatoriale e della logistica portuale, incidendo direttamente sulla sicurezza della navigazione, sulla qualità dei servizi di trasporto marittimo e sulla capacità del Paese di mantenere un ruolo di primo piano nei traffici marittimi internazionali.

La questione è stata portata all'attenzione del CIPOM nella seduta del 14 ottobre 2025, nell'ambito della quale è stata evidenziata l'inadeguatezza dell'attuale quadro normativo in materia di requisiti di accesso alle professioni marittime, nonché la necessità di modificare la normativa in materia di collocamento della gente di mare e di procedure per l'imbarco dei marittimi di cui al d.P.R. 231/2006, l'ormai datato regio decreto legge n. 1773 del 1933, concernente l'idoneità fisica della gente di mare ed attuare l'anagrafe digitale unica e nazionale della gente di mare.

Tali temi sono stati recepiti a livello tecnico nel corso della riunione preparatoria del 16 settembre 2025 coordinata dal Dipartimento per le politiche del mare.

Il MIT ha già adottato nel corso del 2025 alcuni decreti concernenti misure di razionalizzazione e semplificazione del settore (riguardanti la semplificazione per il rinnovo delle certificazioni di competenza, il miglioramento dell'accessibilità, la semplificazione delle procedure per il rilascio delle certificazioni di rango superiore, l'ottimizzazione e l'aggiornamento dei percorsi di formazione e addestramento e l'introduzione della figura dell'ufficiale di macchina elettrotecnico).

Circa tale direttrice rileva come le politiche del mare in materia di lavoro marittimo siano orientate al consolidamento di una *governance* unitaria del trasporto marittimo, nel rispetto della specialità del settore, e alla semplificazione e modernizzazione della disciplina del lavoro a bordo, anche attraverso la digitalizzazione delle procedure amministrative. Tali interventi mirano a valorizzare il capitale umano del mare, migliorando le condizioni di vita e di lavoro dei marittimi e rafforzando la competitività del settore. In questo quadro, assume rilievo strategico lo sviluppo dei percorsi formativi e di accesso alle professioni marittime, in coerenza con le sfide della transizione digitale ed ecologica e con gli obiettivi del Piano del Mare 2025.

In merito al paragrafo 2.9.1 del Piano "La Crisi occupazionale e le opportunità di crescita" al fine di far fronte alla grave carenza di personale, in particolare nel settore della macchina, il MIT ha provveduto a rivedere, con decreto direttoriale 7 maggio 2025, n. 72, i requisiti per il conseguimento delle certificazioni STCW. Tale intervento ha consentito anche agli Ufficiali Elettrotecnici di acquisire la certificazione di Primo Ufficiale di Macchina, ampliando le prospettive di carriera – precedentemente precluse dalla Convenzione STCW – e contribuendo al rafforzamento della forza lavoro del settore di macchina. Nel medesimo ambito, su richiesta del MIT, il Ministero dell'Istruzione, competente per materia, ha individuato uno specifico percorso scolastico per la formazione degli Allievi Ufficiali Elettrotecnici, avviato in via sperimentale nel 2021 e inserito, dal 2024, in via definitiva nei programmi dell'istruzione secondaria di secondo grado – indirizzo Trasporti e Logistica, opzioni Conduzione di apparati e impianti marini e Conduzione di apparati e impianti elettrotecnici (CAIM/CAIE).

Sempre nell'ottica di incentivare l'occupazione, il MIT ha predisposto uno schema di decreto ministeriale volto alla revisione dei requisiti per l'accesso alla qualifica di cuoco di bordo per

l'equipaggio, attualmente disciplinata dal D.P.R. 14 luglio 1957, n. 1065. Il provvedimento prevede una significativa semplificazione dei requisiti, mediante la riduzione del periodo di navigazione richiesto e la revisione delle modalità di esame, superando l'attuale svolgimento presso le Capitanerie di porto e riconoscendo l'esame di maturità degli Istituti professionali alberghieri quale titolo idoneo al conseguimento diretto della qualifica. L'emanazione del suddetto decreto è subordinata al conferimento di un'apposita delega legislativa, necessaria per l'abrogazione del citato decreto presidenziale; a seguito dell'entrata in vigore della legge di delega 10 novembre 2025, n. 167, il MIT sta valutando l'opportunità di inserire la relativa abrogazione nei decreti legislativi attuativi.

Nell'ambito della materia del "Collocamento della gente di mare" di cui al paragrafo 2.9.2 del Piano del mare, il MIT ha avviato appositi tavoli tecnici con il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, competente per materia, e con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, finalizzati all'adozione dei provvedimenti previsti dal D.P.R. 18 aprile 2006, n. 231, e successive modificazioni.

In materia di formazione e in particolare per quanto concerne le politiche di incentivazione volte a compensare i costi della formazione obbligatoria, si rappresenta che, a seguito dell'emanazione del decreto interministeriale MEF/MIT 17 novembre 2023, n. 297, che ha stanziato complessivamente 7 milioni di euro da destinare, nel triennio 2023–2026, alle imprese armatoriali impegnate nella formazione del personale marittimo e nell'assunzione di almeno il 60 % dei soggetti formati, il MIT ha provveduto a liquidare, per l'anno 2023, l'importo di euro 618.662, consentendo la formazione di n. 371 marittimi. Per le annualità successive, si è in attesa delle rendicontazioni da parte delle società armatrici beneficiarie.

Nel medesimo ambito, il MIT ha avviato i lavori di revisione dell'Allegato al D.P.R. 18 aprile 2006, n. 231, nonché concluso la consultazione pubblica sulla bozza di provvedimento di revisione delle abilitazioni disciplinate dagli articoli 259 (Capo barca per il traffico nello Stato), 260 (Capo barca per il traffico locale), 273 (Motorista abilitato) e 274 (Marinaio motorista) del regolamento al codice della navigazione. Tale intervento è finalizzato ad aggiornare i requisiti formativi e professionali in coerenza con l'evoluzione tecnologica e con le norme di sicurezza, tenendo conto delle specificità operative di un settore prevalentemente costiero e stagionale.

Per quanto attiene ad una più funzionale gestione amministrativa delle linee di attività ancorate al personale marittimo, il MIT, in coerenza con lo sforzo di progressiva digitalizzazione profuso nell'intero comparto, ha provveduto all'attivazione del servizio di iscrizione *online* alla gente di mare, primo passaggio per l'accesso alla carriera marittima, tramite il portale *Single Digital Gateway*, nonché all'implementazione del Portale del Lavoro Marittimo, attualmente in fase di definizione degli accordi per la manutenzione evolutiva e gestionale degli stessi.

Sono state inoltre avviate le attività per la realizzazione di un'anagrafe nazionale dei marittimi – ANGEMAR – allineata in tempo reale con le altre anagrafi di interesse nazionale tramite la PDND (Piattaforma Digitale Nazionale Dati) e aggiornata costantemente dalle Capitanerie di porto con tutte le informazioni attualmente riportate nel libretto di navigazione. La realizzazione di tale anagrafica risulta funzionale all'introduzione di un nuovo libretto di navigazione in modalità plastificata e digitale (per il tramite del sistema *IT-Wallet*), consentendo il superamento dell'attuale documento in formato cartaceo e la verifica digitale, da parte dei soggetti istituzionali e degli operatori autorizzati, dei titoli, delle abilitazioni e delle certificazioni dei marittimi.

Infine, il MIT sta partecipando ai lavori coordinati dall'EMSA per lo sviluppo della piattaforma europea di *e-certificates*, finalizzata al rilascio, da parte dell'Amministrazione italiana,

dei certificati di competenza e di addestramento in formato digitale, in coerenza con gli standard europei e internazionali.
In materia di fondi dedicati, l'articolo 36, comma 1-*bis*, del decreto-legge 4 maggio 2023, n. 48, ha istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), il "Fondo" destinato all'erogazione di contributi alle imprese armatoriali per la formazione iniziale del personale impiegato sulle navi, con particolare riferimento alle figure professionali mancanti di sezioni di coperta, macchine, cucina e camera, al fine di incrementare la sicurezza del trasporto marittimo, con una dotazione di 1 milione di euro per l'anno 2023 e di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026.
Per quanto concerne l'adozione delle disposizioni attuative, il medesimo comma 1-*bis* del citato articolo prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definiti le modalità di presentazione delle domande per l'accesso al contributo, i criteri per la selezione delle stesse, le spese ammissibili, le modalità di erogazione del contributo, le modalità di verifica, controllo e rendicontazione delle spese, nonché le cause di decadenza e revoca.
Attualmente è in corso un'istruttoria afferente ad uno schema di decreto che, recando modifiche al decreto 17 novembre 2023, n. 297 (precedentemente emanato per disciplinare le modalità di presentazione delle domande per l'accesso al contributo, le spese ammissibili, il riconoscimento e l'erogazione della stessa, nonché le verifiche e la revoca del contributo coerentemente con la citata normativa), ridefinisce le modalità di presentazione delle istanze per il ricevimento dei contributi alla formazione iniziale del personale marittimo.

10. GLI ECOSISTEMI E LE AREE MARINE PROTETTE

La protezione degli ecosistemi marini rappresenta oggi una sfida multidimensionale che vede l'Italia impegnata nel coniugare le direttive europee con le ambiziose riforme del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Il quadro strategico è delineato dalla Strategia Europea per la Biodiversità al 2030, che impone la tutela del 30% dei mari dell'Unione, e dalla Direttiva Quadro Strategia Marina (2008/56/CE). Quest'ultima, basata su un approccio ecosistemico, mira al raggiungimento del "Buono Stato Ambientale" (GES) attraverso una gestione adattativa e ciclica. In questo contesto, il progetto *Marine Ecosystem Restoration* (MER) — finanziato dal PNRR (Investimento 3.5) — costituisce il braccio operativo principale, focalizzandosi sul ripristino dei fondali e degli *habitat* per invertire i processi di degradazione in corso.

Il CIPOM ha affrontato il tema nel corso della seduta del 25 giugno 2025, focalizzando l'attenzione sullo stato di attuazione della legge 17 maggio 2022, n. 60 - c.d. "Salvamare", adottata per concorrere alla riduzione della presenza di rifiuti nell'ambiente marino e per la promozione dell'economia circolare, a compimento del regime giuridico nazionale di attuazione della disciplina comunitaria.

L'anno 2025 ha segnato tappe fondamentali sul fronte normativo e operativo. A novembre, con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale (Serie Generale n. 277 del 28/11/2025) del relativo Decreto Ministeriale, l'Italia ha ufficialmente aggiornato la definizione del Buono Stato Ambientale e i relativi *target*. Parallelamente, a marzo, è stata trasmessa alla Commissione Europea la relazione intermedia sull'attuazione del Programma di Misure.

Sul piano della gestione pratica delle Aree Marine Protette (AMP), il MASE ha proceduto con determinazione verso la digitalizzazione (Investimento 3.2). Grazie alla collaborazione con INVITALIA, sono stati attivati i contratti per la fornitura di droni e sistemi ottici 3D per il monitoraggio subacqueo, con consegne già completate per diversi lotti. Contemporaneamente, prosegue il lavoro di supporto tecnico di ISPRA per l'ampliamento e la riperimetrazione di sei aree chiave: Isole di Ventotene e Santo Stefano, Porto Cesareo, Torre Guaceto, Punta Campanella, Portofino e Isole Tremiti.

Tra le misure del PNRR, si segnala l'investimento M2C4-I3.2 "Digitalizzazione dei Parchi Nazionali e delle Aree Marine Protette" che sostiene sistemi di monitoraggio, sorveglianza, *database* ecologici e digitalizzazione della gestione delle AMP. Esso si collega agli obiettivi del Piano del Mare dedicati alla conservazione degli ecosistemi marini, al potenziamento delle Aree marine protette e ai sistemi di osservazione della dimensione subacquea.

Nel corso del 2025 sono stati conclusi i seguenti progetti:

- progetto denominato "*Test* delle buone pratiche per lo studio della potenziale interazione tra attività *offshore* e pericolosità naturali" SPIN che ha avuto ad oggetto lo studio delle possibili interazioni tra i suddetti impianti e le faglie sismogenetiche presenti nelle aree di interesse, nonché gli eventi franosi sottomarini, mirando inoltre a valutare il potenziale impatto sulla pericolosità dei geo rischi sopra citati dovuto alle attività antropiche legate alla produzione di idrocarburi. Il progetto SPIN ha coinvolto molteplici enti: l'INGV, il CNR-ISMAR, l'Università di Bologna DIFA, RSE S.p.A., RELUIS, EUCENTRE con la collaborazione tecnica del Dipartimento della Protezione Civile,
- progetto per la sicurezza e la transizione energetica, finalizzato ad affrontare le sfide poste dalla transizione energetica, proponendo soluzioni innovative, 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;

- progetto per la valutazione del potenziale minerario nazionale di gas.

Nell'autunno del 2025, il MASE ha preso parte alla *European Ocean Observation Initiative*, che ha lo scopo di ridurre l'attuale frammentazione della conoscenza dell'ambiente marino, riconosciuta come elemento critico non solo per lo sviluppo efficace della sopracitata "economia blu", ma anche per ricerca e innovazione, previsione climatica, sistemi di allerta precoce, sicurezza, difesa e tutela dell'ambiente marino.

Nel secondo semestre del 2025, nell'ambito delle attività inerenti all'attuazione del *Regolamento (UE) 2024/1787 sulla riduzione delle emissioni di metano nel settore dell'energia e che modifica il regolamento (UE) 2019/942,* sono state avviate le interlocuzioni con l'INGV e l'ISPRA al fine di individuare una possibile strategia sinergica volta a svolgere una campagna di misurazione delle potenziali emissioni fuggitive di metano sulle c.d. *"teste-di-pozzo"* sottomarine (terminali di pozzi minerari chiusi da anni) ricadenti in concessioni *off-shore*, ormai rilasciate dai precedenti operatori e ricadenti quindi nella competenza del MASE come istituenda Autorità Competente del succitato Regolamento.

E' inoltre stato pubblicato un avviso per la manifestazione di interesse per sottoscrivere un Accordo di Ricerca per la vettorializzazione e georeferenziazione delle linee sismiche in formato *raster*.

Nel corso del 2025 sono state inoltre avviate iniziative 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)" anche ai fini del relativo adattamento ai titoli *offshore*, allo stoccaggio di CO2 e ai progetti geotermici, anche a mare.

ISPRA, nel mese di maggio 2025, ha inoltre pubblicato nel proprio sito *internet* la Carta mineraria aggiornata, (che riguarda specificatamente però la sola parte di territorio *onshore)* necessaria autorizzazioni alle estrazioni nei fondali marini ai sensi del D.L. 84/2024 che 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.

Si segnalano infine i seguenti interventi PNRR coerenti con la direttrice in esame:

- investimento M2C1-I3.1 "Isole Verdi", rivolto alle isole minori non interconnesse. L'obiettivo è trasformare questi territori in modelli di sostenibilità attraverso interventi integrati su rinnovabili, mobilità *green*, gestione del ciclo dei rifiuti, riduzione dei consumi energetici e modernizzazione delle infrastrutture idriche. M2C4–I3.2 – "Digitalizzazione dei Parchi Nazionali e delle Aree Marine Protette";
- investimento M2C4-I3.2, che sostiene sistemi di monitoraggio, sorveglianza, *database* ecologici e digitalizzazione della gestione delle AMP;
- investimento M2C4 – I3.5 – "Ripristino e tutela dei fondali e degli habitat marini", nell'ambito del quale è incardinato il grande progetto MER – *Marine Ecosystem Restoration*. Questa misura sta finanziando la mappatura ad alta risoluzione dei fondali, il monitoraggio avanzato degli ecosistemi, la realizzazione di interventi di ripristino su *habitat* degradati – dalle praterie di Posidonia agli *habitat* profondi – e l'acquisizione di una nuova nave oceanografica.

11. DIMENSIONE SUBACQUEA E RISORSE GEOLOGICHE DEI FONDALI

Nell'attuazione della direttrice particolare rilievo assume lo sviluppo di strumenti di *governance*, innovazione tecnologica e regolazione delle attività subacquee, al fine di garantire un utilizzo sicuro e sostenibile dello spazio marittimo e dei fondali sottoposti alla giurisdizione nazionale. Nel corso del 2025, le iniziative attuate nell'ambito della direttrice hanno contribuito a rafforzare la resilienza del sistema Paese rispetto alle vulnerabilità emergenti della dimensione subacquea e a consolidare le capacità nazionali di monitoraggio, protezione e valorizzazione delle infrastrutture e delle risorse presenti nei fondali marini, in coerenza con gli obiettivi strategici del Piano del mare.

Nel corso del 2025, il Ministero della Difesa ha svolto un'azione centrale nel pieno dispiegamento operativo del Polo Nazionale della Dimensione Subacquea (PNS), che si è consolidato quale riferimento strategico per l'innovazione e la competitività del sistema Paese nel settore. Nell'ambito dei quattordici bandi di ricerca pubblicati dal Polo nel biennio 2024-2025, sono stati avviati complessivamente diciannove progetti, per un valore finanziario pari a 115 milioni di euro. Le iniziative, finalizzate alla realizzazione di dimostratori, prototipi e soluzioni *software* avanzate, hanno coinvolto circa 250 soggetti tra piccole e medie imprese, università, centri di ricerca, *start-up* e grandi imprese, contribuendo alla strutturazione di una rete nazionale integrata nel settore subacqueo.

Attraverso tali progettualità, il Polo ha rafforzato lo sviluppo di capacità tecnologiche avanzate nella dimensione subacquea, con applicazioni a carattere duale e significative ricadute nei comparti della difesa, dell'energia, della tutela ambientale e della sicurezza delle infrastrutture critiche sottomarine, in coerenza con gli obiettivi strategici del Piano del Mare.

Parallelamente, nel corso del 2025 è proseguito l'*iter* parlamentare del disegno di legge recante la disciplina organica della sicurezza delle attività subacquee e l'istituzione dell'Agenzia per la Sicurezza delle Attività Subacquee (ASAS), già approvato dal Senato e sottoposto, nell'ultimo quadrimestre dell'anno, all'esame della Camera ai fini dell'approvazione definitiva.

L'iniziativa normativa costituisce un passaggio strategico per il rafforzamento della *governance* della dimensione subacquea, in un contesto segnato dalla crescente antropizzazione dei fondali marini e dalla presenza di infrastrutture critiche di interesse nazionale, che impongono un quadro regolatorio unitario, capace di assicurare coordinamento, sicurezza e tutela degli interessi strategici del Paese.

L'ASAS sarà chiamata a esercitare funzioni di gestione delle interferenze tra attività subacquee civili, assicurando una gestione ordinata e sicura degli spazi sommersi sottoposti alla giurisdizione nazionale. Essa sarà inoltre competente per la regolazione tecnica delle attività subacquee, mediante la definizione di *standard* di sicurezza per i mezzi subacquei, nonché per la tutela degli operatori attraverso la disciplina delle qualifiche professionali, dei requisiti di idoneità e dei percorsi formativi in ambito subacqueo e iperbarico.

Nel loro insieme, il rafforzamento del PNS quale piattaforma di aggregazione e innovazione tecnologica e l'avanzamento del quadro normativo istitutivo dell'ASAS delineano nel 2025 un sistema che contribuisce in modo sostanziale agli obiettivi del Piano del Mare.

Il contributo del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale alla direttrice in questione si è concentrato sul presidio dei principali processi multilaterali e sull'azione di coordinamento nazionale, con l'obiettivo di tutelare gli interessi italiani in materia di fondali marini profondi, sicurezza delle infrastrutture sottomarine e protezione dell'ambiente marino.

In ambito Autorità Internazionale dei Fondali Marini (ISA), il MAECI ha assicurato la partecipazione alle sessioni del Consiglio e dell'Assemblea, contribuendo al prosieguo del negoziato sul Regolamento per lo sfruttamento minerario dei fondali marini, giunto nel 2025 a una fase particolarmente delicata. Parallelamente, sono state promosse riunioni di raccordo e informative con le Amministrazioni nazionali interessate, finalizzate a consolidare una posizione consapevole e coerente sui profili di maggiore impatto per il sistema Paese, nonché a valorizzare le competenze e le eccellenze italiane nella ricerca marina, nelle tecnologie subacquee e nella tutela ambientale.

Sul versante della sicurezza, il MAECI ha partecipato alle iniziative avviate in ambito Unione europea, NATO e G7 dedicate alla protezione delle infrastrutture critiche sottomarine (*Critical Underwater Infrastructure* – CUI). In tale quadro, ha contribuito alla negoziazione della dichiarazione dell'UE/ Stati membri per il rafforzamento del quadro giuridico internazionale a protezione delle CUI e per il contrasto ai rischi connessi alle cosiddette "flotte ombra", approvata dal Consiglio Affari Esteri dell'Unione europea il 15 dicembre 2025.

Nel medesimo anno, a seguito della comunicazione della Commissione europea del 9 giugno 2025 sul Patto europeo per gli Oceani, il MAECI ha curato il negoziato sulla bozza di Conclusioni del Consiglio, assicurando un coordinamento strutturato con le Amministrazioni competenti per sostenere gli interessi nazionali nei settori dell'industria marittima, della pesca e acquacoltura, della ricerca, della protezione dell'ambiente marino e della sicurezza, con specifica attenzione ai profili legati alla dimensione subacquea. Le Conclusioni sono state approvate l'8 dicembre 2025 e il MAECI ha partecipato, il 10 dicembre, alla riunione del *Member State Expert Group on Integrated Maritime Policy* dedicata all'avvio della fase di attuazione delle priorità individuate.

Nel corso del 2025, il contributo del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica alla direttrice "dimensione subacquea" del Piano del Mare si è articolato lungo un insieme coordinato di interventi normativi, tecnico-scientifici e operativi, finalizzati a rafforzare la tutela dei fondali marini, la sicurezza delle attività *offshore* e la conoscenza delle risorse e dei rischi connessi all'ambiente sommerso.

In primo luogo, sul piano regolatorio, è stata avviata la predisposizione del decreto ministeriale attuativo dell'articolo 109, comma 5, del decreto legislativo n. 152 del 2006, volto a definire modalità e criteri tecnici per la movimentazione dei fondali marini derivante dalla posa in mare di cavi e condotte. L'istituzione di un Gruppo di lavoro interistituzionale coordinato dal MASE, con la partecipazione delle amministrazioni centrali competenti, del Sistema nazionale per la protezione dell'ambiente e delle Regioni costiere, ha consentito di impostare un quadro tecnico condiviso per la prevenzione degli impatti sui fondali, in coerenza con la Strategia Marina e con gli obiettivi di protezione degli ecosistemi sommersi.

Un apporto centrale alla dimensione subacquea è derivato dall'attuazione dell'Investimento 3.5 del PNRR – "*Marine Ecosystem Restoration* (MER)" – dedicato al ripristino e alla tutela dei fondali e degli *habitat* marini. Nel 2025 sono stati completati gli interventi su larga scala previsti nei traguardi europei, rafforzando il sistema nazionale di monitoraggio e osservazione degli ecosistemi costieri e profondi e migliorando la conoscenza relativa a localizzazione, estensione e stato di conservazione degli *habitat* di interesse. L'approvazione di una variante finalizzata alla riallocazione delle economie registrate ha garantito la piena continuità attuativa del programma, consolidando l'infrastruttura tecnico-scientifica a supporto delle politiche di protezione dei fondali.

Nell'ambito del monitoraggio dei geo-rischi marini, come evidenziato nel capitolo precedente dedicato alla tutela degli ecosistemi e delle aree marine protette, sono proseguite e si sono consolidate le attività di ricerca e di analisi delle interazioni tra attività antropiche e pericolosità naturali in

ambiente sottomarino. In tale quadro si colloca la conclusione del progetto SPIN, volto a validare metodologie per la valutazione delle possibili interferenze tra operazioni *offshore* e fenomeni sismici o gravitativi sottomarini, con applicazioni in aree dell'Adriatico e del Canale di Sicilia. Parallelamente, sono state avviate iniziative funzionali all'attuazione del Regolamento (UE) 2024/1787 sulla riduzione delle emissioni di metano nel settore energetico, con la definizione di una strategia per la misurazione delle potenziali emissioni fuggitive da infrastrutture *offshore* dismesse, rafforzando il presidio ambientale sulle strutture sommerse.

Sempre in relazione alla dimensione subacquea, è proseguito l'aggiornamento degli indirizzi e delle linee guida per il monitoraggio della sismicità, delle deformazioni del suolo e delle pressioni di poro connesse alle attività antropiche, estendendone l'ambito applicativo ai titoli *offshore*, ai progetti di stoccaggio geologico della CO_2 e alle iniziative geotermiche anche a mare. In tale contesto si inserisce il sistema di monitoraggio relativo al progetto "CCS Ravenna Fase 1", per il quale è stato definito un piano integrato di gestione operativa, con la partecipazione delle istituzioni territoriali e degli enti di ricerca, a garanzia della sicurezza ambientale e della trasparenza delle attività di iniezione e stoccaggio nel sottosuolo marino.

Per quanto concerne le risorse geologiche dei fondali, il 2025 ha visto il consolidamento delle attività di valutazione del potenziale minerario nazionale, anche in ambito *offshore*, e l'avvio di progettualità connesse alla riconversione di infrastrutture marine nella prospettiva della transizione energetica, con particolare riferimento allo stoccaggio di CO_2 e all'impiego dell'idrogeno quale vettore energetico. Tali iniziative sono state accompagnate da un rafforzamento degli strumenti conoscitivi, inclusi processi di digitalizzazione e sistematizzazione dei dati geofisici e sismici, funzionali a una gestione più consapevole e sostenibile del patrimonio minerario sommerso.

Un ulteriore elemento qualificante della direttrice subacquea è rappresentato dall'aggiornamento delle Linee guida per la redazione della Relazione sui Grandi Rischi ai sensi del decreto legislativo n. 145 del 2015, concluso nel 2025 con l'approvazione del nuovo documento da parte del Comitato per la sicurezza delle operazioni a mare. L'aggiornamento integra metodologie avanzate per la valutazione degli impatti ambientali e recepisce le migliori pratiche internazionali, rafforzando il sistema di prevenzione degli incidenti rilevanti nelle attività *offshore*. A ciò si sono affiancate attività operative di ispezione e controllo subacqueo delle infrastrutture energetiche, svolte anche in collaborazione con la Marina Militare, a tutela dell'integrità delle condotte e delle piattaforme e della sicurezza dell'ambiente marino.

Nell'ambito dell'attuazione del Piano del Mare, il Ministero del turismo ha proseguito e rafforzato le iniziative finalizzate alla valorizzazione della risorsa mare, con particolare riferimento alla disciplina e alla promozione delle attività subacquee a scopo ricreativo, quale segmento strategico dell'economia blu e dell'offerta turistica nazionale.

In tale contesto si colloca il disegno di legge AS 1624, attualmente all'esame dell'VIII Commissione permanente del Senato (Ambiente) in prima lettura, recante disposizioni per la valorizzazione della risorsa mare. Nell'ambito del provvedimento è stata inserita, su proposta del Ministero del turismo, una disciplina organica delle attività subacquee a scopo ricreativo, volta a colmare una storica lacuna normativa.

L'intervento normativo, articolato in un apposito Capo dedicato alla valorizzazione dell'attività subacquea ricreativa e alla tutela della sicurezza e del patrimonio ambientale e culturale, si fonda su due direttrici prioritarie: da un lato, la garanzia di elevati *standard* di sicurezza per gli operatori subacquei nell'ambito della subacquea ricreativa; dall'altro, la salvaguardia degli ecosistemi marini e dei beni culturali sommersi.

Con riferimento al primo profilo, sono stati definiti requisiti e principi generali per l'esercizio dell'attività di immersione subacquea, prevedendo l'obbligo di conformità alle norme tecniche nazionali ed europee di settore e introducendo specifiche prescrizioni organizzative, tra cui lo svolgimento delle immersioni in condizioni di sicurezza e con un numero minimo di partecipanti. Sono stati altresì disciplinati i requisiti per l'esercizio dell'attività di istruttore e di guida subacquea, prevedendo l'obbligo di brevetto, copertura assicurativa, certificazione medica, manutenzione periodica delle attrezzature e tenuta di registri attestanti controlli e collaudi. Analoga attenzione è stata riservata ai centri di immersione e di addestramento subacqueo, per i quali sono stati introdotti obblighi in materia di dotazioni tecniche, coperture assicurative, personale formato al primo soccorso e tracciabilità delle attività svolte, nonché limiti numerici ai partecipanti per ciascun istruttore o guida, al fine di garantire adeguati standard di vigilanza e assistenza.

Per quanto concerne la tutela del patrimonio ambientale e culturale, la disciplina prevede che le immersioni siano effettuate nel pieno rispetto della normativa vigente in materia di protezione ambientale e di tutela dei beni culturali, con particolare riguardo ai siti sommersi di interesse archeologico. È stato inoltre attribuito un ruolo centrale agli operatori del settore, chiamati a svolgere un'attività di sensibilizzazione dei turisti in ordine alla fragilità degli ecosistemi marini e all'adozione di pratiche subacquee sostenibili, favorendo una fruizione consapevole e responsabile della risorsa mare.

In coerenza con la pianificazione degli spazi marittimi e con gli strumenti di pianificazione paesaggistica e territoriale regionale, è stata infine prevista l'individuazione, con decreto ministeriale adottato di concerto con le altre amministrazioni competenti e previa intesa in sede di Conferenza permanente, di specifiche "zone di interesse turistico subacqueo". Tali aree, selezionate sulla base di criteri di sicurezza, rilevanza paesaggistica, faunistica, archeologica e culturale, sono finalizzate alla valorizzazione di contesti marini caratterizzati da condizioni ambientali favorevoli e dalla presenza di habitat e siti sommersi di particolare pregio. L'obiettivo perseguito è quello di promuovere uno sviluppo turistico qualificato e sostenibile, anche mediante la realizzazione di itinerari subacquei tematici, in grado di coniugare crescita economica, tutela ambientale e valorizzazione del patrimonio culturale.

Nel quadro della direttrice relativa alla dimensione subacquea, il Dipartimento per gli affari europei ha assicurato nell'anno di riferimento un costante raccordo strategico tra Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e Piano del Mare, con particolare riferimento all'investimento M2C4-I3.5 "Ripristino e tutela dei fondali e degli *habitat* marini".

Tale investimento, nell'ambito del quale è incardinato il progetto "*Marine Ecosystem Restoration (MER*)", rappresenta uno degli assi portanti dell'allineamento tra programmazione europea e politiche nazionali per il mare. Attraverso questa misura, finanziata dal PNRR, sono state sostenute attività di mappatura ad alta risoluzione dei fondali marini, il potenziamento dei sistemi di monitoraggio avanzato degli ecosistemi, la realizzazione di interventi di ripristino su *habita*t degradati – incluse le praterie di Posidonia e gli habitat profondi – nonché il rafforzamento delle infrastrutture di ricerca mediante l'acquisizione di una nuova nave oceanografica.

L'azione svolta nell'ambito dell'investimento M2C4-I3.5 ha contribuito in maniera diretta all'attuazione delle previsioni del Piano del Mare dedicate non solo alla conservazione e al ripristino degli ecosistemi marini, ma anche alla dimensione subacquea e alla gestione dei georischi, oltre a sostenere le misure di adattamento ai cambiamenti climatici. Il Dipartimento per gli affari europei ha accompagnato tale processo garantendo coerenza con gli obiettivi europei in materia di biodiversità

e resilienza climatica, favorendo il corretto avanzamento dei traguardi e degli obiettivi concordati con la Commissione europea.

Nell'ambito delle competenze del Ministero delle Imprese e del *Made in Italy* (MIMIT), si segnala, in linea con gli obiettivi strategici del Piano del mare il proseguo dei lavori avviati dall'Ufficio di Gabinetto con imprese e Amministrazioni di interesse sulla mappatura dei cavi sottomarini e sulla filiera nazionale dei cavi sottomarini per telecomunicazioni a lunga percorrenza, contribuendo al monitoraggio del settore, alla valutazione delle esigenze industriali e alla definizione di misure di rafforzamento strategico.

12. SISTEMA DELLE ISOLE MINORI

La direttrice relativa al sistema delle isole minori è volta a tutelare e valorizzare le comunità insulari e il rafforzamento delle condizioni di accessibilità, sviluppo economico e qualità della vita nei territori caratterizzati dagli svantaggi connessi alla particolare condizione di insularità.

Le isole minori rappresentano un patrimonio di rilevanza strategica per l'Italia sotto il profilo ambientale, culturale, economico e sociale, nonché un presidio territoriale di particolare valore nel contesto marittimo nazionale. Esse presentano tuttavia specifiche criticità legate alla distanza dalla terraferma, alla limitata accessibilità, alla dipendenza dai collegamenti marittimi e alla fragilità degli ecosistemi naturali.

La direttrice si inserisce nel quadro più ampio delle politiche pubbliche volte a ridurre gli svantaggi derivanti dall'insularità e a promuovere uno sviluppo sostenibile delle comunità insulari, attraverso il miglioramento del godimento dei diritti essenziali- sanità, trasporti, istruzione - il rafforzamento delle infrastrutture portuali e il sostegno alle attività economiche locali.

Dal 10 al 12 ottobre 2025, nella splendida cornice di Lipari, si sono tenuti i primi "Stati Generali delle isole minori marine", al fine di promuovere un ampio confronto sulle tematiche evidenziate ed individuare soluzioni condivise da tutti gli attori pubblici e privati interessati, nonché dagli stessi cittadini. Nel corso dell'evento organizzato dal Ministro per la protezione civile e le politiche del mare, è stato annunciato il disegno di legge governativo recante "Disposizioni per la valorizzazione delle isole minori marine, lagunari e lacustri", già approvato nella seduta del Consiglio dei ministri del 29 ottobre.

Il disegno di legge sulle isole minori si inserisce in un quadro normativo e strategico rinnovato, volto a riconoscere in modo pieno e strutturale le peculiarità dei territori insulari e a rimuovere gli svantaggi derivanti dalla condizione di insularità. Esso costituisce attuazione della legge costituzionale 7 novembre 2022, n. 2, che ha modificato l'articolo 119 della Costituzione introducendo il principio secondo cui la Repubblica deve promuovere misure idonee a compensare gli svantaggi delle isole. Tale previsione, letta in combinazione con l'articolo 3 della Costituzione sul principio di eguaglianza sostanziale, configura l'insularità non come una semplice caratteristica geografica, ma come un fattore di svantaggio che può limitare l'effettivo esercizio dei diritti fondamentali, imponendo un intervento attivo dello Stato.

Il provvedimento si colloca inoltre nel solco degli indirizzi europei in materia di coesione territoriale e dà attuazione al Piano del mare 2023–2025, che dedica una specifica linea strategica al "sistema delle isole minori", promuovendo un approccio integrato e organico alle politiche di sviluppo. Nonostante in passato siano state adottate misure compensative, persistono infatti squilibri socioeconomici, carenze infrastrutturali e criticità nell'erogazione dei servizi pubblici essenziali, aggravati dalla discontinuità territoriale, dalla dipendenza dai trasporti marittimi e aerei e dalla forte oscillazione stagionale tra popolazione residente e flussi turistici.

In risposta a tali problematiche, il disegno di legge propone una disciplina unitaria e sistematica, superando la frammentazione degli interventi episodici finora adottati. Fulcro dell'impianto normativo è la programmazione strategica settennale, fondata sul Documento unico di programmazione isole minori (DUPIM), adottato con decreto ministeriale e costruito a partire dai Progetti integrati di sviluppo territoriale (PIST) elaborati dai comuni interessati, con il coinvolgimento delle Regioni. A tale programmazione si collega un sistema di finanziamento dedicato: l'istituzione di un Fondo per lo sviluppo delle isole minori, con risorse progressive dal 2025

al 2028, e la possibilità di stipulare contratti istituzionali di sviluppo, finanziati anche attraverso la Strategia Nazionale per le Aree Interne.

Il testo disciplina inoltre interventi in ambiti centrali per la qualità della vita e la competitività dei territori: tutela e valorizzazione del patrimonio ambientale e culturale, potenziamento dell'offerta turistica, miglioramento dei servizi sanitari e scolastici, continuità territoriale, inclusione delle persone con disabilità, sostegno ai giovani e alla pratica sportiva, protezione civile e difesa del territorio. È prevista infine una delega al Governo per il riordino delle agevolazioni a favore delle isole minori.

Nel complesso, il disegno di legge mira a costruire un modello di sviluppo integrato e stabile, capace di garantire pari diritti e opportunità ai cittadini delle isole minori e, al contempo, di valorizzarne le risorse ambientali, culturali ed economiche, trasformando una condizione di svantaggio strutturale in un elemento di forza per l'intero Paese.

Tra le misure del PNRR rilevanti per la direttrice qui trattata, l'apposita Struttura di missione segnala l'investimento M2C1-I3.1 "Isole Verdi", rivolto alle isole minori non interconnesse. L'obiettivo è trasformare questi territori in modelli di sostenibilità attraverso interventi integrati su rinnovabili, mobilità *green*, gestione del ciclo dei rifiuti, riduzione dei consumi energetici e modernizzazione delle infrastrutture idriche. Questa misura contribuisce direttamente alla visione del Piano del Mare sul sistema delle isole minori, richiamata al capitolo 2.12, aumentando l'autonomia energetica dei territori insulari e riducendo la dipendenza dai combustibili fossili trasportati via mare, con effetti coerenti anche con le direttrici dedicate alla transizione ecologica dell'economia del mare. Favorisce inoltre forme di turismo sostenibile, in linea con quanto previsto ai capitoli 2.13.4 (Nautica da diporto), 2.13.5 (Portualità turistica) e 2.13.9 (Turismo ambientale), che valorizzano la qualità ambientale come asset competitivo dei territori insulari.

13. TURISMI DEL MARE

La direttrice relativa ai turismi del mare riguarda l'insieme delle attività turistiche connesse alla fruizione delle risorse costiere e marine, comprendendo il turismo balneare, la nautica da diporto, il turismo crocieristico e le diverse forme di turismo legate all'ambiente marino e alle aree costiere. Il turismo del mare rappresenta uno dei principali motori della economia blu nazionale, contribuendo in modo significativo alla crescita economica, all'occupazione e alla valorizzazione del patrimonio naturale e culturale delle aree costiere e insulari.

Nella seduta del 20 maggio u.s., il CIPOM ha indicato la portualità turistica quale tema prioritario da affrontare nel prossimo periodo, mentre nel successivo consesso del 29 luglio sono stati individuati i principali ambiti di intervento per rilanciare il settore. A tal fine, è stata evidenziata la necessità di revisionare il d.P.R. n. 509/1997 - concernente la disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto - secondo una visione unitaria e sistemica della portualità turistica, sì da perseguire una riforma organica del sistema delle concessioni attraverso interventi volti ad assicurare un contesto più attrattivo per gli investitori, riducendo i tempi e la complessità delle procedure per il rilascio delle stesse, garantendo una maggiore uniformità da parte degli enti locali nell'attribuzione e nella gestione delle concessioni ed una loro durata proporzionata all'impegno economico.

Particolare importanza assume anche la questione della semplificazione delle attività di escavo dei fondali marini, in particolare per i canali di accesso, necessaria per assicurare l'efficienza dei porti turistici.

Nel corso del 2025 sono stati quindi aperti alcuni *dossier* sulla portualità turistica e sulla disciplina dei relativi dragaggi per recepire le suddette indicazioni del CIPOM. Al riguardo e in linea con tali indirizzi, il Ministero del turismo è impegnato nell'esame di alcune proposte di revisione del citato d.P.R. 2 dicembre 1997 n. 509, concernenti:

- la semplificazione del procedimento di concessione e di approvazione del progetto d'infrastruttura portuale da realizzare sull'area demaniale interessata, estendendo l'ambito di applicazione dell'istituto della conferenza di servizi, nonché introducendo tempi certi per la conclusione dei lavori e modalità semplificate di assunzione della decisione finale;
- la possibilità di includere nel perimetro applicativo del d.P.R. n. 509 del 1997 anche la figura dei c.d. porti a secco, strutture destinate al ricovero a secco, alaggio, varo veloce e attracco di imbarcazioni da diporto;
- l'introduzione di disposizioni speciali in materia di concessioni per la nautica da diporto, analogamente a quanto previsto dall'attuale disciplina in materia di porti commerciali e in considerazione dell'estraneità dei servizi portuali turistici al perimetro applicativo della direttiva 2006/123/CE:
- iniziative nel campo della nautica sociale;
- soluzioni per i problemi creati dai sedimenti che ostruiscono i canali di ingresso e le imboccature dei porti turistici nonché per facilitare, dal punto di vista urbanistico e paesaggistico, la realizzazione delle strutture per lavorazioni cantieristiche che presentino una minor incidenza sul territorio e l'installazione degli impianti per la produzione di energie elettrica da fonti rinnovabili;
- misure di carattere fiscale concretamente idonee a favorire gli investimenti nel settore con positive ricadute anche sulle comunità locali.

Inoltre, come già evidenziato nel capitolo dedicato alla "Subacquea", nel disegno di legge sulla "Valorizzazione della risorsa mare", è stata introdotta una specifica disciplina volta a disciplinare in modo organico lo svolgimento delle attività subacquee a scopo ricreativo.

Prosegue altresì l'alimentazione a cura delle Amministrazioni pubbliche che abbiano la proprietà o la gestione del bene oggetto della concessione, del "Sistema informativo di rilevazione delle concessioni di beni pubblici" (SICONBEP).

Tutti i Ministeri interessati sono stati sentiti in appositi Tavoli tecnici distinti per *asset* concessorio al fine di verificare l'esistenza di sistemi informatizzati contenenti dati relativi ai beni oggetto di concessione.

La mappatura è stata avviata simultaneamente per i vari settori concessori a livello centralizzato, demandando ad un secondo momento il confronto con gli Enti territoriali per la parte di demanio e/o patrimonio indisponibile decentrato.

Relativamente al demanio marittimo, il Dipartimento dell'economia del MEF ha promosso il Tavolo Tecnico con il MIT per la ricognizione delle suddette concessioni tramite l'interoperabilità con il Sistema SID – Il Portale del Mare.

A seguito di vari confronti tecnici, il MEF ha condiviso con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le "Linee Guida del demanio marittimo", contenenti le specifiche tecniche, le modalità e la tempistica per la trasmissione dei dati da parte dei soggetti obbligati, in qualità di enti proprietari o gestori di beni. Le stesse dovranno essere approvate dalla Conferenza Unificata ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

14. CAMBIAMENTI CLIMATICI

La direttrice relativa ai cambiamenti climatici riguarda l'insieme delle politiche e delle azioni volte ad affrontare gli impatti del cambiamento climatico sugli ecosistemi marini e costieri, sulle attività economiche legate al mare e sulle infrastrutture marittime e portuali.

Il mare e le aree costiere risultano particolarmente esposti agli effetti dei cambiamenti climatici, tra cui l'innalzamento del livello del mare, l'erosione costiera, l'aumento della frequenza e dell'intensità degli eventi meteorologici estremi e le alterazioni degli ecosistemi marini. Tali fenomeni incidono direttamente sulla sicurezza delle comunità costiere, sulla tutela della biodiversità e sulla sostenibilità delle attività economiche marittime.

Nel quadro del Piano del Mare, l'obiettivo perseguito consiste nel rafforzare la resilienza dei territori costieri e delle infrastrutture marittime, promuovere la tutela degli ecosistemi marini e contribuire al raggiungimento degli obiettivi nazionali ed europei in materia di transizione ecologica e neutralità climatica.

Il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica si è mosso su tre binari principali: proteggere ciò che abbiamo, adattare le infrastrutture e spingere sull'energia pulita.

Le Aree Marine Protette (AMP) hanno ricevuto i fondi del programma "AMP per il Clima". Il MASE ha considerato progetti che "rispondessero" al clima che cambia, finanziando ad esempio molti interventi per piantare nuova Posidonia oceanica: queste praterie sottomarine sono infatti considerati i nostri "polmoni blu" e servono a smorzare la forza delle onde, proteggendo le spiagge dall'erosione che aumenta con l'innalzamento del livello del mare.

Il 2025 è stato anche l'anno in cui il Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC) è passato dalla carta alla realtà. Il MASE ha evidenziato che il litorale sta vivendo un mutamento di paradigma: non è più percepito esclusivamente come una risorsa balneare e turistica, bensì come un ambito territoriale vulnerabile e soggetto a crescenti fattori di rischio.

Inoltre, l'azione istituzionale si è sviluppata attraverso un approccio integrato, volto a coniugare l'innovazione tecnologica con la salvaguardia degli ecosistemi e la sicurezza del territorio. In primo luogo, il potenziamento del monitoraggio sistemico ha permesso l'implementazione di sensoristica avanzata per il rilevamento costante dell'innalzamento del livello del mare e dei livelli di acidificazione delle acque. Tali parametri risultano determinanti per la protezione della biodiversità marina e per la tutela delle attività economiche legate alla pesca e alla molluschicoltura, settori particolarmente vulnerabili alle alterazioni chimico-fisiche dell'*habitat.*

Parallelamente, il Ministero ha consolidato il proprio ruolo di coordinamento nel supporto agli Enti locali, definendo linee guida tecniche essenziali per l'elaborazione di strategie regionali di resilienza. L'obiettivo primario di tali direttive è fornire strumenti operativi per una gestione proattiva del rischio derivante dai fenomeni di erosione e inondazione, garantendo una protezione strutturata delle aree costiere.

Sul fronte della transizione ecologica, è proseguito l'impegno nell'efficientamento del sistema portuale nazionale attraverso l'erogazione dei fondi previsti dal PNRR. Tali risorse sono state destinate all'infrastrutturazione elettrica delle banchine, intervento fondamentale per l'abbattimento delle emissioni inquinanti e climalteranti nei principali snodi logistici italiani. In stretta correlazione con la decarbonizzazione dei porti, si è agito sul piano amministrativo per favorire lo sviluppo dell'eolico *offshore*. Tramite una significativa semplificazione dei processi autorizzativi, l'Amministrazione ha inteso agevolare l'installazione di turbine in mare aperto, dove la maggiore

intensità del vento si coniuga con un ridotto impatto paesaggistico, configurando il bacino marittimo come un polo strategico per la produzione di energia pulita su vasta scala.

15. COOPERAZIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE

La direttrice relativa alla cooperazione internazionale riguarda il rafforzamento del ruolo dell'Italia nei processi di *governance* internazionale del mare e la promozione della collaborazione tra Stati e organizzazioni internazionali nelle materie connesse alle politiche marittime.

Il mare costituisce per sua natura uno spazio di dimensione internazionale, nel quale le attività economiche, ambientali e di sicurezza richiedono forme strutturate di cooperazione tra Stati e istituzioni multilaterali. In tale contesto, l'Italia partecipa attivamente ai principali consessi internazionali e regionali competenti in materia marittima, contribuendo alla definizione delle regole e degli *standard* che disciplinano l'uso sostenibile degli spazi marini.

In ambito finanziario, la politica di coesione rappresenta un quadro di riferimento fondamentale[3], 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.

Nel ciclo di programmazione 2021-2027, la politica di coesione dell'Unione europea si articola in due obiettivi volti a rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale. Il primo è l'obiettivo "Investimenti a favore dell'occupazione e della crescita", che riceve il sostegno del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), del Fondo sociale europeo Plus (FSE+), del Fondo di coesione (FC) (destinato agli Stati membri con un reddito nazionale lordo (RNL) pro capite inferiore al 90% della media dell'UE-27 del quale l'Italia non beneficia) e infine dal Fondo per la giusta transizione (JTF). Il secondo è l'obiettivo "Cooperazione Territoriale Europea" (CTE)[4], comunemente conosciuto come Interreg, finanziato dal FESR e da strumenti complementari, in particolare NDICI e IPA III. Entrambi gli obiettivi costituiscono riferimenti essenziali per il settore marittimo e operano in sinergia con gli interventi attivati a livello nazionale, complementari alla programmazione comunitaria e finanziati con le risorse del Fondo di rotazione di cui alla legge n. 183/1987 e del Fondo sviluppo e coesione. A tali strumenti si affianca il Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura (FEAMPA), che sostiene specificamente il comparto marittimo della pesca.

In continuità con il ciclo di programmazione 2014-2020, l'Italia partecipa anche nel 2021-2027 a 19 programmi Interreg[5]. La dotazione complessiva dei programmi 2021-2027 supera i 3 miliardi di euro per l'insieme dei Paesi partecipanti, mentre la sola partecipazione italiana mobilita fondi FESR e risorse nazionali per circa 1,2 miliardi di euro, in sostanziale continuità con il periodo 2014-2020.

Nel 2021-2027, 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

[3] 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.

[4] 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.

[5] 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.

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.

In Italia, il Ministro per gli Affari europei, il PNRR le Politiche di coesione è competente sia per il coordinamento e la programmazione delle politiche di coesione e di sviluppo territoriale, sia per il coordinamento delle macrostrategie EUSAIR ed EUSALP e dell'iniziativa strategica *West*MED, funzione che esercita in stretto raccordo con il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale (MAECI). Queste strategie riguardano specifiche aree 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. La macrostrategia EUSAIR (*European Strategy for the Adriatic and Ionian Region*) è la più rilevante delle due strategie macroregionali (EUSAIR e EUSALP) per il Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), in quanto incentrata fortemente sul mare Adriatico. A questa si aggiunge l'iniziativa di bacino marittimo per lo sviluppo sostenibile dell'economia blu nel Mediterraneo occidentale *West*MED.

Più nel dettaglio, per ciò che concerne l'EUSAIR, si tratta di una iniziativa lanciata nel 2014 che coinvolge dieci Paesi[6]. L'obiettivo della strategia 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. L'Italia assumerà la Presidenza di EUSAIR a partire da giugno 2026. Questo ruolo consentirà la concertazione di nuove azioni per il rafforzamento e il rilancio della strategia.

Per quanto riguarda *West*MED, 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 assetti di *governance* specifici. La Commissione europea riveste un ruolo di primo piano nel coordinamento strategico delle principali tappe della strategia. In ciascuno Stato partecipante, i coordinatori nazionale responsabili per il coordinamento generale e per il sostegno all'attuazione delle strategie. Sia la strategia EUSAIR sia l'iniziativa *West*MED 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*"[7] delle priorità sia della strategia EUSAIR sia dell'iniziativa *West*MED nei programmi della coesione.

In questo quadro, i programmi Interreg offrono specifiche potenzialità di costruzione di partenariati multilivello di carattere transnazionale e transfrontaliero per l'adozione di approcci

[6] 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).

[7] 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.

comuni ed armonizzati. Per il 2021-2027, il livello di attuazione registra progressi significativi e si proietta verso il pieno impegno delle risorse finanziarie, superiori ai 3 miliardi di euro, nel corso del 2026. I dati di avanzamento evidenziano un quadro complessivamente soddisfacente rispetto ai *target* finanziari al 31.12.2025[8] e risorse residue concentrate in un numero limitato di programmi. La stima delle risorse residue UE (FESR, IPA, NDICI, in milioni di euro), relative a bandi non ancora pubblicati per il ciclo di programmazione 2021-2027, sul totale della dotazione dei programmi e al netto dell'assistenza tecnica, risulta articolata come segue[9]:

ALPI-EUROPA CENTRALE Programma: Residuo / dotazione complessiva (UE, euro) Central Europe: 0,00 / 280.779.753 Francia-Italia Alcotra: 39,9 / 227.913.112 Italia-Slovenia: 0,00 / 88.623.329 Italia-Svizzera: 3,3 / 102.933.343 Italia-Austria: 16,5 / 91.339.757 Spazio Alpino: 2 / 142.734.916	**MEDITERRANEO** Programma: Residuo / dotazione complessiva (UE, euro) Italia-Tunisia: 2,1 / 35.934.260 Italia-Malta: 0,00 / 57.604.032 Italia-Francia Marittimo: 20 /193.296.077 EuroMED: 44 / 317.113.955 Next MED: 35 / 292.327.476
ADRIATICO-IONIO Programma: Residuo / dotazione complessiva (UE, euro) Italia-Croazia: 5 / 222.724.299 Grecia-Italia: 17 / 106.110.572 IPA ADRION: 2 / 160.810.029 IPA SOUTH ADRIATIC: 0,00/81.258.770	**INTERREGIONALI** Programma: Residuo / dotazione complessiva (UE, euro) URBACT: 35 / 86.769.799 Interreg Europe: 0,00 / 384.482.670 ESPON: 9 / 48.000.000 INTERACT: 11,86 / 45.000.000

A testimonianza di una dinamica positiva, sia in termini quantitativi che qualitativi, i progetti approvati 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. L'intera architettura di *governance*, che comprende il coinvolgimento attivo del partenariato economico e sociale e della società civile, si

[8] 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.

[9] Dati aggiornati al 30.11.2025.

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. A tal fine, con Decreto n. 305 del 10 dicembre 2024 è stato istituito il Gruppo di coordinamento strategico (GCS) CTE 2021-2027. L'Accordo di Partenariato prevede che il GCS sia l'organismo con funzioni di indirizzo strategico e di sorveglianza sull'attuazione complessiva dei programmi CTE 2021-2027.

Sulla base dell'Intesa sulla *governance* CTE del 12 luglio 2023, il Gruppo esercita anche un ruolo di impulso e monitoraggio dei programmi e dei processi di capitalizzazione e di *mainstreaming*, con riferimento alle sinergie tra programmi Interreg e i programmi dell'Obiettivo Investimenti per l'Occupazione e per la Crescita, nonché agli specifici Tavoli tecnici che potranno essere istituiti nell'ambito del Comitato dell'Accordo di Partenariato relativamente 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.

Dopo aver accompagnato il processo di condivisione nazionale sulle proposte regolamentari della Commissione europea in merito al futuro di Interreg nel ciclo di programmazione post-2027, il GCS continuerà a svolgere un ruolo di indirizzo e di sostegno alla governance nazionale, anche attraverso la costituzione di Gruppi d'area geografica finalizzati a valorizzare il coordinamento tra programmi e progetti e a rafforzare l'efficacia complessiva dell'azione di cooperazione svolta dall'Italia, in stretta collaborazione con i Paesi che partecipano ai 19 programmi CTE e nel quadro delle strategie macroregionali e di bacino marittimo.

Il MAECI ha assicurato il coordinamento del negoziato sulla Dichiarazione politica adottata dalla Terza Conferenza delle Nazioni Unite sull'Oceano (Nizza, 9-13 giugno), nonché fornito il necessario sostegno per la partecipazione della delegazione italiana (MASE, MASAF, MUR e MAECI), per la presentazione degli impegni nazionali e per la realizzazione dell'evento nazionale a margine, organizzato da MASE e MUR. A margine di tale evento, il Ministro per gli Affari esteri ha partecipato ad una riunione sul Mediterraneo connesso, dedicato alla collaborazione tra Paesi dell'area in tema di infrastrutture critiche sottomarine, in primis nel settore dell'energia e della connettività.

A seguito della pubblicazione da parte della Commissione europea, il 9 giugno 2025, di una comunicazione sul Patto europeo per gli Oceani, il MAECI ha effettuato il negoziato sulla relativa bozza di Conclusioni del Consiglio. Il MAECI ha assicurato uno stretto coordinamento con le Amministrazioni nazionali interessate, al fine di assicurare la promozione degli interessi nazionali nel settore dell'industria marittima, della pesca e acquacultura, della ricerca, della protezione dell'ambiente marino e della sicurezza, con particolare attenzione alla dimensione subacquea. Le Conclusioni sono state approvate dal Consiglio in data 8 dicembre. Il MAECI ha partecipato il 10 dicembre ad una riunione del *Member State Expert Group on Integrated Maritime Policy*, dedicata alla messa in opera delle priorità identificate nelle Conclusioni sopra menzionate.

Il MAECI, attraverso la Rappresentanza Permanente presso l'Unione Europea, ha continuato ad assicurare la partecipazione ai negoziati in corso nelle materie relative alla politica marittima europea ed alle politiche ad essa collegate dei trasporti, della pesca, dell'ambiente oltre ad un raccordo costante con i competenti servizi della Commissione in relazione all'elaborazione delle strategie UE sulla politica industriale marittima e sui porti.

Nel corso del 2025, il citato Dicastero ha assicurato i necessari adempimenti per il completamento della procedura di ratifica della Convenzione istitutiva dell'*International*

Organization for Marine Aids to Navigation (IALA), avvenuta il 15 luglio, e la successiva formalizzazione dell'adesione dell'Italia all'Organizzazione in parola, avvenuta il 12 novembre.

Il MAECI ha partecipato alle prime due sessioni della PrepCom delle Nazioni Unite, svoltesi a New York rispettivamente a marzo e ad agosto, in vista dell'entrata in vigore (il 17 gennaio 2026) e l'attuazione dell'Accordo *Biodiversity Beyond National Jurisdiction* (BBNJ) sulla tutela della biodiversità nelle zone al di là della giurisdizione nazionale. Le posizioni sono state coordinate con quelle dell'UE e degli altri Stati membri in sede di riunioni mensili del Gruppo del Consiglio dell'UE sul diritto del mare (COMAR). L'Italia ha co-sponsorizzato la risoluzione 79/271 sul BBNJ approvata a marzo dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite e la Risoluzione Omnibus sul diritto del mare approvata il 9 dicembre 2025. L'iter nazionale di ratifica dell'accordo è in corso.

Con la nomina di un Inviato Speciale per l'IMEC ad aprile, si è cominciato a strutturare l'azione di promozione degli interessi italiani nell'ambito del progetto. Il MAECI ha dunque assicurato il sostegno all'azione dell'Inviato Speciale, che ha partecipato a riunioni a livello sherpa fra i firmatari del MoU istitutivo dell'IMEC, ha incontrato portatori di interesse pubblici e privati, italiani e stranieri per promuovere il sistema Italia. In parallelo, il MAECI ha partecipato alle prime riunioni fra i membri dell'IMEC per definire una *governance* internazionale del progetto ed ha attivato un coordinamento con le istituzioni pubbliche di Trieste (Regione, Comune, Autorità portuale), città individuata come punto di approdo prioritario del corridoio.

La Farnesina ha promosso un'intensa attività di "diplomazia della crescita", incentrata sulla promozione delle esportazioni e dell'internazionalizzazione delle imprese italiane, anche nell'ambito dell'Economia del Mare. Tra le iniziative sostenute dal MAECI, il progetto GreenMed per la cooperazione con i Paesi dell'Adriatico-Ionico e del Mediterraneo e l'iniziativa WestMED per lo Sviluppo Sostenibile della *Blue Economy* nel Mediterraneo occidentale che riunisce Paesi UE e non-UE (Libia, Tunisia, Algeria, Marocco e Mauritania). Il MAECI partecipa attivamente a tutti i principali esercizi di coordinamento in materia di economia del mare, come il Gruppo di lavoro previsto dall'Intesa con il MUR in materia di ricerca scientifica marina e di sviluppo tecnologico.

Il MAECI ha sostenuto il settore navale attraverso un'azione coordinata di promozione economica e di accompagnamento istituzionale delle imprese. Sono state promosse e patrocinate iniziative di rilievo dedicate all'economia del mare, tra cui *Seafuture,* mentre è stato assicurato il sostegno alle attività delle principali associazioni del comparto, quali ALIS e Assarmatori, con la partecipazione del VPdC/On. Ministro ai rispettivi eventi di riferimento. Al contempo, il MAECI ha garantito un costante supporto alle aziende del comparto navale, anche tramite la rete diplomatico-consolare, accompagnandone la partecipazione a fiere, missioni economiche e incontri B2B, sostenendone la partecipazione a gare e procedure d'appalto all'estero, favorendo l'accesso a opportunità di commesse internazionali e il dialogo con le autorità competenti e i principali partner industriali. Fra le iniziative di promozione integrata dell'Italia all'estero, il MAECI, ha realizzato progetti originali e di successo come "SIAMO MARE, *We are Sea*" o la mostra "Mediterranea" che valorizza e integra contenuti culturali con innovazione e tecnologia.

16. SICUREZZA

La dimensione marittima della sicurezza continua a mantenere una decisa 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, che si aggiunge alle "ordinarie" problematiche concernenti la pubblica sicurezza e la necessità di reprimere i reati perpetrati via mare.

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.

La Difesa, attraverso la Marina Militare, ha continuato ad assicurare un'efficace azione di sorveglianza del dominio marittimo mediante la partecipazione a operazioni nazionali, a missioni dell'Unione europea, ai dispositivi permanenti della NATO e attraverso il sistema di sorveglianza costiera. È proseguita l'attività di sorveglianza e protezione delle infrastrutture critiche sottomarine di interesse nazionale e dei fondali attraverso l'Operazione Fondali Sicuri e il pieno impiego del *Critical Underwater Infrastructure Surveillance Centre* (CUISC), integrato nella Centrale Operativa della Marina Militare. In tale ambito è stato potenziato l'impiego di sistemi robotici e droni per il controllo dei fondali e delle infrastrutture subacquee ed è stato avviato un piano di sviluppo per il rafforzamento delle capacità di sorveglianza, comprensivo di un programma di realizzazione di unità navali polivalenti dedicate alla vigilanza di questo ambiente.

Nel corso del 2025, l'Italia ha, inoltre, partecipato alle attività in seno al Gruppo *G7++ Friends of the Gulf of Guinea*, che sostiene lo sviluppo delle capacità degli Stati costieri nel combattere le attività marittime illecite, valorizzando - anche in seno al coordinamento UE – il proprio contributo alla sicurezza dell'area, assicurato dalla campagna di Nave Bettica di aprile-luglio, nell'ambito della missione della Marina Militare "Operazione Gabinia", nonché dal contributo finanziario al programma di formazione dell'*United Nations Office on Drugs and Crime* per i timonieri e per la manutenzione delle navi.

Analogamente, durante il 2025, l'Italia ha proseguito la partecipazione alle riunioni del *Contact Group on Illicit Maritime Activities* (CGIMA). Il gruppo sostiene gli Stati della regione - dove l'Italia è attualmente presente anche attraverso la missione navale "Atalanta" dell'UE - nell'affrontare le attività marittime illecite.

In relazione alle attività dedicate alla sicurezza delle infrastrutture critiche sottomarine, nel corso del 2025 è stato istituito un tavolo interministeriale coordinato dall'Ufficio del Consigliere Militare della Presidenza del Consiglio dei ministri per avviare una riflessione strategica nazionale sul Piano d'Azione dell'Unione europea per aumentare la sicurezza e la resilienza dei cavi sottomarini adottato nel 2025. In tale contesto, i diversi ministeri di interesse hanno contribuito alla definizione della posizione italiana sulla proposta europea per l'istituzione di un meccanismo regionale di sorveglianza dei cavi sottomarini, destinato a prevenire interferenze e atti ostili e a rafforzare la condivisione informativa attraverso sistemi già attivi quali il CISE e i servizi integrati dell'EMSA. Tale attività si colloca nel quadro delineato dalla Raccomandazione (UE) 2024/779 sulla sicurezza e resilienza delle infrastrutture di cavi sottomarini, dal citato Piano d'Azione UE e dal Libro Bianco sulla Difesa europea – *Readiness 2030*.

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
Dipartimento per i trasporti e la navigazione

Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri
Ministero per la protezione civile e le Politiche del mare
Dipartimento per le politiche del mare
Via dei Robilant, 11 - 00135 Roma
e-mail: dipartimento.politichedelmare@governo.it
pec: dipartimento.politichedelmare@pec.governo.it

e, p.c.: Ufficio di Gabinetto SEDE
e-mail segr.capogabinetto@mit.gov.it

Oggetto: Richiesta relazione informativa ai fini CIPOM su stato di attuazione del Piano del Mare 2023-2025 e linee di indirizzo ed obiettivi per il nuovo Piano 2026-2028

Rif.: nota prot. DPM – 0001143 del 28/11/2025.

Si forniscono, di seguito, con riferimento ai propri ambiti di competenza, gli elementi informativi richiesti con la nota in riferimento, in vista del resoconto afferente lo stato di avanzamento del "Piano del Mare 2023-2025", unitamente agli indirizzi relativi al "Piano del Mare 2026-2028", il tutto distinto per direttrici già oggetto di pianificazione.

Nel merito, la numerosità delle linee di azione coinvolgenti le attribuzioni istituzionali del MIT sia direttamente che per trasversalità di ambito o comunque per le rilevanti incidenze sul comparto marittimo-portuale, ha influito sull'estensione della presente sintesi, specie sull'attuazione del vigente piano che, per sua natura, ha comportato l'elaborazione di un testo più descrittivo (punto A). Invece, per la parte di indirizzo, in vista della nuova pianificazione (punto B), si è cercato di rispettare il criterio della maggiore schematicità.

Per le eventuali finalità di codesto Dipartimento si unisce, in aggiunta alla presente relazione, un più approfondito documento impostato in base alla struttura del piano, da cui è possibile estrapolare, se del caso, ulteriori elementi di dettaglio.

A. Elementi cognitivi sullo stato di avanzamento del Piano del Mare 2023-2025

Direttrice 2.1 "Spazi Marittimi"

Sono stati approvati, con D.M. 25 settembre 2024, n.237 ed ai sensi dell'art.5 c.5 del D.lgs. n.201/'16 i Piani di gestione dello spazio marittimo di cui al D.lgs.n.201/'16 (tra l'altro a chiusura di procedura di infrazione C-463/24). **Nell'ambito dell'istituito Comitato Tecnico sul monitoraggio dello stato di attuazione degli anzidetti piani, in data 12 marzo 2025, ed in ragione di specifica proposta operativa per l'avvio di tale fase, è stato creato il tavolo interistituzionale "Eolico offshore nella Pianificazione dello spazio marittimo (PSM)" per lo sviluppo di studio propedeutico finalizzato all'individuiazione di aree maggiormente vocate allo sviluppo dell'energia eolica**. In tale contesto si sono **svolte riunioni in data 21 maggio 2025, 24 luglio 2025 e 30 ottobre 2025 anche con la partecipazione degli *stakeholder***. Questo Ministero si farà parte attiva per la prevista ripresa, a breve, dei lavori anzidetti. **Nel frattempo, si è proceduto, nel corso del 2025, a partecipare alle consultazioni pubbliche transfrontaliere avviate da altri Stati membri sulla scorta delle cui risultanze sono state effettuate n.2 dedicate sedute del nominato Comitato tecnico (28 luglio e 25 settembre 2025, rispettivamente per gli spazi francesi e quelli croati).**

Direttrice 2.2 "Rotte Commerciali"

Avuto particolare riguardo al "**traffico passeggeri e merci con le isole maggiori" - para 2.2.1 e "con le isole minori" - para 2.2.2**, il MIT, nell'ottica di una maggiore semplificazione della disciplina e coerentemente con il decentramento amministrativo operante in altre realtà regionali, ha in corso proficui contatti con la Regione Siciliana affinché, la stessa acquisisca l'opportuna maggiore autonomia nella disciplina della gestione del servizio. All'attualità, pur risultando l'istruttoria in una fase avanzata, non si è ancora pervenuti ad una definizione operativa delle iniziative intraprese nell'ottica sopraindicata. Si ritiene che il risultato atteso possa essere traguardato nel corso del 2026. Per quanto attiene, invece agli aspetti infrastrutturali, v'è da evidenziare che nell'ambito del generale potenziamento dell'accessibilità e della ricettività portuale di cui al programma di opere del D.M. n.330/2021, sono in corso iniziative dirette all'implementazione dell'offerta di approdo nei porti principali di collegamento con le isole maggiori nonché con quelle minori. Sull'attuazione dell'anzidetto programma il MIT effettua un dedicato monitoraggio.

Con riferimento al "**trasporto merci in contenitore - para 2.2.3"** sono stati conseguiti significativi risultati nell'ambito dello sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture oggetto di finanziamento a valere sul Fondo complementare al PNRR e di cui al D.M. n.330/2021, con opere dedicate denotanti, tra quelle più mature, un livello di completamente mediamente superiori al 70-80%, come da monitoraggi in corso presso le Autorità di sistema portuale. Ulteriore impulso alla crescita dello specifico comparto del trasporto containerizzato, è costituito dalle iniziative di infrastrutturazione di ultimo/penultimo miglio ferroviario, anch'esse ricomprese nelle previsioni di cui al DM 330/2021. Tra queste, si evidenzia il ruolo rilevante del porto di Gioia Tauro confermatosi *hub* nazionale strategico del trasporto containerizzato, con una movimentazione, nel 2024, di 3,94 milioni di TEU e con un +11% rispetto al dato 2023.

Parimenti a supporto di detta crescita, si pongono le più ampie iniziative sulle digitalizzazione applicata alle attività marittime ed alla logistica, con lo sviluppo e la progressiva integrazione dei PCS (Port Community system) già interfacciati con i sistemi delle Capitanerie di porto (PMIS/VTMIS), e sull'avanzamento della Finestra Unica Marittima Nazionale (NMSW) derivante da quella europea (EMSWe) di cui sarà data specifica menzione in seno alle pertinenti parti testuali della direttrice 2.3 "I porti".

In ordine alle "**Autostrade del Mare" (AdM) - para 2.2.4 il "Rapporto Censis sui vent'anni delle Autostrade del Mare", studio commissionato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalla società interamente in house RAM S.p.A. Logistica-Infrastrutture-Trasporti**, testimonia come le AdM siano una delle leve strategiche della logistica nazionale, non solo per ridurre l'impatto ambientale e migliorare la mobilità delle merci, ma anche per sostenere il posizionamento dell'Italia nei mercati globali, in una prospettiva di sviluppo futuro del settore. Nel corso dei 20 anni delle AdM, dal punto di vista economico, l'Italia si è confermata tra i protagonisti europei della *Blue Economy*, contribuendo per l'11,1% al valore aggiunto complessivo dell'Ue e per l'11,5% all'occupazione del settore (2022). **Nel 2024, oltre la metà delle merci importate e circa il 40% delle merci esportate hanno viaggiato via mare. L'Italia ha quindi consolidato una posizione di leadership nel trasporto Ro-Ro: le esportazioni con questa modalità sono cresciute del 77,8% tra il 2006 e il 2024, e addirittura del 126,7% nel periodo 2013-2024**. Nella sostituzione strada-mare, dall'avvio delle AdM, sono stati risparmiati oltre 27 miliardi di chilometri altrimenti percorsi sulla rete stradale, mentre sul piano ambientale l'intermodalità marittima consente, in un anno, di eliminare dalla strada circa 2,2 milioni di camion e mezzi pesanti pari a un trasporto di 58 milioni di tonnellate di merci e di abbattere 2,4 milioni tonnellate di CO2. In 20 anni le AdM sono cresciute grazie alle imprese armatoriali italiane che hanno più che raddoppiato l'offerta di trasporto: il numero di collegamenti è aumentato passando da 202 viaggi settimanali del 2004, a **291 nel 2024**. In particolare, le tratte internazionali sono cresciute del 163%. La consistenza della flotta, attiva su AdM, ha aumentato il proprio volume del 111% fra il 2004 e **il 2024** (vds. sito istituzionale https://www.ramspa.it/comunicazione/news/20-anni-di-autostrade-del-mare).

Relativamente alle previsioni di cui al **para 2.2.5 "La navigazione costiera di prodotti industriali e petrolchimici"**, si è già **elaborata un'articolata ricognizione**, ai fini del contributo ministeriale all'elaborazione del progetto di quadro strategico nazionale di cui al regolamento (UE) 2023/1804 (AFIR) oggetto di noto altro tavolo interistituzionale, con particolare riguardo, tra l'altro, alla *governance* del sistema di fornitura di carburanti alternativi per uso marittimo e agli impatti della decarbonizzazione sull'assetto portuale.

In ordine **al para 2.2.6, dati aggiornati su "Le crociere"** possono desumersi dalle statistiche ufficiali di Assoporti, sito istituzionale - https://www.assoporti.it/media/15496/adsp_movimenti_portuali_gen-dic_2024.pdf, **ove per l'anno 2024 – si cita sinteticamente – è evidenziato un aumento di traffico del 17,3% rispetto al 2023, nonché del numero dei passeggeri dagli 11,3 milioni del 2023 ai 13,8 milioni del 2024.** Gli investimenti realizzati ed in corso di realizzazione rivolti allo sviluppo dell'accessibilità marittima ed alla resilienza delle infrastrutture, nonché all'aumento selettivo della capacità portuale, supportano adeguatamente tale tendenza al rialzo. Tra gli interventi significativi a titolo esemplificativo si citano quelli dei porti di Civitavecchia, Napoli, Venezia, Genova, Palermo, Bari.

Avuto riguardo al **traffico cargo e delle rinfuse - para 2.2.7 e 2.2.8** si rileva un andamento di traffico altalenante, anche per le note dinamiche internazionali, nel senso che le rinfuse solide, **si sono attestate, in termini di movimentazione ad un -6,05% a fine 2024 recuperando tuttavia il più evidente *gap* registrato a settembre dello stesso anno – 11,5% (guadagno di quasi cinque punti percentuali), mentre le liquide, invece, hanno registrato un +2,14% a fine 2024 rispetto il 2023**.

Circa **"Il Trasporto fluvio-marittimo" - para 2.2.9**, v'è da dire che, in chiave di intermodalità e di parziale sostituzione del trasporto su gomma, vi è un interesse a livello UE, testimoniato anche dal progetto europeo "*Cristal*" (a valere sul **periodo 2022-2025**), finanziato con un budget complessivo di 6,8 milioni di euro, col duplice obiettivo di aumentare la quota fluviale di trasporto merci di almeno il 20%, migliorare l'affidabilità dell'80%. Ciò facendo test su tre siti pilota in Italia, Polonia e Francia. In Italia, la fase sperimentale è stata condotta sul sistema idroviario Padano-Veneto, con ricerche e analisi condotti da diversi attori: AIPo, ENEA, Infrastrutture Venete e SOGESCA coordinati da Unioncamere capofila del *pilot* italiano e da Uniontrasporti, *competence center* del sistema camerale sui temi della logistica e della mobilità sostenibile.

Per quanto attiene al **"Quadro normativo e regolatorio quale strumento di protezione e sviluppo dei servizi marittimi" - para 2.2.10**, v'è un forte impegno istituzionale a supportare le iniziative anche a livello parlamentare dirette a revisionare il pertinente impianto normativa, tra cui spicca il Codice della navigazione ed il relativo regolamento di esecuzione, come risultante dal Disegno di legge S.673 e dal Disegno di legge C.919. Ciò oltre alla nota iniziativa parlamentare DDL S.1624 di noto più ampio respiro nel campo delle attività marittime. Sono state, nel tempo, estrapolate da tali iniziative ancora pendenti, parimenti supportate dal MIT, alcune misure che hanno trovato spazio nei seguenti provvedimenti, per corrispondere ad esigenze urgenti emergenti da esperienze istituzionali e rappresentate da imprese e lavoratori di settore, tra cui:

- **D.P.R. 19 aprile 2024, n.93** Regolamento concernente modifiche al regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (parte marittima) approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n.328 (nuova disciplina servizio di ormeggio, esiziale alla sicurezza della navigazione);
- **legge 10 novembre 2025, n.167 -** Misure per la semplificazione normativa e il miglioramento della qualità della normazione e deleghe al Governo per la semplificazione, il riordino e il riassetto in determinate materie (delega al Governo per il riordino della disciplina della navigazione in acque interne e promiscua)
- **legge 2 dicembre 2025, n. 182 –** Disposizioni per la semplificazione e la digitalizzazione dei procedimenti in materia di attività economiche e di servizi a favore dei cittadini e delle imprese (semplificazione gestione amministrativa del personale marittimo imbarcato e del servizio sanitario di bordo, disciplina del servizio dei chimici di porto)

Direttrice 2.3 "I porti"

Avuto riguardo al contenuto dei **para 2.3.2 "Le Reti TEN-T" e 2.3.3 "I bacini portuali",** significativa novità intervenuta nel periodo di vigenza del Piano del Mare 2023-2025 **è l'entrata in vigore, il 18 luglio 2024, del nuovo Regolamento TEN-T (EU) 2024/1679** sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. Nel nuovo disegno strategico, **la Commissione europea ha tenuto conto delle osservazioni formulate dagli Stati membri, tra cui l'Italia, riconoscendo l'esigenza di rafforzare le proiezioni dei corridoi TEN-T verso il Mediterraneo, i Balcanici e i Paesi dell'Europa orientale anche al fine di migliorare l'accessibilità ai porti e la continuità delle catene logistiche euro-mediterranee**. Per il nostro Paese, **il nuovo assetto della rete TEN-T valorizza il ruolo dei porti, prevedendo l'inclusione di ulteriori scali nella rete *core* e *comprehensive*, nonché il rafforzamento dei collegamenti tra porti, retroporti e reti terrestri, in coerenza con gli obiettivi del Sistema Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti**. Ulteriore elemento di rilievo è rappresentato dalle decisioni assunte in sede UE- CEF *Transport*, che hanno portato all'assegnazione, nell'ambito del **Bando 2024**, di ulteriori contributi europei a progetti TEN-T localizzati in Italia, con un incremento complessivo delle risorse comunitarie destinate al Paese nel periodo di **programmazione 2021–2027**, anche per interventi orientati alla digitalizzazione del trasporto intermodale.

***A latere* opera portuale strategica che merita di essere menzionata nell'ambito dello sforzo di potenziamento, specie dei porti *core* TEN-T, è la Diga foranea di Genova** realizzata per conto dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Opera marittima tra le più complesse in Europa, avanza con le lavorazioni di cantiere sia in superficie che nei fondali. **Al 12 dicembre 2025, è stato completato l'affondamento del quindicesimo cassone, e sono state consolidate oltre 50mila colonne di ghiaia, pari al 79% del totale previsto, con un avanzamento complessivo della ghiaia posata dell'87%.** (vds. risultanze del sito ufficiale https://www.pergenovadigaforanea.it/).

Importante novità intervenuta nel periodo di vigenza del Piano del mare 2023-2025 riguarda, in ordine al contenuto di cui al **para 2.3.5 "Le Zes e le ZLS", l'entrata in vigore del Decreto-Legge 19 settembre 2023, n. 124 (cd. "Decreto Sud"), convertito con Legge 13 novembre 2023, n. 162, all'articolo 9 stabilisce che, dal 1° gennaio 2024, con cui è istituita la Zona Economica Speciale per il Mezzogiorno – ZES Unica**, che riunisce le otto ZES preesistenti: Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia e Sardegna. Ciò nell'ottica della razionalizzazione e di maggiore semplificazione di procedure amministrativa ed agevolative. I principali risultati concreti conseguiti dalla ZES Unica dal suo avvio ad oggi confermano la bontà della scelta della riunificazione. Ad esempio basti pensare che sono state rilasciate n.639 Autorizzazioni Uniche tramite lo Sportello Unico Digitale con tempi medi di rilascio ridotti a circa 30 giorni, che il valore complessivo degli investimenti stimati, **a giugno 2025** è stato pari a 26,9 miliardi di euro, e che solo nel primo anno dall'istituzione della ZES unica erano stati generati investimenti per circa 7 miliardi di euro con la creazione di circa 7.000 nuovi posti di lavoro. Inoltre, 885 imprese hanno richiesto il credito d'imposta per investimenti **tra il 2024 e il 2025**, per un valore totale di 2,551 miliardi di euro, integralmente riconosciuto per il **2024**. **I porti principali inclusi nella ZES Unica, secondo quanto previsto dalle precedenti ZES confluite, sono Ancona, Gioia Tauro, Napoli, Salerno, Bari, Brindisi, Taranto, Olbia, Cagliari, Palermo, Catania. Questi porti rappresentano i principali snodi marittimi strategici della ZES Unica, beneficiari delle agevolazioni fiscali e delle semplificazioni previste dallo Sportello Unico Digitale ZES.**

Si prevede che nella ZES Unica possono essere istituite, in coerenza con gli obiettivi definiti dal Piano strategico della ZES Unica, Zone Franche Doganali (ZFD) con regime doganale semplificato, che possono contribuire significativamente alla competitività dei porti meridionali, creando un ambiente favorevole per gli investimenti produttivi e aumentando l'attrattività dei porti come *hub* logistici globali. **In atto risultano presenti ZFD nei porti di Trieste, Venezia e Cagliari che stanno supportando il percorso di crescita dei traffici nelle relative giurisdizioni connotate da ubicazione frontaliera e da insularità.**

Circa quanto emergente dal **para 2.3.6 "Digitalizzazione e semplificazione" (con riflessi sul para 2.2 e para 2.3) prosegue il forte impegno istituzionale MIT per digitalizzazione della gestione amministrativa ed operativa delle svariate linee di attività marittime, portuali e della logistica riconnessa**. Il **PCS** (Port Community System) – sistema digitalizzato delle Autorità di sistema portuale, asservito ad operazioni e servizi svolti negli scali di interesse economico internazionale/nazionale, **già pienamente operativo al 100% nella sua configurazione base**, è altresì interoperabile con il Port Management Information System (PMIS) da lungo tempo operativo (2014), presso le Capitanerie di Porto per la gestione delle molteplici pratiche riconnesse alla movimentazione, all'arrivo, alla partenza ed allo stazionamento delle navi nei porti. Tale sistema è inoltre a sua volta interoperabile, tra diversi attori istituzionali operanti negli scali (es. agenti marittimi, piloti, servizio di rimorchio, Agenzia delle Dogane) ed assicura lo scambio dati con il sistema europeo SafeSeaNet. **Il PMIS è in corso di transizione verso la nuova *National Maritime Single Window* (MNSW)** derivante dalla *European Maritime Single Window* (EMSWe) pienamente conforme al Regolamento UE 2019/1239. La finestra, avente come coordinatore nazionale il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto supportato da società nazionale partecipata come *partner* tecnologico, ha già in corso una **sperimentazione territoriale presso la Direzione Marittima di Venezia col coinvolgimento di attori chiave quali gli Agenti Marittimi**, onde proseguire i test necessari alla progressiva estesa implementazione. Tale processo di digitalizzazione nel **periodo dal 2024 ad oggi ha già ridotto di più del 50% il numero di dati richiesti per le dichiarazioni di parte, seguendo il principio del *"submit once"*** (inviare i dati una sola volta per tutti gli usi amministrativi). Il grande vantaggio del sistema è quello di permettere alle navi di poter interagire con unico interlocutore digitale riconosciuto a livello europeo che distribuirà i dati acquisiti alle Autorità nazionali competenti sotto diversi profili (Dogane, Sanità, Polizia ecc.). La positiva incidenza della digitalizzazione sulla standardizzazione delle pratiche riduce, altresì, i tempi di permanenza nei porti, riducendo i costi per gli armatori e procurando benefici ambientali per la riduzione delle emissioni.

Prosegue, nel contesto di una più estesa digitalizzazione del comparto, **l'attuazione delle progettualità Piattaforma Logistica Nazionale (PLN)** finanziata, in chiave di potenziamento, dal PNRR con l'obiettivo di raccogliere ed armonizzare le informazioni provenienti da nodi diversi come porti, interporti, centri merci, ed Autorità competenti di settore (AdSP, Capitanerie, Dogane), abilitando lo scambio telematico di documenti, riducendo ancor più i tempi di attesa e i costi operativi. La PLN consente, inoltre, il monitoraggio in tempo reale delle merci lungo tutta la catena intermodale migliorando l'efficienza della pianificazione della movimentazione dei carichi e garantendo l'ampio dialogo con i sistemi digitalizzati già attivi (PCS/PMIS-NMSW). L'investimento complessivo per la digitalizzazione della catena logistica (PLN) (Missione 3, Componente 2, Investimento 2.1) è pari a 250 milioni di euro, suddivisi tra LogIN Center (Piattaforma di implementazione dell'interoperabilità tra sistemi digitalizzati pubblici di comparto), reti portuali e interportuali (implementazione PCS), LogIN Business (digitalizzazione attività svolta da operatori economici del comparto).

Il MIT fornisce costante attività di supporto agli adempimenti in materia di digitalizzazione dei servizi portuali e di scambio dati, con riferimento alle esigenze informative connesse al Regolamento EMSWe ed è impegnata nel coordinamento tecnico con le AdSP per garantire coerenza con gli *standard* nazionali ed europei in materia di interoperabilità dei sistemi.

Relativamente al **para 2.3.7 "Gli strumenti di programmazione in ambito portuale"** si segnala che con **i cc.dd. Decreti PNRR-bis e ter (D.L. 13/2023 e D.L. 19/2024)** sono state introdotte **semplificazioni più incisive per le opere infrastrutturali negli scali nazionali, tra riduzione di tempi procedimentali e "provvedimenti unici"** (es. consolidamento delle procedure degli adeguamenti tecnico-funzionali, pronunciamenti abbreviati del Consiglio Superiore dei LL.PP. sulle progettualità portuali, parere unico ambientale per interventi rivolti alla transizione energetica nelle aree degli scali nazionali).

Per quanto attiene al **para 2.3.8 "I dragaggi portuali"** la relativa normativa ha subito una profonda revisione tra il **2023 e il 2025**, con l'obiettivo di trasformare un'attività prima maggiormente connotata da vincoli in un processo più vicino ad una manutenzione ordinaria e circolare, a determinate condizioni e sempre nel rispetto della sicurezza ambientale. Le principali **semplificazioni introdotte** riguardano la **gestione dei sedimenti, le procedure di autorizzazione per i progetti finanziati da PNRR e PNC, e per quelli di valore strategico,**

per quelli ricompresi in ZES e ZLS, il rafforzamento del ruolo delle Autorità di Sistema Portuale, di cui al c.d. **Decreto PNRR-bis** (D-L- 13/2023); a ciò si aggiunge il perfezionato *iter* di attuazione, **nel corso del 2024**, dell'art.5-bis della Legge n.84/94, oltre alle linee guida MASE dettanti chiarimenti sull'utilizzo delle cc.dd. "casse di colmata". Le misure di semplificazione introdotte hanno già consentito, in diversi contesti portuali, una **significativa riduzione dei tempi medi di avvio dei cantieri di dragaggio**, contribuendo a migliorare l'efficienza complessiva dei processi di realizzazione delle opere infrastrutturali.

Con riferimento all'**intermodalità ferroviaria** di cui al **para 2.3.9**, si ribadisce che gli interventi di **ultimo miglio ferroviario a servizio dei porti** rivestono un carattere strategico per lo sviluppo del sistema trasportistico e logistico nazionale. Tali interventi sono destinatari di **specifiche linee di finanziamento**, anche a valere sul **PNRR**, finalizzate al potenziamento dei collegamenti ferroviari portuali e al miglioramento dell'accessibilità dei principali scali. **Nel periodo 2024-2025** è proseguita l'attuazione di numerosi interventi volti alla **realizzazione o al potenziamento dei raccordi ferroviari portuali**, con particolare riferimento ai porti della rete **TEN-T core** quali, tra gli altri, **Genova, Trieste, Venezia, Ravenna e Ancona**. I bandi e i programmi di finanziamento promossi dal **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno consentito di sostenere un ampio numero di progetti orientati al rafforzamento dell'integrazione modale ferro-mare.**

Un ulteriore ambito strategico è rappresentato dal collegamento dei porti con **interporti e aree industriali** (c.d. **penultimo miglio ferroviario**). In tale contesto, **Rete Ferroviaria Italiana**, quale concessionario sottoposto alla vigilanza del MIT, sta operando per l'adeguamento delle **sagome ferroviarie**, il potenziamento tecnologico e l'incremento della capacità dei **nodi intermodali esistenti**, anche presso i principali interporti nazionali. In coerenza con le **milestone del PNRR**, **la maggior parte degli interventi di adeguamento infrastrutturale e tecnologico è prevista in avanzato stato di attuazione entro il 2026, contribuendo al rafforzamento strutturale della competitività del sistema logistico-portuale nazionale.**

Il MIT fornisce supporto alla progettazione ed alla realizzazione di infrastrutture intermodali e retroportuali, in raccordo con le AdSP e gli operatori logistici, contribuisce allo sviluppo dei collegamenti porti–interporti–reti TEN-T, pone in essere il monitoraggio degli interventi finalizzati al miglioramento dell'accessibilità stradale e ferroviaria ai porti.

Relativamente alla **transizione energetica nei porti** di cui al **para 2.3.10**, si evidenzia come uno dei principali pilastri del processo in atto sia rappresentato dallo sviluppo delle infrastrutture di **elettrificazione delle banchine (OPS – Onshore Power Supply)**, in coerenza con gli obiettivi del Regolamento (UE) AFIR e con le politiche nazionali di decarbonizzazione del settore marittimo-portuale. **Nel periodo 2024–2025 sono proseguite le attività di pianificazione e realizzazione delle infrastrutture elettriche a servizio dei porti, anche attraverso la stipula di accordi di cooperazione con i gestori delle reti elettriche e il potenziamento delle cabine e delle connessioni di rete necessarie a sostenere i nuovi carichi energetici connessi all'OPS**. Gli interventi finanziati a valere sul **PNRR** e sul **Fondo Complementare** risultano, per numerosi scali, in avanzato stato di attuazione, con l'obiettivo di garantire il rispetto delle milestone europee. Nell'ambito della più ampia transizione energetica, alcune **Autorità di Sistema Portuale** stanno inoltre sperimentando modelli innovativi di **produzione e condivisione dell'energia rinnovabile**, anche attraverso iniziative riconducibili al paradigma delle **Comunità Energetiche Rinnovabili (CER)**, in coerenza con il quadro normativo nazionale definito dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. Tali iniziative, ancora in fase di sviluppo o sperimentazione, mirano a valorizzare superfici e infrastrutture portuali per la produzione di energia da fonti rinnovabili, favorendo l'autoconsumo e l'efficienza energetica dei servizi portuali. Le misure di sostegno attivate nell'ambito del **PNRR**, incluse quelle riconducibili ai programmi per la transizione energetica dei porti (c.d. "Green Ports"), hanno consentito l'avvio di investimenti in impianti fotovoltaici, sistemi di accumulo ed interventi di efficientamento energetico, rafforzando il ruolo delle Autorità di Sistema Portuale quali soggetti attuatori delle politiche di sostenibilità e decarbonizzazione del sistema portuale nazionale. **Nel complesso, la transizione energetica dei porti procede in modo progressivo e strutturato, anche grazie a un quadro**

normativo e finanziario che, nel periodo recente, ha introdotto fattori abilitanti e semplificazioni procedurali a supporto della realizzazione degli interventi.

Avuto riguardo alla **direttrice porti in genere**, ma anche più specificatamente circa il **para 2.3.12 "Le Autorità di sistema portuale" ,** v'è da dire che le politiche di sviluppo del sistema portuale nazionale si collocano oggi in un contesto caratterizzato da sfide strutturali di elevata complessità, riconducibili, tra l'altro, alla necessità di rispondere efficacemente agli obiettivi di sostenibilità ambientale ed energetica, all'evoluzione tecnologica e digitale, nonché alla crescente instabilità dei mercati globali e agli effetti delle crisi geopolitiche in atto. A ciò si aggiunge una competizione internazionale sempre più intensa, anche con sistemi portuali extra-europei, che richiede modelli di *governance* e strumenti operativi in grado di garantire adeguati livelli di efficienza, resilienza e attrattività. In tale contesto, emerge l'esigenza di rafforzare il ruolo dei porti quali nodi logistici strategici del sistema infrastrutturale nazionale, in grado di sostenere i flussi commerciali, la sicurezza degli approvvigionamenti energetici e la competitività del Paese, anche in una prospettiva di medio-lungo periodo. Per rispondere a tali esigenze, è in corso una riflessione, **a partire dal decreto di riordino della materia portuale approvato nella seduta del Consiglio dei Ministri del 22 dicembre 2025,** di carattere strategico sull'evoluzione del quadro normativo e organizzativo della portualità nazionale, volta a promuovere una maggiore integrazione del sistema, una più chiara allocazione delle responsabilità e un rafforzamento della capacità di programmazione e attuazione degli investimenti infrastrutturali. In tale ambito, si collocherà il successivo dibattito istituzionale relativo all'aggiornamento della disciplina di settore di cui alla legge n. 84/1994, con l'obiettivo di rendere il sistema portuale più moderno, competitivo e coerente con le principali direttrici di sviluppo europee e internazionali. In sostanza, le Autorità di Sistema Portuale restano il perno operativo della *governance* territoriale dei porti, mantenendo la gestione diretta degli scali e delle concessioni demaniali, nonché il presidio delle attività di manutenzione ordinaria e di sviluppo locale. A livello attuativo di interventi di infrastrutturazione portuale e riconnessi di natura strategica anche a livello di rete TEN-T, e di capacità di proiezione di investimenti all'estero, si colloca, invece, il ruolo della società a controllo pubblico Porti d'Italia S.p.a. Parallelamente, le iniziative di semplificazione procedurale e di rafforzamento del coordinamento istituzionale del MIT mirano ad accelerare i relativi processi autorizzativi, a favorire il riutilizzo dei materiali provenienti dalle attività di dragaggio in un'ottica di economia circolare ed al contempo, garantire il rispetto dei tempi e delle regole nella realizzazione a delle opere, a partire da quelle strategiche. Nel complesso, il percorso di evoluzione del sistema portuale nazionale si inserisce in una visione di lungo periodo orientata a rafforzare il ruolo dell'Italia nelle principali rotte del Mediterraneo e dell'Europa, dotando il Paese di un sistema portuale all'altezza delle sfide globali in atto.

L'attività del MIT è particolarmente focalizzata sul coordinamento nazionale per l'attuazione del Regolamento (UE) 2023/1804 – AFIR, con riguardo alla pianificazione delle infrastrutture OPS nei porti TEN-T e allo sviluppo di infrastrutture per combustibili alternativi. Inoltre il MIT è altresì impegnato nel supporto alle AdSP nella programmazione delle infrastrutture energetiche portuali e dei servizi di approvvigionamento.

Direttrice 2.4 "Energia proveniente dal mare" e la Direttrice 2.5 "Transizione ecologica dell'industria del mare"

Si rappresenta che il sopravvenire delle pertinenti pianificazioni discendenti dall'ottemperanza a specifiche disposizioni UE, hanno imposto l'elaborazione di contributi rivolte all'elaborazione di riconnesse pianificazioni strategiche di analogo argomento. Si tratta in particolare delle note iniziative interistituzionali sul **Contributo nazionale al Quadro strategico previsto dalla regolamentazione AFIR,** e sul **Contributo all'elaborazione della Strategia industriale marittima nazionale** derivante dalla Strategia europea, in cui è posta, tra le altre, dedicata attenzione alla mitigazione delle incidenze a carico del comparto marittimo delle normative ETS e delle norme IMO e delle altre disposizioni sulla decarbonizzazione di settore. Ciò avuto riguardo alla prosecuzione del dialogo nelle pertinenti sedi istituzionali (Commissione UE ed Assemblea/Comitato IMO) circa il mantenimento o meno delle stringenti *dead-line* per pervenire al totale abbattimento delle emissioni (anche in relazione a quanto accaduto in altri comparti trasportistici), ovvero dell'armonizzazione di disposizioni e scadenze tra ordinamento comunitario ed internazionale, e della possibilità di ricorrere al

reinvestimento dei proventi della tassazione ETS per supportare la transizione ecologica avuto particolare riguardo al rinnovo delle flotte e, ciò, senza incorrere nelle censure riferite agli Aiuti di Stato.

Direttrice 2.7 "Cantieristica" ed alla Direttrice 2.8 "Industria armatoriale"

Venendo a tali direttrici, la materia è attratta parimenti alla **Strategia industriale marittima nazionale** (come detto oggetto di altro tavolo interistituzionale), recante, tra gli altri gli importanti obiettivi, quello del rinnovo della flotta mercantile nazionale, e della preparazione della cantieristica e dell'indotto a tal fine, avuto particolare riguardo a quella traghetti/Ro-Ro/Ro-RoRo pax che ha garantito al Paese il raggiungimento del primato europeo nello *Short-Sea Shipping,* nonché il mantenimento della competitività delle costruzioni crocieristiche e diportistiche anch'esse registranti posizioni di primato sui mercati internazionali. L'adeguamento dell'offerta del settore cantieristico e di quello navalmeccanico mercantile e del diporto, nonché dell'indotto, dovrà essere parametrato all'accrescimento della domanda di nuove unità anche in relazione agli adeguamenti infrastrutturali ed impiantistici imposti dalla transizione ambientale, energetica e dai processi di digitalizzazione e del crescente impiego a bordo ed a terra di tecnologie sempre più avanzate.

Direttrice 2.9 "Lavoro marittimo"

Circa tale direttrice rileva come le politiche del mare in materia di lavoro marittimo siano orientate al consolidamento di una *governance* unitaria del trasporto marittimo, nel rispetto della specialità del settore, e alla semplificazione e modernizzazione della disciplina del lavoro a bordo, anche attraverso la digitalizzazione delle procedure amministrative. Tali interventi mirano a valorizzare il capitale umano del mare, migliorando le condizioni di vita e di lavoro dei marittimi e rafforzando la competitività del settore. In questo quadro, assume rilievo strategico lo sviluppo dei percorsi formativi e di accesso alle professioni marittime, in coerenza con le sfide della transizione digitale ed ecologica e con gli obiettivi del Piano del Mare 2025.

In merito al **para 2.9.1 "La Crisi occupazionale e le opportunità di crescita"** al fine di far fronte alla grave carenza di personale, in particolare nel settore della macchina, si è provveduto **a rivedere, con decreto direttoriale 7 maggio 2025, n. 72, i requisiti per il conseguimento delle certificazioni STCW dei marittimi**. Tale intervento ha consentito anche agli Ufficiali Elettrotecnici di acquisire la certificazione di Primo Ufficiale di Macchina, ampliando le prospettive di carriera – precedentemente precluse dalla Convenzione STCW – e contribuendo al rafforzamento della forza lavoro del settore di macchina. Nel medesimo ambito, su richiesta del MIT, il Ministero dell'Istruzione, competente per materia, ha individuato uno specifico percorso scolastico per la formazione degli Allievi Ufficiali Elettrotecnici, avviato in via sperimentale nel 2021 e inserito, **dal 2024,** in via definitiva nei programmi dell'istruzione secondaria di secondo grado – indirizzo Trasporti e Logistica, opzioni Conduzione di apparati e impianti marini e Conduzione di apparati e impianti elettrotecnici (CAIM/CAIE).

Sempre nell'ottica di incentivare l'occupazione il MIT ha predisposto uno schema di decreto ministeriale volto alla revisione dei requisiti per l'accesso alla qualifica di cuoco di bordo per l'equipaggio, attualmente disciplinata dal D.P.R. 14 luglio 1957, n. 1065. Il provvedimento prevede una significativa semplificazione dei requisiti, mediante la riduzione del periodo di navigazione richiesto e la revisione delle modalità di esame, superando l'attuale svolgimento presso le Capitanerie di porto e riconoscendo l'esame di maturità degli Istituti professionali alberghieri quale titolo idoneo al conseguimento diretto della qualifica. **L'emanazione del suddetto decreto è subordinata al conferimento di un'apposita delega legislativa**, necessaria per l'abrogazione del citato decreto presidenziale; **a seguito dell'entrata in vigore della legge di delega 10 novembre 2025, n. 167, il MIT sta valutando l'opportunità di inserire la relativa abrogazione nei decreti legislativi attuativi.**

Nell'ambito del "**Collocamento della gente di mare" di cui al para 2.9.2** il MIT ha avviato appositi tavoli tecnici con il Ministero del Lavoro, competente per materia, e con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, finalizzati all'adozione dei provvedimenti previsti dal D.P.R. 18 aprile 2006, n. 231, e successive modificazioni, sulla razionalizzazione della gestione amministrativa del lavoro marittimo.

Circa il **para 2.9.3 "La formazione"** e in particolare per quanto concerne le politiche di incentivazione volte a compensare i costi della formazione obbligatoria, si rappresenta che, a seguito dell'emanazione **del decreto interministeriale MEF/MIT 17 novembre 2023, n. 297, che ha stanziato complessivamente 7 milioni di euro da destinare, nel triennio 2023–2026, alle imprese armatoriali impegnate nella formazione del personale marittimo e nell'assunzione di almeno il 60 per cento dei soggetti formati**, il **MIT ha provveduto a liquidare, per l'anno 2023, l'importo di euro 618.662, consentendo la formazione di n. 371 marittimi.** Per le annualità successive, si è in attesa delle rendicontazioni da parte delle società armatrici beneficiarie.

Nel medesimo ambito il MIT ha avviato i lavori di revisione dell'Allegato al D.P.R. 18 aprile 2006, n. 231, nonché concluso la consultazione pubblica sulla bozza di provvedimento di revisione delle abilitazioni disciplinate dagli articoli 259 (Capo barca per il traffico nello Stato), 260 (Capo barca per il traffico locale), 273 (Motorista abilitato) e 274 (Marinaio motorista) del regolamento al codice della navigazione. Tale intervento è finalizzato ad aggiornare i requisiti formativi e professionali in coerenza con l'evoluzione tecnologica e con le norme di sicurezza, tenendo conto delle specificità operative di un settore prevalentemente costiero e stagionale.

Infine, in materia di formazione a distanza dei lavoratori marittimi, **con decreto direttoriale 19 luglio 2024, n. 201, è stata introdotta la possibilità di erogare la formazione anche in modalità telematica, ampliando le opportunità di accesso e favorendo una maggiore flessibilità dei percorsi formativi.**

Sempre per quanto attiene ad una **più funzionale gestione amministrativa delle linee di attività ancorate al personale marittimo**, il MIT, in coerenza con lo sforzo di progressiva digitalizzazione profuso nell'intero comparto, ha provveduto **all'attivazione del servizio di iscrizione *online* alla gente di mare, primo passaggio per l'accesso alla carriera marittima, tramite il portale *Single Digital Gateway*, nonché all'implementazione del Portale del Lavoro Marittimo, attualmente in fase di definizione degli accordi per la manutenzione evolutiva e gestionale degli stessi.**

Sono state **avviate le attività per la realizzazione di un'anagrafe nazionale dei marittimi - ANGEMAR – allineata in tempo reale con le altre anagrafi di interesse nazionale tramite la PDND** (Piattaforma Digitale Nazionale Dati) ed aggiornata costantemente dalle Capitanerie di porto con tutte le informazioni attualmente riportate nel libretto di navigazione. La realizzazione di tale anagrafica risulta funzionale all'introduzione di un nuovo libretto di navigazione in modalità plastificata e digitale (per il tramite del sistema IT-Wallet), consentendo il superamento dell'attuale documento in formato cartaceo e la verifica digitale, da parte dei soggetti istituzionali e degli operatori autorizzati, dei titoli, delle abilitazioni e delle certificazioni dei marittimi.

Infine, **il MIT sta partecipando ai lavori coordinati dall'EMSA per lo sviluppo della piattaforma europea di *e-certificates*, finalizzata al rilascio, da parte dell'Amministrazione italiana, dei certificati di competenza e di addestramento in formato digitale, in coerenza con gli *standard* europei e internazionali.**

B. Proposte di indirizzi programmatici ed obiettivi da conseguire in vista della redazione del Piano del Mare 2026-2028

Si premette che codesto Dipartimento per le politiche del mare, nel mese di giugno 2025, come noto, ha avviato una consultazione degli *stakeholder* pubblici e privati finalizzata alla raccolta di pareri e contributi utili per la predisposizione del Piano del Mare per il triennio 2026-2028. Questo nuovo piano - secondo quanto rappresentato in occasione di eventi pubblici - si caratterizzerà per un approccio ancora più pragmatico verso obiettivi specifici, puntando a sintetizzare la legislazione internazionale, europea e nazionale. L'obiettivo sarà quello di fornire un quadro giuridico più snello e chiaro agli operatori del settore, evitando duplicazioni e sovrapposizioni che potrebbero minare la competitività delle imprese italiane. Si lavorerà inoltre all'accennata strategia industriale marittima nazionale anche allo scopo di sostenere i cantieri navali nazionali e quindi europei di fronte alla concorrenza asiatica. In coerenza con gli obiettivi delineati dal Piano del Mare, per l'anno 2026 si intende dare continuità e piena attuazione alle iniziative già avviate nel corso degli anni precedenti e

puntualmente descritte nella presente relazione sullo stato di attuazione 2025, consolidandone i risultati e sviluppando ulteriori interventi coerenti con le priorità strategiche del settore.

Obiettivo trasversale

A seguito del sopravvenire di ulteriori pianificazioni strategiche a livello europeo e nazionale, tra cui il Quadro strategico nazionale AFIR e la Strategia industriale marittima nazionale (discendente da quella Europea), è necessario prevedere meccanismi di coordinamento tra tali documenti ed il prossimo Piano del mare, al fine di evitare potenziali sovrapposizioni, duplicazioni.

Direttrice 2.1 "Spazi Marittimi"

Nel corso del 2026 si prevede di proseguire e consolidare il percorso già avviato nell'ambito della fase di implementazione e monitoraggio dei Piani di gestione dello spazio marittimo, in coerenza con quanto delineato nella *"Proposta operativa per l'avvio della fase di implementazione e monitoraggio dei Piani"*. In particolare, **si intende dare continuità ai lavori dei Tavoli tecnici e dei Gruppi di lavoro previsti.** Come già anticipato, il principale risultato atteso nel breve termine riguarda il settore della produzione di energia da fonti rinnovabili, profilo ampiamente considerato nel Piano del Mare, attraverso la finalizzazione del citato studio volto all'individuazione delle aree idonee allo sviluppo dell'eolico *offshore*.

Direttrice 2.2 "Rotte commerciali"

- Nel corso del 2026 si prevede di **completare il trasferimento dallo Stato alla Regione Siciliana della gestione dei collegamenti tra l'isola e la penisola, nonché con le isole minori**, al fine di un'integrazione di tali collegamenti con quelli già in essere e gestiti a livello regionale; il tutto, in linea amministrativa coerente con quanto già da tempo praticato nella gestione dei servizi di collegamento presenti in altre Regioni. In sostanza, rimarrebbero in capo allo Stato solo le attività riconnesse all'assegnazione delle risorse finanziarie.
- Le sfide di lungo periodo per i prossimi anni, anche in base a quanto rilevato dalla classe armatoriale, riguardano alcuni nodi strategici da affrontare, anche in chiave di garantire la continuità e la competitività delle AdM (Autostrade del Mare), e sostenere il commercio marittimo ed il sistema portuale nazionali:
  - **incrementare la competitività** e **favorire l'ammodernamento delle flotte italiane**, con un *focus* particolare alle navi tragetto/Ro-Ro/Ro-Ro Pax che hanno garantito il primato a livello europeo dell'Italia nello *Short Sea Shipping* e che denotano, di contro, un'età media superiore a quella continentale;
  - **ammodernare** la rete portuale e rendere più efficienti le procedure operative, sia a terra sia a bordo;
  - **potenziare** l'integrazione modale, investendo nella digitalizzazione e nell'interoperabilità dei sistemi nel solco dell'impalcatura normativa esistente sulle attribuzioni delle funzioni di settore e delle previsioni del PNRR, così da garantire un passaggio dati più fluido tra comparto mare-porti, strada e ferrovia;
  - **migliorare** la sostenibilità ambientale delle infrastrutture portuali, con più diffusi interventi dedicati ad esempio al *cold ironing* all'elettrificazione delle banchine, alla costituzione di CER, al potenziamento delle infrastrutture di ricarica veicoli negli scali.

Direttrice: 2.3 "I Porti"

In ordine a tale direttrice si conferma di proseguire su:

- ulteriore rafforzamento della capacità amministrativa e riduzione dei tempi procedurali per la realizzazione delle opere portuali strategiche;
- completamento degli interventi infrastrutturali in corso e programmazione del fabbisogno del prossimo

triennio;
- valorizzazione del ruolo dei dragaggi e dell'adeguamento dei fondali come elementi abilitanti per competitività e sicurezza;
- completamento della rete OPS nei porti TEN-T entro le scadenze AFIR;
- sviluppo delle infrastrutture necessarie per l'utilizzo di combustibili alternativi;
- maggiore standardizzazione dei flussi informativi tra AdSP,, operatori logistici e Amministrazioni competenti del settore in base all'impalcatura normativa esistente;
- potenziamento dell'accessibilità ferroviaria e stradale ai porti, con priorità ai nodi TEN-T;
- aggiornamento delle procedure ex art. 5-bis L. 84/1994 e rafforzamento del ruolo delle AdSP nella pianificazione territoriale.

Direttrice: 2.5 "Transizione ecologica dell'industria del mare"

Circa tale direttrice è necessario:

- proseguire nell'azione di dialogo con le Istituzioni internazionali (in particolare UE ed IMO) ai fini di valutare un eventuale prolungamento delle *dead-line* sui traguardi della riduzione delle *gas emission* e della decarbonizzazione;
- pervenire ad un'armonizzazione tra le previsioni (comprese riconnesse *dead-line* di entrata a regime) della normativa comunitaria, IMO ed altre disposizioni di rango internazionale in materia di *gas emission* e di decarbonizzazione del settore marittimo;
- esplorare concreta possibilità, in linea tecnico-giuridico, di implementare apposita norma diretta alla destinazione dei proventi derivanti dalla tassazione ETS all'accompagnamento nella transizione ecologica del comparto (ad es, rinnovo flotte)

Direttrice: 2.7 "Cantieristica" e Direttrice 2.8 "Industria armatoriale"

Relativamente a questa direttrice emerge l'esigenza di **potenziare la cantieristica nazionale al fine di mantenimento delle posizioni di primato UE ed internazionale, nelle costruzioni di navi mercantili** (sia navi traghetto, Ro-Ro/Ro-Ro pax, crociere) **e di unità da diporto**, ricorrendo a forme di incentivazione compatibili con gli Aiuti di Stato, valorizzando l'esigenza di limitare la forte e pressante concorrenza dei Paesi asiatici nel settore cantieristico europeo. Tale potenziamento è altresì necessario per adeguare l'offerta di costruzioni a fronte dell'accresciuta domanda di unità dalle caratteristiche strutturali ed impiantistiche compatibili con i traguardi previsti dalla transizione ecologica.

Direttrice: 2.9 "Lavoro marittimo"

In tale ambito, si prevede di **proseguire le attività in essere in materia di semplificazione amministrativa e digitalizzazione, nonché di promuovere nuove azioni finalizzate a favorire la parità di genere e l'inclusione nelle professioni marittime, intervenendo sia sulle modalità di accesso al settore sia sui percorsi di sviluppo e progressione di carriera.**

Particolare attenzione sarà, inoltre, rivolta al rafforzamento delle misure volte a **contrastare la persistente carenza di personale, attraverso interventi regolatori, formativi e di incentivazione, in grado di rendere il comparto del trasporto marittimo più attrattivo e competitivo.**

Parallelamente, l'Amministrazione intende intensificare le iniziative di sensibilizzazione e divulgazione del "mondo del mare", promuovendo la **diffusione di un'autentica cultura del mare sin dalle prime fasi del percorso educativo, a partire dalla scuola primaria**, mediante il coinvolgimento e la collaborazione con gli altri soggetti istituzionali competenti, in particolare il **Ministero dell'Istruzione e il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto**, nonché con il **sistema della formazione e gli operatori del settore**.

Direttrice: 2.13 "Turismo del mare" (para 2.13.4 nautica da diporto)

Circa una **maggiore professionalizzazione della nautica da diporto ad uso commerciale** si intende limitare ai soli natanti da diporto la valenza della patente nautica quale titolo per il comando di unità da diporto adibite agli usi commerciali di cui al decreto 1° settembre 2021.

Per le imbarcazioni e le navi da diporto adibite a noleggio commerciale è confermato e sviluppato l'obbligo della titolarità di un certificato di competenza del diporto conforme alla Convenzione IMO STCW'78 come emendata, di un *endorsement* di un certificato estero rilasciato dalla competente autorità consolare italiana o del titolo professionale di ufficiale di navigazione del diporto di 2ª classe.

Per una razionalizzazione del percorso delle abilitazioni, si mira ad un Decreto unico di disciplina dei programmi e delle modalità d'esame per il conseguimento delle patenti nautiche ed attuazione della patente nautica di categoria D, tipo D2. Ciò riconnettendo il D.M.10 agosto 2021 (adozione dei programmi di esame per il conseguimento delle patenti nautiche di categoria **A, B e C** e modalità di svolgimento delle prove) al D.M. 27 novembre 2024 (programma del corso formativo e modalità di svolgimento dell'esame per il conseguimento della patente nautica di categoria **D, tipo D1**), ovvero integrandovi le disposizioni attuative della patente nautica di categoria **D, tipo D2**, patente speciale per l'inclusione dei cittadini di cui alla legge 5 febbraio 1992, n. 104 (legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate) e dei cittadini con patologie che li rendono non idonei al conseguimento della patente di categoria A.

Si rende opportuna, altresì, **la revisione del D.P.R. 14 dicembre 2018, n. 152 (regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto).** Ciò valorizzando, l'esperienza maturata nei primi cinque anni di attuazione dell'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto che ha promosso:

- lo **sviluppo di un nuovo *software*, allineato alla riforma del codice della nautica da diporto e alle effettive forme di negozi giuridici del codice civile applicati alla nautica da diporto**. Esso consentirà l'esteso collegamento dell'Archivio telematico centrale con gli organi accertatori, gli ufficiali liquidatori, le unità di polizia giudiziaria operanti nei tribunali e l'Agenzia delle entrate, mirando ad eliminare le comunicazioni esterne al *software*, accelerando i procedimenti amministrativi riconnessi, con particolare riferimento all'iscrizione di ipoteche, sequestri, dissequestri, confische**. Il progetto del *software* è pronto**, ma è **importante reperire i fondi per il suo sviluppo informatico**;
- lo studio di semplificazioni degli adempimenti e di diminuzioni di oneri per gli utenti, che diminuiscono drasticamente i tempi attuali dei procedimenti amministrativi, eliminando ridondanze.

Avuto riguardo a quanto complessivamente riportato sullo stato attuativo del vigente Piano e sull'avviato processo di redazione di nuovo documento, si manifesta la più ampia collaborazione per ogni altra ulteriore esigenza esplicativa e/o informativa.

IL CAPO DIPARTIMENTO
Ing. Stefano Fabrizio Riazzola

CONTRIBUTO MIT CON APPROFONDIMENTI SU ELEMENTI COGNITIVI CIRCA STATO DI AVANZAMENTO DEL PIANO DEL MARE 2023-2025 E PROSPOSTE DI INDIRIZZI PROGRAMMATICI ED OBIETTIVI DA CONSEGUIRE IN VISTA DELLA REDAZIONE DEL PIANO DEL MARE 2026 - 2028

A. Elementi cognitivi sullo stato di avanzamento del Piano del Mare 2023-2025

Direttrice 2.1 "Spazi Marittimi"

Il DPCM del 30 ottobre 2023, n. 186 *(Regolamento recante la riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti)*, ha notoriamente affidato **la funzione di Autorità competente per la pianificazione dello spazio marittimo allo scrivente Ministero attraverso la Direzione generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne**. Coerentemente con la descrizione dell'obiettivo, "Iniziative amministrative già in essere e afferenti alle aree tematiche ricomprese nel Piano" si rappresenta quanto in appresso.

In attuazione della Direttiva 2014/89/UE, che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo, **il decreto ministeriale 25 settembre 2024, n. 237 ha approvato, ai sensi dell'articolo 5, comma 5, del decreto legislativo 17 ottobre 2016, n. 201, i Piani di gestione dello spazio marittimo**. **A seguito della conclusione dell'*iter* di adozione dei Piani di gestione dello spazio marittimo, nonché della conseguente chiusura formale della procedura di infrazione (2021) 2223, relativa alla non corretta applicazione della Direttiva 2014/89/UE (cancellazione della causa C-463/24 dal ruolo con ordinanza del Presidente della Corte di Giustizia dell'11 febbraio 2025), è stato dunque possibile avviare la nuova fase di monitoraggio ed implementazione dei Piani**. A tal fine, il citato decreto legislativo n. 201/2016 prevede, all'articolo 8, comma 2, lettera e), che l'Autorità competente "*cura, con il supporto del Comitato di cui all'articolo 7, il monitoraggio dello stato di attuazione dei Piani di gestione dello spazio marittimo*". Tale fase trova, inoltre, il proprio documento programmatico nella *"Proposta operativa per l'avvio della fase di implementazione e monitoraggio dei Piani"*, che costituisce parte integrante dei Piani stessi.

In tale quadro, in data 12 marzo 2025 si è svolta la 18ª riunione del Comitato tecnico, avente all'ordine del giorno, *inter alia*, l'istituzione dei tavoli tecnici e dei gruppi di lavoro previsti dal suddetto documento "*Proposta operativa per l'avvio della fase di implementazione e monitoraggio dei Piani*".

In questo ambito, è stato istituito con priorità il tavolo "*Eolico offshore nella PSM",* finalizzato allo sviluppo di uno studio propedeutico all'individuazione, da parte del MASE, in collaborazione con il MIT, delle aree maggiormente vocate allo sviluppo dell'energia eolica offshore all'interno delle acque marine oggetto dei Piani di gestione dello spazio marittimo. L'attività del gruppo di lavoro ha visto, nel corso del 2025, lo svolgimento di tre riunioni, rispettivamente in data 21 maggio 2025, 24 luglio 2025 e 30 ottobre 2025. Nell'ambito di tali attività si sono altresì svolte le audizioni, tenutesi in data 7 agosto 2025, degli *stakeholder* rappresentativi dei settori della pesca e dell'acquacoltura, dell'ambiente e delle energie rinnovabili *offshore*. E' prevista la ripresa, a breve, dei lavori del menzionato gruppo di lavoro.

Nel contesto dell'azione relativa ai "Processi transfrontalieri", nel corso dell'anno 2025 si è proceduto a partecipare alle consultazioni pubbliche transfrontaliere avviate da altri Stati membri dell'Unione europea, ai sensi della Direttiva 2014/89/UE. A tal fine, sono state convocate due ulteriori sedute del Comitato tecnico dedicate a tali consultazioni.

In particolare, in data 28 luglio 2025 si è svolta la 19ª riunione, dedicata alla consultazione avviata dalla Repubblica francese, mentre in data 25 settembre 2025 si è tenuta la 20ª sessione, dedicata alla consultazione avviata dalla Repubblica di Croazia.

Direttrice 2.2 “Rotte commerciali”

Avuto particolare riguardo al “**traffico passeggeri e merci con le isole maggiori” - para 2.2.1 e “con le isole minori” - para 2.2.2**, il MIT, in ordine agli aspetti regolatori ed amministrativi, nell’ottica di una maggiore semplificazione della disciplina e coerentemente con il decentramento operante in altre realtà regionali, ha in corso proficui contatti con la Regione Siciliana affinché, la stessa acquisisca l’opportuna maggiore autonomia nella disciplina della gestione del servizio. All’attualità, pur risultando l’istruttoria in una fase avanzata, non si è ancora pervenuti ad una definizione operativa delle iniziative intraprese nell’ottica sopraindicata. Si ritiene che il risultato atteso possa essere traguardato nel corso del 2026. Per quanto attiene, invece agli aspetti infrastrutturali sono in corso iniziative dirette all’implementazione dell’offerta di approdo nei porti principali di collegamento con le isole maggiori nonché con quelle minori, attratti alle attribuzioni delle Autorità di sistema portuale anche relativamente al programma di opere di cui al D.M. n.330/2021 sulla cui attuazione il MIT effettua un dedicato monitoraggio.

Con riferimento al “**trasporto merci in contenitore - para 2.2.3”** sono stati conseguiti significativi nell’ambito dello sviluppo dell’accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali oggetto di finanziamento a valere sul **Piano Nazionale Complementare**, ed in particolare sul **DM 330/2021**. In tale ambito, **risultano in fase di avanzata attuazione interventi infrastrutturali finalizzati all’adeguamento dei fondali, al potenziamento delle banchine operative e al miglioramento delle condizioni di sicurezza e operatività dei terminal container, con livelli di completamento mediamente superiori al 70–80%** per le opere maggiormente mature, come da monitoraggi in corso presso le Autorità di Sistema Portuale.

Ulteriore impulso alla **crescita del comparto del trasporto containerizzato** è assicurato dalle iniziative di infrastrutturazione dell’**ultimo e penultimo miglio ferroviario**, anch’esse ricomprese nelle previsioni del citato DM 330/2021 con particolare riferimento agli interventi afferenti ai principali *hub* di traffico. In tale contesto, si evidenzia il ruolo **del porto di Gioia Tauro**, che nel **2024 ha registrato una movimentazione pari a 3,94 milioni di TEU**, **con un incremento di circa l’11% rispetto all’anno precedente, confermandosi quale principale *hub* nazionale del traffico containerizzato e nodo strategico delle catene logistiche euro-mediterranee.**

A supporto della sopra menzionata crescita dei traffici containerizzati si collocano, inoltre, le più ampie iniziative di **digitalizzazione applicata alle attività marittime e alla logistica**, con riferimento allo sviluppo e alla progressiva integrazione dei **Port Community System (PCS)** delle Autorità di Sistema Portuale, già interfacciati con i sistemi delle Capitanerie di porto (PMIS/VTMIS), nonché al graduale avanzamento del **Regolamento EMSWe**, cui sarà data specifica evidenza nelle pertinenti parti testuali della direttrice 2.3 “I Porti”.

In ordine alle “**Autostrade del Mare” (AdM) - para 2.2.4,** snodo intermodale d’eccellenza per la connessione con il Bacino del Mediterraneo il sistema – sviluppatosi a partire dalla legge 488 del 1999- comprende attualmente **52.007 km di tratte**, con **18 porti italiani di origine** e **23 destinazioni finali**, di cui **otto in porti esteri** (Spagna, Malta, Grecia, Croazia). Dato omnicomprensivo, questo, parte significativa delle risultanze di **“Rapporto Censis sui vent’anni delle Autostrade del Mare”, studio commissionato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalla società interamente in house RAM S.p.A.** Logistica-Infrastrutture-Trasporti, testimoniante come le AdM in una delle leve strategiche della logistica nazionale, non solo per ridurre l’impatto ambientale e migliorare la mobilità delle merci, ma anche per sostenere il posizionamento dell’Italia nei mercati globali, in una prospettiva di sviluppo futuro del settore. Nel corso dei venti anni delle AdM, l’utilizzo del mare nei trasporti in Italia ha raggiunto risultati ottimali su più fronti. Dal punto di vista economico, l’Italia si conferma tra i protagonisti europei della Blue Economy, contribuendo per l’11,1% al valore aggiunto complessivo dell’Ue e per l’11,5% all’occupazione del settore (2022). **Nel 2024**, **oltre la metà delle merci importate e circa il 40% delle merci esportate hanno viaggiato via mare. L’Italia ha quindi consolidato una posizione di leadership nel trasporto Ro-Ro: le esportazioni con questa modalità sono cresciute del 77,8% tra il 2006 e il 2024, e addirittura del**

126,7% nel periodo 2013-2024. Nella sostituzione strada-mare, dall'avvio delle AdM, sono stati risparmiati oltre 27 miliardi di chilometri altrimenti percorsi sulla rete stradale, mentre sul piano ambientale l'intermodalità marittima consente, in un anno, di eliminare dalla strada circa 2,2 milioni di camion e mezzi pesanti pari a un trasporto di 58 milioni di tonnellate di merci e di abbattere 2,4 milioni tonnellate di CO2. In 20 anni le AdM sono cresciute grazie alle imprese armatoriali italiane che hanno più che raddoppiato l'offerta di trasporto: il numero di collegamenti è aumentato passando da 202 viaggi settimanali del 2004, a **291 nel 2024**. In particolare, le tratte internazionali sono cresciute del 163%. La consistenza della flotta, attiva su AdM, ha aumentato il proprio volume del 111% fra il 2004 e **il 2024**. Sulla base dei dati relativi ai primi 27 porti italiani, l'offerta di metri lineari resi disponibili ogni settimana per le Autostrade del Mare passa da un milione 174mila del 2004 ai **2 milioni 565 mila del 2024**, più che raddoppiando in questo modo la disponibilità di trasporto su mare dei mezzi pesanti. A livello geografico, i porti più attivi nelle AdM sono Livorno, con 359 mila metri lineari di stiva offerti settimanalmente, Genova (315mila) e Catania (224mila), ma l'intero Mezzogiorno risulta centrale: Sicilia, Campania e Puglia rappresentano oltre la metà delle tratte. Come si evince dal Rapporto Censis, parte integrante della storia delle AdM, l'Italia ha ben sfruttato le potenzialità del quadro normativo, a livello europeo, attraverso l'elaborazione di coerenti norme nazionali, consolidando il trasporto marittimo e favorendo lo sviluppo dell'intermodalità. In particolare, l'Ue ha introdotto le AdM nella normativa europea con la Decisione n. 884/2004/CE, focalizzata sul miglioramento dei collegamenti marittimi tra porti strategici, riduzione della congestione stradale e promozione della sostenibilità, mentre con il Regolamento n. 1315/2013 ha consolidato le AdM come parte integrante della Rete Trans-Europea dei trasporti (TEN-T). Con il PNRR sono stati stanziati oltre 1,4 miliardi di euro per il potenziamento delle infrastrutture portuali e 500 milioni per il rinnovo della flotta. Negli ultimi anni le imprese armatoriali hanno introdotto motori ibridi ed elettrici, sistemi di lubrificazione ad aria, droni per le ispezioni, big data per la gestione della flotta, fino alle prime tecnologie di cattura della CO2 .

Relativamente alle previsioni di cui al **para 2.2.5 "La navigazione costiera di prodotti industriali e petrolchimici"**, si è già **elaborata un'articolata ricognizione**, ai fini del contributo ministeriale all'elaborazione del progetto di quadro strategico nazionale di cui al regolamento (UE) 2023/1804 (AFIR) oggetto di noto altro tavolo interistituzionale, con particolare riguardo, tra l'altro, alla *governance* del sistema di fornitura di carburanti alternativi per uso marittimo e agli impatti della decarbonizzazione sull'assetto portuale.

In ordine **al para 2.2.6"Le crociere" dati aggiornati** (nel Piano fisiologicamente ancorati al dato 2022) possono desumersi dalle statistiche ufficiali di Assoporti, ove per l'anno 2024 – si cita sinteticamente – è evidenziato un aumento di traffico del **17,3%** rispetto al 2023, passando dagli **11,3 milioni di passeggeri del 2023 ai 13,8 milioni del 2024**.

Gli investimenti realizzati ed in corso di realizzazione, rivolti allo sviluppo dell'accessibilità marittima ed alla resilienza delle infrastrutture, nonché all'aumento selettivo della capacità portuale, supportano adeguatamente tale tendenza al rialzo. In particolare, si richiamano interventi di **adeguamento delle banchine e dei fondali**, di **riqualificazione dei terminal passeggeri** e di **miglioramento dell'accessibilità nautica e dei servizi di accosto** in scali a spiccata vocazione crocieristica, quali, a titolo esemplificativo, **Civitavecchia, Napoli, Venezia, Genova, Palermo e Bari**.[1]

Avuto riguardo al **traffico cargo e delle rinfuse (para 2.2.7 e 2.2.8)** si rileva un andamento di traffico altalenante, nel senso che le rinfuse solide, si sono attestate, in termini di movimentazione ad un -6,05% a fine 2024 recuperando tuttavia il più evidente *gap* registrato a settembre dello stesso anno – 11,5% (guadagno di quasi cinque punti percentuali), mentre le liquide, invece, hanno registrato un +2,14% a fine 2024 rispetto il 2023. Il traffico di rinfuse liquide costituisce un pilastro strategico della

[1] Statistiche ufficiali Assoporti da sito istituzionale https://www.assoporti.it/media/15496/adsp_movimenti_portuali_gen-dic_2024.pdf

portualità italiana, rivestendo un ruolo fondamentale per l'approvvigionamento energetico, industriale e logistico del Paese.
Questa categoria merceologica comprende una vasta gamma di prodotti, rappresentati principalmente da prodotti petroliferi raffinati, gas naturale liquefatto (GNL), oli vegetali, sostanze chimiche, biocarburanti e, in maniera crescente, carburanti alternativi a basso impatto ambientale. La movimentazione di tali prodotti è strettamente correlata alla presenza di infrastrutture portuali specializzate, quali oleodotti, rigassificatori, depositi costieri e terminal chimici, spesso integrati con i distretti industriali e le raffinerie localizzate nell'entroterra.
L'analisi della distribuzione dei traffici per singolo porto conferma il porto di Trieste in vetta alla classifica, con 41,262 milioni di tonnellate. Questo primato è ascrivibile alla presenza del terminale S.I.O.T., principale *hub* nazionale per il trasporto di greggio e connesso all'oleodotto TAL, che rifornisce raffinerie in Austria, Germania e Repubblica Ceca. Al secondo posto si posiziona il porto di Cagliari (23,850 milioni di tonnellate), la cui area industriale di Sarroch ospita una delle maggiori raffinerie d'Europa, generando elevati volumi di *import-export* di prodotti petroliferi. Seguono il porto di Augusta (23,850 milioni di tonnellate), snodo a forte vocazione industriale e influenzato dalla presenza di un vasto polo petrolchimico, ed il porto di Milazzo (17,432 milioni di tonnellate), che svolge una funzione cruciale per la logistica energetica, supportando la raffinazione e lo stoccaggio di greggio e derivati attraverso infrastrutture dedicate che lo collegano al sistema energetico siciliano.
Da menzionare, infine, il porto di Genova (13,074 milioni di tonnellate) che, pur presentando una maggiore diversificazione, mantiene un ruolo rilevante nel settore grazie alla presenza di terminali per prodotti chimici e petroliferi, in particolare nell'area di Multedo, ed il porto di Venezia (7,070 milioni di tonnellate), che si distingue per la movimentazione di carburanti, oli minerali e prodotti chimici, beneficiando anche del collegamento diretto con la zona industriale di Porto Marghera.[2]

Circa **"Il Trasporto fluvio-marittimo" - para 2.2.9**, quale sistema di trasporto alternativo alla gomma, si rileva il particolare interesse manifestato a livello europeo, in quanto risulta realisticamente possibile potenziare le vie navigabili interne, rendendole meno impattanti e più competitive. In tale contesto si colloca il progetto "*Cristal*", sviluppato in ambito UE e finanziato con un budget complessivo pari a **circa 6,8 milioni di euro**, con il duplice obiettivo di incrementare la quota di trasporto fluviale delle merci di almeno il **20%** e di migliorare l'affidabilità del servizio di circa **l'80%**; attraverso sperimentazioni condotte su **tre siti pilota** in Italia, Polonia e Francia.
In Italia, la fase sperimentale è stata condotta sul **sistema idroviario Padano-Veneto**, con attività di ricerca e analisi svolte da **AIPo, ENEA, Infrastrutture Venete e SOGESCA,** sotto il coordinamento di **Unioncamere**, quale soggetto capofila del pilot italiano, e di **Uniontrasporti**, *competence center* del sistema camerale sui temi della logistica e della mobilità sostenibile.

Per quanto attiene al **"Quadro normativo e regolatorio quale strumento di protezione e sviluppo dei servizi marittimi" -para 2.2.10**, v'è un forte impegno istituzionale a supportare le iniziative anche a livello parlamentare dirette a revisionare il pertinente impianto normativa, tra cui spicca il Codice della navigazione ed il relativo regolamento di esecuzione, i cui prodromi possono essere ricondotti all'iniziativa convegnistica itinerante, fortemente voluta dal MIT e promossa, tramite il Comando generale delle Capitanerie di porto, conclusasi il 29 novembre 2022 sugli ottant'anni dell'anzidetto Codice., in sinergia con le Cattedre di Diritto della Navigazione delle Università "Sapienza" e "Tor Vergata" di Roma, dell'Università di Cagliari e di Udine, nonché con la Rivista del Diritto della Navigazione. In quella sede conclusiva sono state, di fatto, gettate le basi, dopo decenni, di lineamenti di una possibile revisione, con l'adozione di procedure più flessibili e meno burocratiche per rispondere agli operatori economici, in linea con la riforma della Pubblica Amministrazione prevista anche dal PNRR; elemento, questo, di spinta alla crescita di tutto il comparto. Tra le iniziative parlamentari si annoverano – si citano alcuni esempi - il:

[2] Dato rilevato da MIT in occasione dell'elaborazione del proprio contributo all'elaborazione del progetto di quadro strategico nazionale di cui al regolamento UE 2023/1804

- Disegno di legge n. 673 (aprile 2023, Senato) il cui obiettivo è "modernizzare" il Codice della Navigazione avuto particolare riguardo a misure di semplificazione amministrativa e ad una più funzionale regolamentazione del lavoro marittimo, tra cui si annoverano la digitalizzazione della documentazione di bordo, lo snellimento delle procedure di imbarco, sbarco e trasbordo del personale marittimo, la riforma dell'arruolamento (anche uniformando la forma della contrattualistica a pratiche nazionali e internazionali), l'Istituzione Anagrafe digitale unica della Gente di Mare, integrata con INPS e ANPAL;

- Disegno di legge C.919 recante misure di semplificazione per l'ordinamento amministrativo della navigazione, lavoro marittimo e competenze delle Autorità di Sistema Portuale.

Ciò oltre alla nota iniziativa parlamentare DDL S.1624 sulla valorizzazione della risorsa mare (testo approvato al CdM il 25 novembre 2024) che introduce misure relative a:

- l'estensione delle competenze del CIPOM in materia di navigazione commerciale e al diporto nautico;
- la disciplina delle procedure di coordinamento per la fattiva attuazione normativa del Piano del Mare;
- l'istituzione della zona contigua;
- la valorizzazione dell'attività subacquea a scopo ricreativo, la tutela della sicurezza e del patrimonio ambientale e culturale, anche in rapporto all'esercizio di attività economiche, turistiche, professionali, sportive;
- la rinnovata disciplina di cui al Codice della nautica da diporto, al fine di accrescere la cantieristica, implementare i processi di digitalizzazione, facilitare le procedure amministrative, assicurare la sicurezza e tutelare la concorrenza nel settore;
- la novellata disciplina del Codice della navigazione e del Codice delle comunicazioni elettroniche, tra cui spiccano quella relativa alle attività assolte dal consulente chimico di porto, alle semplificazioni circa l'installazione di una o più stazioni radioelettriche a bordo delle navi, ovvero all'esercizio di collegamenti di terra e via satellite, alle ispezioni ed ai collaudi sugli apparati stessi;
- l'ambito scolastico, sanitario, culturale, di ricerca e di pesca, rivolte a ridurre i disagi delle comunità insediate presso le isole minori;
- il campo della ricerca scientifica mirata alla gestione sostenibile delle risorse marine e delle aree costiere;
- la tutela dei lavoratori già operanti a bordo di pescherecci poi destinati alla demolizione;
- l'estensione ai lavoratori della pesca di tutele omologhe ai lavoratori del comparto agricolo.

Sono stati in sostanza estrapolate da tali iniziative ancora pendenti, alcune misure che hanno trovato spazio nei seguenti provvedimenti, anch'essi citati a titolo esemplificativo, modificanti le previsioni del Codice della navigazione, per corrispondere ad esigenze urgenti emergenti da esperienze istituzionali e rappresentate da imprese e lavoratori di settore.

- *D.P.R. 19 aprile 2024, n.93 Regolamento concernente modifiche al regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (parte marittima) approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n.328.* Il decreto introduce importanti modifiche regolamentari riguardanti la sicurezza della navigazione, ossia, un'aggiornata disciplina del servizio tecnico-nautico degli ormeggiatori, avuto riguardo alla formazione, all'abilitazione, alla certificazione, all'esercizio in sé dell'attività professionale, alla valorizzazione di aspetti legati alla sicurezza del lavoro, alle tariffe per la resa del servizio,
- *Legge 10 novembre 2025, n.167 - Misure per la semplificazione normativa e il miglioramento della qualità della normazione e deleghe al Governo per la semplificazione, il riordino e il riassetto in determinate materie.* E' prevista la delega al Governo ad adottare, entro 18 mesi, uno o più decreti legislativi per la semplificazione, il riordino e il riassetto delle disposizioni legislative

in materia di navigazione interna e promiscua contenute nel codice della navigazione e nelle altre leggi statali regolanti la materia, nonché per disciplinare la navigazione ad uso privato e la navigazione in conto proprio nelle acque interne e nelle acque promiscue, nel rispetto di precisi principi e criteri direttivi a carattere generale e specifico. Tra le azioni previste, quelle inerenti i requisiti di iscrizione nelle matricole del personale navigante, la formazione e la certificazione professionale di tale personale, l'istituzione di aggiornati titoli professionali, di un sistema di equipollenza tra abilitazioni professionali marittime e titoli professionali della navigazione interna, la rinnovata regolamentazione della gestione del lavoro a bordo, di carte e libri di bordo, dell' arrivo e della partenza della nave della navigazione interna, con particolare riguardo alla fattispecie della navigazione promiscua, l'istituzione di una disciplina speciale in materia di navigazione promiscua estesa al mare sino al limite della navigazione locale, la previsione di nuove disposizioni sulla certificazione delle unità adibite a quel tipo di navigazione, la possibilità di fissazione di nuovi limiti di navigazione.

- *Legge 2 dicembre 2025, n. 182 – Disposizioni per la semplificazione e la digitalizzazione dei procedimenti in materia di attività economiche e di servizi a favore dei cittadini e delle imprese*. Tra queste figurano, la razionalizzazione delle competenze del Comandante del porto anche per quanto attiene alla sicurezza della navigazione, l'esenzione, a condizioni, dell'annotazione di imbarco e sbarco dei marittimi sui previsti documenti di bordo, l'omologazione della contrattualità relativa all'assunzione dei marittimi a quella commerciale, la semplificazione di determinate condizioni per l'arruolamento del Comandante di navi, il riordino e la semplificazione della disciplina del servizio sanitario a bordo di navi mercantili, la disciplina dell'attività del consulente chimico di porto.

Direttrice 2.3 "I Porti"

Con riferimento ai **para 2.3.2 "Le Reti TEN-T" e 2.3.3 "I bacini portuali",** una significativa novità intervenuta nel periodo di vigenza del Piano del Mare 2023-2025 è rappresentata dall'entrata in vigore, il **18 luglio 2024**, del nuovo **Regolamento (EU) 2024/1679 sulla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T),** che abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013 E ridefinisce il quadro strategico europeo di riferimento. La Rete TEN-T, nella nuova configurazione, costituisce un'azione chiave non solo per il conseguimento degli obiettivi del ***"Green Deal"* europeo**, ma anche per l'attuazione della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, ponendo particolare attenzione all'eliminazione dei colli di bottiglia, al completamento dei collegamenti mancanti e al rafforzamento dell'integrazione tra ferrovie, strade, vie navigabili interne e rotte marittime a corto raggio, connesse ai porti e ai terminali lungo l'intero territorio dell'Unione. **Nel nuovo disegno strategico, la Commissione europea ha tenuto conto delle osservazioni formulate dagli Stati membri, riconoscendo l'esigenza di rafforzare le proiezioni dei corridoi TEN-T verso il Mediterraneo, i Balcanici e i Paesi dell'Europa orientale anche al fine di migliorare l'accessibilità ai porti e la continuità delle catene logistiche euro-mediterranee. Con riferimento all'Italia, il nuovo assetto della rete TEN-T valorizza il ruolo dei porti, prevedendo l'inclusione di ulteriori scali nella rete *core*** (ad es. Civitavecchia) e ***comprehensive*** (ad es. Capri, Ischia, Ponza, Porto empedocle, Porto S.Stefano, Procida) nonché il **rafforzamento dei collegamenti tra porti, retroporti e reti terrestri, in coerenza con gli obiettivi del Sistema Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti**. Ulteriore elemento di rilievo è rappresentato dalle decisioni assunte in sede CEF Transport, che hanno portato all'assegnazione, nell'ambito del Bando 2024, di **ulteriori contributi europei a progetti TEN-T localizzati in Italia, con un incremento complessivo delle risorse UE destinate al Paese nel periodo di programmazione 2021–2027**, anche per interventi orientati **alla digitalizzazione del trasporto intermodale.**

***A latere* opera portuale strategica che merita di essere menzionata nell'ambito dello sforzo di potenziamento, specie dei porti *core* TEN-T, è la Diga foranea di Genova** realizzata per conto dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Opera marittima tra le più complesse in Europa, avanza con le lavorazioni di cantiere sia in superficie che nei fondali. **Al 12 dicembre**

2025, è stato completato l'affondamento del quindicesimo cassone, e sono state consolidate oltre 50mila colonne di ghiaia, pari al 79% del totale previsto, con un avanzamento complessivo della ghiaia posata dell'87%. I progressi cruciali sulle fondamenta che, sebbene invisibili sono la spina dorsale dell'opera, includono anche l'ultimazione dell'installazione dei dreni, lunghi 22 metri, a 30 metri di profondità, elementi essenziali per stabilizzare e regolarizzare il piano di appoggio di una parte della diga (vds. risultanze del sito ufficiale https://www.pergenovadigaforanea.it/).

Importante novità intervenuta nel periodo di vigenza del Piano del mare 2023-2025 riguarda, in ordine al contenuto di cui al p**ara 2.3.5 "Le Zes e le ZLS",** l'entrata in vigore del Decreto-Legge 19 settembre 2023, n. 124 (cd. "Decreto Sud"), convertito con Legge 13 novembre 2023, n. 162, all'articolo 9 stabilisce che, dal 1° gennaio 2024, con cui è istituita la Zona Economica Speciale per il Mezzogiorno – **ZES Unica**, che riunisce le otto ZES preesistenti: Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia e Sardegna. Ciò nell'ottica della razionalizzazione e di maggiore semplificazione di procedure amministrativa ed agevolative. L'articolo 10 del decreto disciplina l'organizzazione della ZES Unica, istituendo, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, una Struttura di missione, composta da due direzioni generali e quattro uffici dirigenziali di livello non generale, con nomina di un coordinatore. Tale struttura è prorogata fino al 31 dicembre 2034. La Struttura di missione ZES Unica assicura indirizzo, coordinamento e attuazione delle politiche ZES, inclusa la predisposizione del Piano Strategico triennale, collegato al PNRR. È istituito, inoltre, un Portale web e lo Sportello Unico Digitale ZES (S.U.D. ZES) ove confluiscono i SUAP esistenti e che gestiscono tutti i procedimenti amministrativi per insediamenti produttivi nella ZES Unica. Più recentemente la Legge 18 novembre 2025, n. 171 ha esteso l'ambito della ZES Unica comprendendo anche Marche e Umbria – mantenendo inalterati i sistemi di governance già definiti. In ultimo v'è da dire che la Legge di Bilancio 2026 estende fino al 31 dicembre 2028 il credito d'imposta Zes Unica. Con risorse complessive pari a circa 4 miliardi di euro per il prossimo triennio, l'agevolazione rafforza il proprio ruolo strategico per le imprese che puntano su beni strumentali e lo sviluppo produttivo nel Mezzogiorno. I principali risultati concreti conseguiti dalla ZES Unica dal suo avvio ad oggi confermano la bontà della scelta della riunificazione. Sono state rilasciate n.639 Autorizzazioni Uniche tramite lo Sportello Unico Digitale, con tempi medi di rilascio ridotti a circa 30 giorni per un valore complessivo degli investimenti stimati, a giugno 2025, pari a 26,9 miliardi di euro (inclusi impatti diretti, indiretti e indotti); solo nel primo anno dall'istituzione erano stati generati investimenti per circa 7 miliardi di euro. Le autorizzazioni unniche hanno favorito la creazione di circa 7.000 nuovi posti di lavoro. Sono 6.885 imprese che hanno richiesto il credito d'imposta per investimenti tra il 2024 e il 2025, per un valore totale di 2,551 miliardi di euro, integralmente riconosciuto per il 2024. **I porti principali inclusi nella ZES Unica, secondo quanto previsto dalle precedenti ZES confluite, sono Ancona, Gioia Tauro, Napoli, Salerno, Bari, Brindisi, Taranto, Olbia, Cagliari, Palermo, Catania. Questi porti rappresentano i principali snodi marittimi strategici della ZES Unica, beneficiari delle agevolazioni fiscali e delle semplificazioni previste dallo Sportello Unico Digitale ZES**. Si prevede che nella ZES Unica possono essere istituite, in coerenza con gli obiettivi definiti dal Piano strategico della ZES Unica, Zone Franche Doganali (ZFD) con regime doganale semplificato, che possono contribuire significativamente alla competitività dei porti meridionali, creando un ambiente favorevole per gli investimenti produttivi e aumentando l'attrattività dei porti come *hub* logistici globali. **In atto risultano presenti ZFD nei porti di Trieste, Venezia e Cagliari che stanno supportando il percorso di crescita dei traffici nelle relative giurisdizioni connotate da ubicazione frontaliera e da insularità.**

Circa quanto emergente dal **para 2.3.6 "Digitalizzazione e semplificazione"** prosegue il forte impegno istituzionale per digitalizzazione della gestione amministrativa ed operativa delle svariate linee di attività marittime, portuali e della logistica riconnessa. Il PCS (Port Community System) – sistema digitalizzato delle Autorità di sistema portuale, asservito ad operazioni e servizi svolti negli scali di interesse economico internazionale/nazionale, allineato a standard eFTI, linee guida AgID, e GDPR è già pienamente operativo al 100% nella sua configurazione base. Il PCS è altresì interoperabile con il Port Management Information System (PMIS) già da lungo tempo operativo, sin

dal 2014, presso le Capitanerie di Porto ed attraverso cui vengono gestite svariate e molteplici pratiche riconnesse alla movimentazione, all'arrivo, alla partenza ed allo stazionamento delle navi nei porti. Tale sistema è inoltre interoperabile, tra diversi attori istituzionali operanti negli scali, tra cui, agenti marittimi, piloti, servizio di rimorchio, Agenzia delle Dogane ed assicura lo scambio dati con il sistema europeo SafeSeaNet. Il PCS è in corso di transizione verso la nuova *National Maritime Single Window* (MNSW) derivante dalla *European Maritime Single Window* (EMSWe) e pienamente conforme al Regolamento UE 2019/1239. La finestra, avente come coordinatore nazionale il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto supportato da società nazionale partecipata come *partner* tecnologico, ha già in corso una sperimentazione territoriale presso la Direzione Marittima di Venezia col coinvolgimento di attori chiave quali gli Agenti Marittimi, onde proseguire i test necessari alla progressiva estesa implementazione. Tale processo di digitalizzazione nel periodo dal 2024 ad oggi ha già ridotto di più del 50% il numero di dati richiesti per le dichiarazioni di parte, seguendo il principio del *"submit once"* (inviare i dati una sola volta per tutti gli usi amministrativi). Il grande vantaggio del sistema è quello di permettere alle navi di poter interagire con unico interlocutore digitale riconosciuto a livello europeo che distribuirà i dati acquisiti alle Autorità nazionali competenti sotto diversi profili (Dogane, Sanità, Polizia ecc.). La positiva incidenza della digitalizzazione sulla standardizzazione delle pratiche riduce, altresì, i tempi di permanenza nei porti, riducendo i costi per l'armatoria e procurando benefici ambientali per la riduzione delle emissioni.

Prosegue, nel contesto di una più estesa digitalizzazione del comparto **marittimo-portuale, logistico**, l'attuazione delle progettualità finanziata, a valere sul PNRR per il potenziamento della **Piattaforma Logistica Nazionale (PLN)**, con l'obiettivo di raccogliere ed armonizzare le informazioni provenienti da nodi diversi della catena logistica - quali **porti, interporti, centri merci, ed Autorità competenti di settore** (Autorità di Sistema Portuale, Capitanerie di porto, Agenzia delle Dogane) - abilitando lo **scambio telematico di documenti** e contribuendo alla riduzione dei tempi di attesa e i costi operativi.
La PLN consente, inoltre, il monitoraggio in tempo reale delle merci lungo tutta la catena intermodale (nave-treno-camion), migliorando l'efficienza della pianificazione della movimentazione dei carichi e garantendo l'ampio dialogo con i sistemi digitalizzati già attivi (PCS/PMIS-NMSW).
Nell'ambito del **PNRR – Missione 3, Componente 2, Investimento 2.1**, l'investimento complessivo per la digitalizzazione della catena logistica, pari a circa **250 milioni di euro**, è articolato su più linee di intervento, tra cui il **LogIN Center**, quale piattaforma di implementazione dell'interoperabilità tra i sistemi digitalizzati pubblici di comparto, il rafforzamento delle **reti portuali e interportuali** attraverso l'evoluzione dei **Port Community System (PCS)** e la misura **LogIN Business**, rivolta alla digitalizzazione dei processi operativi degli operatori economici del settore.
In tale contesto, sono stati adottati i provvedimenti attuativi per l'ammissione a finanziamento dei progetti presentati e sono state previste **misure di facilitazione finanziaria**, inclusa la possibilità di anticipazione di una quota delle risorse, al fine di accelerare l'attuazione degli investimenti.
La PLN consente, inoltre, il **monitoraggio in tempo reale delle merci lungo l'intera catena intermodale** (nave–treno–camion), migliorando l'efficienza della pianificazione della movimentazione dei carichi e garantendo l'interoperabilità con i sistemi digitali già operativi (**PCS / PMIS / NMSW**).
Il MIT fornisce costante attività di supporto agli adempimenti in materia di digitalizzazione dei servizi portuali e di scambio dati, con riferimento alle esigenze informative connesse al Regolamento EMSWe ed è impegnata nel coordinamento tecnico con le AdSP per garantire coerenza con gli *standard* nazionali ed europei in materia di interoperabilità dei sistemi.

Relativamente al **para 2.3.7 "Gli strumenti di programmazione in ambito portuale",** si segnala che con i c.d. **Decreti PNRR-bis e PNRR-ter (D.L. 13/2023 e D.L. 19/2024)** sono state introdotte misure di semplificazione **procedurale** di particolare rilievo per la realizzazione delle opere infrastrutturali, incluse quelle in ambito portuale. Tra le principali innovazioni si evidenziano, in particolare:

- “la riduzione e razionalizzazione dei termini procedimentali per l'espressione dei pareri obbligatori, ivi compresi quelli del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici sui progetti portuali;”
- “il rafforzamento dei meccanismi di **coordinamento e accelerazione delle valutazioni ambientali** per i progetti connessi alla transizione energetica, quali, ad esempio, gli interventi di **elettrificazione delle banchine**, anche mediante l’operatività della Commissione tecnica PNRR-PNIEC e l’applicazione di termini procedimentali ridotti.”

Nel corso del 2024 sono state, inoltre, consolidate le procedure relative agli Adeguamenti Tecnico-Funzionali (ATF) privilegiando soluzioni improntate a una maggiore flessibilità gestionale delle infrastrutture portuali. In tale ambito, è ora **possibile procedere a modifiche della destinazione d’uso delle banchine** – ad esempio da traffici merci a traffici passeggeri – **senza ricorso a varianti al piano regolatore portuale**, a condizione che non comportino incrementi volumetrici rilevanti né impatti ambientali significativi. Gli ATF sono approvati in via semplificata dagli organi competenti delle **Autorità di Sistema Portuale**, previa acquisizione del parere del **Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici**, nell’ambito di un quadro procedurale volto a garantire tempi certi e accelerati di definizione degli interventi.

Con riferimento al **para 2.3.8 “I dragaggi portuali”**, si rileva che il quadro normativo di riferimento ha conosciuto, nel periodo 2023-2025, un significativo **rafforzamento e razionalizzazione**, con l’obiettivo di rendere le attività di dragaggio più riconducibili a una logica di **manutenzione programmata delle infrastrutture portuali**, nel rispetto delle condizioni ambientali e di sicurezza. In particolare, con il c.d. **Decreto PNRR-bis (D.L. n. 13/2023)** sono state introdotte disposizioni volte a favorire il **riutilizzo dei materiali escavati**, superando una qualificazione automatica dei sedimenti di dragaggio come rifiuti e valorizzandone l’impiego, ove compatibile con i requisiti chimico-fisici, per **ripascimenti costieri** o per la realizzazione di **nuove aree portuali e casse di colmata**, con procedure più snelle rispetto alla gestione tradizionale dei rifiuti.
È stata, inoltre, razionalizzata la disciplina dell’**immersione deliberata in mare** dei sedimenti dragati, mediante la definizione di procedure più chiare per l’individuazione degli ambiti marini idonei e per le attività di monitoraggio ambientale.

Nel corso del 2024 è stato ulteriormente perfezionato l’iter applicativo dell’**art. 5-bis della legge n. 84/1994**, che consente l’attivazione di **dragaggi di manutenzione** finalizzati al ripristino delle quote dei fondali già esistenti, **con procedure semplificate** e, **in presenza di specifiche condizioni, senza necessità di attivare una nuova valutazione ambientale completa per aree già oggetto di precedenti autorizzazioni**. Sono state, altresì, introdotte maggiori flessibilità nelle **metodologie di caratterizzazione dei sedimenti**, consentendo l’utilizzo di dati storici recenti e validati, al fine di evitare ripetizioni di campagne di indagine non strettamente necessarie. Per gli interventi finanziati a valere sul **PNRR** o sul **Fondo Complementare**, le autorizzazioni ambientali relative ai dragaggi strategici sono esaminate nell’ambito della **Commissione PNRR-PNIEC**, garantendo tempi procedurali certi e accelerati. Le misure di semplificazione introdotte hanno già consentito, in diversi contesti portuali, una **significativa riduzione dei tempi medi di avvio dei cantieri di dragaggio**, contribuendo a migliorare l’efficienza complessiva dei processi di realizzazione delle opere infrastrutturali.

Con riferimento all’**intermodalità ferroviaria** di cui al **para 2.3.9**, si ribadisce che gli interventi di **ultimo miglio ferroviario a servizio dei porti** rivestono un carattere strategico per lo sviluppo del sistema trasportistico e logistico nazionale. Tali interventi sono destinatari di **specifiche linee di finanziamento**, anche a valere sul **PNRR**, finalizzate al potenziamento dei collegamenti ferroviari portuali e al miglioramento dell’accessibilità dei principali scali.

Nel periodo 2024-2025 è proseguita l’attuazione di numerosi interventi volti alla **realizzazione o al potenziamento dei raccordi ferroviari portuali**, con particolare riferimento ai porti della rete **TEN-T core** quali, tra gli altri, **Genova, Trieste, Venezia, Ravenna e Ancona**. I bandi e i programmi di finanziamento promossi dal **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno consentito di**

sostenere un ampio numero di progetti orientati al rafforzamento dell'integrazione modale ferro-mare.

Un ulteriore ambito strategico è rappresentato dal collegamento dei porti con **interporti e aree industriali** (c.d. **penultimo miglio ferroviario**). In tale contesto, **Rete Ferroviaria Italiana**, quale concessionario sottoposto alla vigilanza del MIT, sta operando per l'adeguamento delle **sagome ferroviarie**, il potenziamento tecnologico e l'incremento della capacità dei **nodi intermodali esistenti**, anche presso i principali interporti nazionali.
In coerenza con le **milestone del PNRR**, **la maggior parte degli interventi di adeguamento infrastrutturale e tecnologico è prevista in avanzato stato di attuazione entro il 2026, contribuendo al rafforzamento strutturale della competitività del sistema logistico-portuale nazionale.**
Il MIT fornisce supporto alla progettazione ed alla realizzazione di infrastrutture intermodali e retroportuali, in raccordo con le AdSP e gli operatori logistici, contribuisce allo sviluppo dei collegamenti porti–interporti–reti TEN-T, pone in essere il monitoraggio degli interventi finalizzati al miglioramento dell'accessibilità stradale e ferroviaria ai porti.

Relativamente alla **transizione energetica nei porti** di cui al **para 2.3.10**, si evidenzia come uno dei principali pilastri del processo in atto sia rappresentato dallo sviluppo delle infrastrutture di **elettrificazione delle banchine (OPS – Onshore Power Supply)**, in coerenza con gli obiettivi del Regolamento (UE) AFIR e con le politiche nazionali di decarbonizzazione del settore marittimo-portuale. **Nel periodo 2024–2025 sono proseguite le attività di pianificazione e realizzazione delle infrastrutture elettriche a servizio dei porti, anche attraverso la stipula di accordi di cooperazione con i gestori delle reti elettriche e il potenziamento delle cabine e delle connessioni di rete necessarie a sostenere i nuovi carichi energetici connessi all'OPS**. Gli interventi finanziati a valere sul **PNRR** e sul **Fondo Complementare** risultano, per numerosi scali, in avanzato stato di attuazione, con l'obiettivo di garantire il rispetto delle milestone europee.

Nell'ambito della più ampia transizione energetica, alcune **Autorità di Sistema Portuale** stanno inoltre sperimentando modelli innovativi di **produzione e condivisione dell'energia rinnovabile**, anche attraverso iniziative riconducibili al paradigma delle **Comunità Energetiche Rinnovabili (CER)**, in coerenza con il quadro normativo nazionale definito dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. Tali iniziative, ancora in fase di sviluppo o sperimentazione, mirano a valorizzare superfici e infrastrutture portuali per la produzione di energia da fonti rinnovabili, favorendo l'autoconsumo e l'efficienza energetica dei servizi portuali.

Le misure di sostegno attivate nell'ambito del **PNRR**, incluse quelle riconducibili ai programmi per la transizione energetica dei porti (c.d. "Green Ports"), hanno consentito l'avvio di investimenti in impianti fotovoltaici, sistemi di accumulo ed interventi di efficientamento energetico, rafforzando il ruolo delle Autorità di Sistema Portuale quali soggetti attuatori delle politiche di sostenibilità e decarbonizzazione del sistema portuale nazionale.

Nel complesso, la transizione energetica dei porti procede in modo progressivo e strutturato, anche grazie a un quadro normativo e finanziario che, nel periodo recente, ha introdotto fattori abilitanti e semplificazioni procedurali a supporto della realizzazione degli interventi.

Avuto riguardo alla **direttrice porti in genere**, ma anche più specificatamente circa il **para 2.3.12 "Le Autorità di sistema portuale" ,** v'è da dire che le politiche di sviluppo del sistema portuale nazionale si collocano oggi in un contesto caratterizzato da sfide strutturali di elevata complessità, riconducibili, tra l'altro, alla necessità di rispondere efficacemente agli obiettivi di sostenibilità ambientale ed energetica, all'evoluzione tecnologica e digitale, nonché alla crescente instabilità dei mercati globali e agli effetti delle crisi geopolitiche in atto. A ciò si aggiunge una competizione internazionale sempre più intensa, anche con sistemi portuali extra-europei, che richiede modelli di *governance* e strumenti operativi in grado di garantire adeguati livelli di efficienza, resilienza e attrattività. In tale contesto, emerge l'esigenza di rafforzare il ruolo dei porti quali nodi logistici

strategici del sistema infrastrutturale nazionale, in grado di sostenere i flussi commerciali, la sicurezza degli approvvigionamenti energetici e la competitività del Paese, anche in una prospettiva di medio-lungo periodo. Per rispondere a tali esigenze, è in corso una riflessione, **a partire dal decreto di riordino della materia portuale approvato nella seduta del Consiglio dei Ministri del 22 dicembre 2025,** di carattere strategico sull'evoluzione del quadro normativo e organizzativo della portualità nazionale, volta a promuovere una maggiore integrazione del sistema, una più chiara allocazione delle responsabilità e un rafforzamento della capacità di programmazione e attuazione degli investimenti infrastrutturali. In tale ambito, si collocherà il successivo dibattito istituzionale relativo all'aggiornamento della disciplina di settore di cui alla legge n. 84/1994, con l'obiettivo di rendere il sistema portuale più moderno, competitivo e coerente con le principali direttrici di sviluppo europee e internazionali.

In sostanza, le Autorità di Sistema Portuale restano il perno operativo della *governance* territoriale dei porti, mantenendo la gestione diretta degli scali e delle concessioni demaniali, nonché il presidio delle attività di manutenzione ordinaria e di sviluppo locale. A livello attuativo di interventi di infrastrutturazione portuale e riconnessi di natura strategica anche a livello di rete TEN-T, e di capacità di proiezione di investimenti all'estero, si colloca, invece, il ruolo della società a controllo pubblico Porti d'Italia S.p.a. Parallelamente, le iniziative di semplificazione procedurale e di rafforzamento del coordinamento istituzionale del MIT mirano ad accelerare i relativi processi autorizzativi, a favorire il riutilizzo dei materiali provenienti dalle attività di dragaggio in un'ottica di economia circolare ed al contempo, garantire il rispetto dei tempi e delle regole nella realizzazione a delle opere, a partire da quelle strategiche.
Nel complesso, il percorso di evoluzione del sistema portuale nazionale si inserisce in una visione di lungo periodo orientata a rafforzare il ruolo dell'Italia nelle principali rotte del Mediterraneo e dell'Europa, dotando il Paese di un sistema portuale all'altezza delle sfide globali in atto.

L'attività del MIT è particolarmente focalizzata sul coordinamento nazionale per l'attuazione del Regolamento (UE) 2023/1804 – AFIR, con riguardo alla pianificazione delle infrastrutture OPS nei porti TEN-T e allo sviluppo di infrastrutture per combustibili alternativi. Inoltre il MIT è altresì impegnato nel supporto alle AdSP nella programmazione delle infrastrutture energetiche portuali e dei servizi di approvvigionamento.

Direttrice 2.4 "Energia proveniente dal mare" e la Direttrice 2.5 "Transizione ecologica dell'industria del mare"

Si rappresenta che il sopravvenire delle pertinenti pianificazioni discendenti dall'ottemperanza a specifiche disposizioni UE, hanno imposto l'elaborazione di contributi rivolte all'elaborazione di riconnesse pianificazioni strategiche di analogo argomento. Si tratta in particolare delle note iniziative interistituzionali sul **Contributo nazionale al Quadro strategico previsto dalla regolamentazione AFIR,** e sul **Contributo all'elaborazione della Strategia industriale marittima nazionale** derivante dalla Strategia europea, in cui è posta, tra le altre, dedicata attenzione alla mitigazione delle incidenze a carico del comparto marittimo delle normative ETS e delle norme IMO e delle altre disposizioni sulla decarbonizzazione di settore. Ciò avuto riguardo alla prosecuzione del dialogo nelle pertinenti sedi istituzionali (Commissione UE ed Assemblea/Comitato IMO) circa il mantenimento o meno delle stringenti *dead-line* per pervenire al totale abbattimento delle emissioni (anche in relazione a quanto accaduto in altri comparti trasportistici), ovvero dell'armonizzazione di disposizioni e scadenze tra ordinamento comunitario ed internazionale, e della possibilità di ricorrere al reinvestimento dei proventi della tassazione ETS per supportare la transizione ecologica avuto particolare riguardo al rinnovo delle flotte e, ciò, senza incorrere nelle censure riferite agli Aiuti di Stato.

Direttrice 2.7 "Cantieristica" ed alla Direttrice 2.8 "Industria armatoriale"
Venendo a tali direttrici, la materia è attratta parimenti alla Strategia industriale marittima nazionale, recante, tra gli altri gli importanti obiettivi, quello del rinnovo della flotta mercantile nazionale, e

della preparazione della cantieristica e dell'indotto a tal fine, avuto particolare a quella traghetti/Ro-Ro/Ro-RoRo pax che ha garantito al Paese il raggiungimento del primato europeo nello *Short-Sea Shipping,* nonché il mantenimento della competitività delle costruzioni crocieristiche e diportistiche anch'esse registranti posizioni di primato sui mercati internazionali. L'adeguamento dell'offerta del settore cantieristico e di quello navalmeccanico mercantile e del diporto, nonché dell'indotto, dovrà essere parametrato all'accrescimento della domanda di nuove unità anche in relazione agli adeguamenti infrastrutturali ed impiantistici imposti dalla transizione ambientale, energetica e dai processi di digitalizzazione e del crescente impiego a bordo ed a terra di tecnologie sempre più avanzate.

Direttrice 2.9 "Lavoro marittimo"

Circa tale direttrice rileva come le politiche del mare in materia di lavoro marittimo siano orientate al consolidamento di una *governance* unitaria del trasporto marittimo, nel rispetto della specialità del settore, e alla semplificazione e modernizzazione della disciplina del lavoro a bordo, anche attraverso la digitalizzazione delle procedure amministrative. Tali interventi mirano a valorizzare il capitale umano del mare, migliorando le condizioni di vita e di lavoro dei marittimi e rafforzando la competitività del settore. In questo quadro, assume rilievo strategico lo sviluppo dei percorsi formativi e di accesso alle professioni marittime, in coerenza con le sfide della transizione digitale ed ecologica e con gli obiettivi del Piano del Mare 2025.

In merito al **para 2.9.1 "La Crisi occupazionale e le opportunità di crescita"** al fine di far fronte alla grave carenza di personale, in particolare nel settore della macchina, si è provveduto a rivedere, con decreto direttoriale 7 maggio 2025, n. 72, i requisiti per il conseguimento delle certificazioni STCW. Tale intervento ha consentito anche agli Ufficiali Elettrotecnici di acquisire la certificazione di Primo Ufficiale di Macchina, ampliando le prospettive di carriera – precedentemente precluse dalla Convenzione STCW – e contribuendo al rafforzamento della forza lavoro del settore di macchina. Nel medesimo ambito, su richiesta del MIT, il Ministero dell'Istruzione, competente per materia, ha individuato uno specifico percorso scolastico per la formazione degli Allievi Ufficiali Elettrotecnici, avviato in via sperimentale nel 2021 e inserito, dal 2024, in via definitiva nei programmi dell'istruzione secondaria di secondo grado – indirizzo Trasporti e Logistica, opzioni Conduzione di apparati e impianti marini e Conduzione di apparati e impianti elettrotecnici (CAIM/CAIE).

Sempre nell'ottica di incentivare l'occupazione il MIT ha predisposto uno schema di decreto ministeriale volto alla revisione dei requisiti per l'accesso alla qualifica di cuoco di bordo per l'equipaggio, attualmente disciplinata dal D.P.R. 14 luglio 1957, n. 1065. Il provvedimento prevede una significativa semplificazione dei requisiti, mediante la riduzione del periodo di navigazione richiesto e la revisione delle modalità di esame, superando l'attuale svolgimento presso le Capitanerie di porto e riconoscendo l'esame di maturità degli Istituti professionali alberghieri quale titolo idoneo al conseguimento diretto della qualifica. L'emanazione del suddetto decreto è subordinata al conferimento di un'apposita delega legislativa, necessaria per l'abrogazione del citato decreto presidenziale; a seguito dell'entrata in vigore della legge di delega 10 novembre 2025, n. 167, il MIT sta valutando l'opportunità di inserire la relativa abrogazione nei decreti legislativi attuativi.

Nell'ambito del "**Collocamento della gente di mare" di cui al para 2.9.2** il MIT ha avviato appositi tavoli tecnici con il Ministero del Lavoro, competente per materia, e con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, finalizzati all'adozione dei provvedimenti previsti dal D.P.R. 18 aprile 2006, n. 231, e successive modificazioni.

Circa il **para 2.9.3 "La formazione"** e in particolare per quanto concerne le politiche di incentivazione volte a compensare i costi della formazione obbligatoria, si rappresenta che, a seguito dell'emanazione del decreto interministeriale MEF/MIT 17 novembre 2023, n. 297, che ha stanziato complessivamente 7 milioni di euro da destinare, nel triennio 2023–2026, alle imprese armatoriali impegnate nella formazione del personale marittimo e nell'assunzione di almeno il 60 per cento dei soggetti formati, il MIT ha provveduto a liquidare, per l'anno 2023, l'importo di euro 618.662, consentendo la formazione di n. 371 marittimi. Per le annualità successive, si è in attesa delle

rendicontazioni da parte delle società armatrici beneficiarie.

Nel medesimo ambito il MIT ha avviato i lavori di revisione dell'Allegato al D.P.R. 18 aprile 2006, n. 231, nonché concluso la consultazione pubblica sulla bozza di provvedimento di revisione delle abilitazioni disciplinate dagli articoli **259** (Capo barca per il traffico nello Stato), 260 (Capo barca per il traffico locale), 273 (Motorista abilitato) e 274 (Marinaio motorista) del regolamento al codice della navigazione. Tale intervento è finalizzato ad aggiornare i requisiti formativi e professionali in coerenza con l'evoluzione tecnologica e con le norme di sicurezza, tenendo conto delle specificità operative di un settore prevalentemente costiero e stagionale.
Infine, in materia di formazione a distanza, con decreto direttoriale 19 luglio 2024, n. 201, è stata introdotta la possibilità di erogare la formazione anche in modalità telematica, ampliando le opportunità di accesso e favorendo una maggiore flessibilità dei percorsi formativi.

Per quanto attiene ad una più funzionale gestione amministrativa delle linee di attività ancorate al personale marittimo, il MIT, in coerenza con lo sforzo di progressiva digitalizzazione profuso nell'intero comparto, ha provveduto all'attivazione del servizio di iscrizione *online* alla gente di mare, primo passaggio per l'accesso alla carriera marittima, tramite il portale *Single Digital Gateway*, nonché all'implementazione del Portale del Lavoro Marittimo, attualmente in fase di definizione degli accordi per la manutenzione evolutiva e gestionale degli stessi.

Sono state avviate le attività per la realizzazione di un'anagrafe nazionale dei marittimi - **ANGEMAR** – allineata in tempo reale con le altre anagrafi di interesse nazionale tramite la **PDND (Piattaforma Digitale Nazionale Dati)** ed aggiornata costantemente dalle Capitanerie di porto con tutte le informazioni attualmente riportate nel libretto di navigazione. La realizzazione di tale anagrafica risulta funzionale all'introduzione di un nuovo libretto di navigazione in modalità plastificata e digitale (per il tramite del sistema IT-Wallet), consentendo il superamento dell'attuale documento in formato cartaceo e la verifica digitale, da parte dei soggetti istituzionali e degli operatori autorizzati, dei titoli, delle abilitazioni e delle certificazioni dei marittimi.
Infine, il MIT sta partecipando ai lavori coordinati dall'EMSA per lo sviluppo della piattaforma europea di e-certificates, finalizzata al rilascio, da parte dell'Amministrazione italiana, dei certificati di competenza e di addestramento in formato digitale, in coerenza con gli standard europei e internazionali.

B. Proposte di indirizzi programmatici ed obiettivi da conseguire in vista della redazione del Piano del Mare 2026-2028

Il Dipartimento per le politiche del mare, nel mese di giugno 2025, come noto, ha avviato una consultazione degli *stakeholder* pubblici e privati finalizzata alla raccolta di pareri e contributi utili per la predisposizione del Piano del Mare per il triennio 2026-2028. Questo nuovo piano - secondo quanto rappresentato in occasione di eventi pubblici - si caratterizzerà per un approccio ancora più pragmatico verso obiettivi specifici, puntando a sintetizzare la legislazione internazionale, europea e nazionale. L'obiettivo sarà quello di fornire un quadro giuridico più snello e chiaro agli operatori del settore, evitando duplicazioni e sovrapposizioni che potrebbero minare la competitività delle imprese italiane. Si lavorerà inoltre all'accennata strategia industriale marittima nazionale anche allo scopo di sostenere i cantieri navali nazionali e quindi europei di fronte alla concorrenza asiatica. In coerenza con gli obiettivi delineati dal Piano del Mare, per l'anno 2026 si intende dare continuità e piena attuazione alle iniziative già avviate nel corso degli anni precedenti e puntualmente descritte nella presente relazione sullo stato di attuazione 2025, consolidandone i risultati e sviluppando ulteriori interventi coerenti con le priorità strategiche del settore.

Obiettivo trasversale

A seguito del sopravvenire di ulteriori pianificazioni strategiche a livello europeo e nazionale, tra cui il Quadro strategico nazionale AFIR e la Strategia industriale marittima nazionale (discendente da quella Europea)[3], è necessario prevedere meccanismi di coordinamento tra tali documenti ed il prossimo Piano del mare, al fine di evitare potenziali sovrapposizioni, duplicazioni.

Direttrice 2.1 "Spazi Marittimi"

Nel corso del 2026 si prevede di proseguire e consolidare il percorso già avviato nell'ambito della fase di implementazione e monitoraggio dei Piani di gestione dello spazio marittimo, in coerenza con quanto delineato nella *"Proposta operativa per l'avvio della fase di implementazione e monitoraggio dei Piani"*. In particolare, si intende dare continuità ai lavori dei Tavoli tecnici e dei Gruppi di lavoro previsti.

Come già anticipato, il principale risultato atteso nel breve termine riguarda il settore della produzione di energia da fonti rinnovabili, profilo ampiamente considerato nel Piano del Mare, attraverso la finalizzazione del citato studio volto all'individuazione delle aree idonee allo sviluppo dell'eolico offshore.

Direttrice 2.2 "Rotte commerciali"

- Nel corso del 2026 si prevede di conferire l'opportuno maggiore grado di autonomia alla Regione Sicilia nella gestione dei collegamenti tra l'isola e la penisola, nonché con le isole minori, rimanendo le incombenze ministeriali riconnesse alla mera assegnazione di talune linee di

[3] Come noto l'industria marittima costituisce un settore strategico dell'economia nazionale: riveste un ruolo essenziale nelle catene di approvvigionamento industriali e manifatturiere, e quindi trasportistiche e logistiche, nonché nel commercio internazionale e nella difesa. Le prossime strategie marittime industriali e portuali dell'UE, sulla cui traccia la pianificazione nazionale dell'economia marittima deve necessariamente camminare, intendono garantire che i porti e le industrie marittime europee siano attrezzati per guidare la transizione energetica pulita e digitale, sostenere la difesa e il commercio e rimanere competitivi a livello globale. L'industria marittima e portuale è vitale per la sovranità dell'Europa, la priorità individuata in ambito UE e quella di è rafforzarne la competitività, promuovendone al contempo la decarbonizzazione. In un tale scenario, la strategia in argomento - utile al rafforzamento della competitività del sistema produttivo nazionale direttamente riconducibile al comparto marittimo/ trasportistico nella sua più ampia accezione - al fine di contribuire alla crescita dell'economia, dovrebbe articolarsi lungo i seguenti pilastri:

a. Rafforzamento e consolidamento della cantieristica;
b. Rinnovo delle flotte nell'evoluzione del mercato dello shipping;
c. Sviluppo dei carburanti alternativi: Piano Strategico Nazionale AFIR e scelte dell'industria;
d. Allineamento delle politiche climatiche europee alle politiche di decarbonizzazione internazionali.

finanziamento. Ciò in coerenza alla già prevista ed esistente autonomia di gestione in altre Regioni /territori insulari.

- Le **sfide** relative a tale direttrice, **anche sulla scorta di quanto emerso dagli armatori, sul medio e lungo periodo,** riguardano alcuni nodi strategici da affrontare anche per garantire la continuità e la competitività delle AdM:
  - **sostenere** la competitività e l'ammodernamento delle flotte italiane, con un focus particolare alle navi tragetto/Ro-Ro/Ro-Ro Pax che hanno garantito il primato a livello europeo dell'Italia nello *Short Sea Shipping* e che denotano, di contro, un'età media superiore a quella continentale;
  - **ammodernare** la rete portuale e rendere più efficienti le procedure operative, sia a terra sia a bordo;
  - **potenziare** l'integrazione modale, investendo nella digitalizzazione e nell'interoperabilità dei sistemi nel solco dell'impalcatura normativa esistente sulle attribuzioni delle funzioni di settore e delle previsioni del PNRR, così da garantire un passaggio più fluido di dati tra mare, porti, strada e ferrovia;
  - **migliorare** la sostenibilità ambientale delle infrastrutture portuali, con interventi come il *cold ironing* e quindi l'elettrificazione delle banchine, la costituzione di CER, l'implementazione di *hub* di ricarica di veicoli elettrrici nell'ambito territoriale degli scali.

Direttrice: 2.3 "I Porti"

In ordine a tale direttrice si conferma di proseguire su:

- rafforzamento della capacità amministrativa e riduzione dei tempi procedurali per le opere portuali strategiche;
- completamento degli interventi infrastrutturali in corso e programmazione del fabbisogno del prossimo triennio;
- valorizzazione del ruolo dei dragaggi e dell'adeguamento dei fondali come elementi abilitanti per competitività e sicurezza;
- completamento della rete OPS nei porti TEN-T entro le scadenze AFIR;
- sviluppo delle infrastrutture necessarie per l'utilizzo di combustibili alternativi;
- maggiore standardizzazione dei flussi informativi tra AdSP,, operatori logistici e Amministrazioni competenti del settore in base all'impalcatura normativa esistente;
- potenziamento dell'accessibilità ferroviaria e stradale ai porti, con priorità ai nodi TEN-T;.
- aggiornamento delle procedure ex art. 5-bis L. 84/1994 e rafforzamento del ruolo delle AdSP nella pianificazione territoriale.

Direttrice: 2.5 "Transizione ecologica dell'industria del mare"

Circa tale direttrice è necessario:

- proseguire nell'azione di dialogo con le Istituzioni internazionali (in particolare UE ed IMO) ai fini di valutare un eventuale prolungamento delle *dead-line* sui traguardi della riduzione delle gas emissione e della decarbonizzazione;
- pervenire ad un'armonizzazione tra le previsioni (comprese riconnesse *dead-line* di entrata a regime) della normativa comunitaria, IMO ed altre disposizioni di rango internazionale in materia di *gas emission* e di decarbonizzazione del settore marittimo;
- esplorare concreta possibilità, in linea tecnico-giuridico, di implementare apposita norma diretta alla destinazione dei proventi derivanti dalla tassazione ETS all'accompagnamento nella transizione ecologica del comparto (ad es, rinnovo flotte)

Direttrice: 2.7 "Cantieristica" e Direttrice 2.8 "Industria armatoriale"

Relativamente a questa direttrice emerge l'esigenza di potenziare la cantieristica nazionale al fine di mantenimento delle posizioni di primato UE ed internazionale, nelle costruzioni di navi mercantili

(sia navi traghetto, Ro-Ro/Ro-Ro pax, crociere) e di unità da diporto, ricorrendo a forme di incentivazione compatibili con gli Aiuti di Stato, valorizzando l'esigenza che il comparto delle costruzioni navali europei deve limitare la forte e pressante concorrenza dei Paesi asiatici. Tale potenziamento è altresì necessario per adeguare l'offerta di costruzioni a fronte dell'accresciuta domanda di unità dalle caratteristiche strutturali ed impiantistiche compatibili con i traguardi previsti dalla transizione ecologica.

Direttrice: 2.9 "Lavoro marittimo"

In tale ambito, si prevede di proseguire le attività in essere in materia di semplificazione amministrativa e digitalizzazione, nonché di promuovere nuove azioni finalizzate a favorire la parità di genere e l'inclusione nelle professioni marittime, intervenendo sia sulle modalità di accesso al settore sia sui percorsi di sviluppo e progressione di carriera.

Particolare attenzione sarà, inoltre, rivolta al rafforzamento delle misure volte a contrastare la persistente carenza di personale, attraverso interventi regolatori, formativi e di incentivazione, in grado di rendere il comparto del trasporto marittimo più attrattivo e competitivo.
Parallelamente, l'Amministrazione intende intensificare le iniziative di sensibilizzazione e divulgazione del mondo del mare, promuovendo la diffusione di un'autentica cultura del mare sin dalle prime fasi del percorso educativo, a partire dalla scuola primaria, mediante il coinvolgimento e la collaborazione con gli altri soggetti istituzionali competenti, in particolare il Ministero dell'Istruzione e il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, nonché con il sistema della formazione e gli operatori del settore.

Direttrice: 2.13 "Turismo del mare" (para 2.13.4 nautica da diporto)

Nell'ambito degli elementi conoscitivi indispensabili per la predisposizione del prossimo «Piano del Mare 2026-2028», con riferimento alla Direttrice 2.13 "Turismi del mare" – Punto 2.13.4 "Nautica da diporto" si segnalano quali iniziative da porre in essere:

- **Professionalizzazione della nautica da diporto ad uso commerciale - s**i intende limitare ai soli natanti da diporto la valenza della patente nautica quale titolo per il comando di unità da diporto adibite agli usi commerciali di cui al decreto 1° settembre 2021.

  Per le imbarcazioni e le navi da diporto adibite a noleggio commerciale è confermato e sviluppato l'obbligo della titolarità di un certificato di competenza del diporto conforme alla Convenzione IMO STCW 78 come emendata, di un endorsement di un certificato estero rilasciato dalla competente autorità consolare italiana o del titolo professionale di ufficiale di navigazione del diporto di 2ª classe.

- **Decreto unico di disciplina dei programmi e delle modalità d'esame per il conseguimento delle patenti nautiche ed attuazione della patente nautica di categoria D, tipo D2 - s**i intende unificare il decreto ministeriale 10 agosto 2021 (adozione dei programmi di esame per il conseguimento delle patenti nautiche di categoria **A, B e C** e modalità di svolgimento delle prove) con il decreto ministeriale 27 novembre 2024 (programma del corso formativo e modalità di svolgimento dell'esame per il conseguimento della patente nautica di categoria **D, tipo D1**), integrando le disposizione attuative della patente nautica di categoria **D, tipo D2**, patente speciale per l'inclusione dei cittadini di cui alla legge 5 febbraio 1992, n. 104 (legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate) e dei cittadini con patologie che li rendono non idonei al conseguimento della patente di categoria A.

- **Revisione del decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152 (regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto) -** L'esperienza maturata nei primi cinque anni di attuazione dell'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto ha promosso:

- lo sviluppo di un nuovo software, allineato alla riforma del codice della nautica da diporto e alle effettive forme di negozi giuridici del codice civile applicati alla nautica da diporto. Il collegamento dell'Archivio telematico centrale con gli organi accertatori, gli ufficiali liquidatori, le unità di polizia giudiziaria operanti nei tribunali e l'Agenzia delle entrate mira a eliminare le comunicazioni esterne al *software*, accelerando i procedimenti amministrativi connessi, con particolare riferimento all'iscrizione di ipoteche, sequestri, dissequestri, confische. Il progetto del software è pronto, mancano fondi per il suo sviluppo informatico;
- lo studio di semplificazioni degli adempimenti e di diminuzioni di oneri per gli utenti, che diminuiscono drasticamente i tempi attuali dei procedimenti amministrativi, eliminando ridondanze.

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DPM-0000882-A-10/04/2026

Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri
Ministero per la protezione civile e le Politiche del mare
Dipartimento per le politiche del Mare del Ministero per la protezione civile e le politiche del Mare
Via dei Robilant, 11 00135 ROMA
dipartimento.politichedelmare@pec.governo.it
dipartimento.politichedelmare@governo.it

e, p,c. Ufficio di Gabinetto
ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it

Rife: e-mail del 25 marzo scorso

Oggetto: Relazione sullo stato di attuazione del Piano del mare per l'anno 2025

In ordine al contenuto di cui alla e-mail in riferimento, si restituisce l'allegata bozza di relazione in oggetto, recante talune limitate integrazioni/modifiche scaturite a seguito di speditivo confronto con le direzioni generali interessate.

Nel restare a disposizione per ogni esigenza, si porgono i più cordiali saluti.

IL CAPO DIPARTIMENTO
Ing. Stefano Fabrizio Riazzola

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 2023-2025»

Anno 2025

(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)

La presente Relazione illustra al Parlamento le attività svolte dai pertinenti Dicasteri nel corso dell'anno 2025 ai fini dell'attuazione degli indirizzi strategici in materia di politiche marittime espressi nel 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 di seguito elencati:

- Il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale ha fornito il proprio contributo con e-mail in data 23.01.2026;
- Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha fornito il proprio contributo con nota prot. 16105 in data 31.12.2025;
- Il Ministero della difesa ha fornito il proprio contributo con nota prot. n. 2866 in data 22.01.2026;
- Il Ministero delle imprese e del *made in Italy* ha fornito il proprio contributo con e-mail in data____;
- Il Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste ha fornito il proprio contributo con nota prot. n.__ in data____;
- Il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ha fornito il proprio contributo con nota prot. 32829 del 18.12.2025;
- Il Ministero dell'economia e delle finanze ha fornito il proprio contributo con nota prot. n. 63057 in data 19.12.2025;
- Il Ministero della cultura ha fornito il proprio contributo con nota prot. _____in data_____;
- Il Ministero del turismo ha fornito il proprio contributo con nota prot. n. 274786 in data 15.12.2025;
- Il Ministro per gli Affari regionali e le Autonomie ha fornito il proprio contributo con nota prot. _____in data_____;
- Il Ministro per gli affari europei, il PNRR e le politiche di coesione ha fornito il proprio contributo con e-mail del 31.12.2025;

La relazione comprende anche il rapporto sull'attività del Comitato Interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), 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.

Sommario

INTRODUZIONE 1
1. SPAZI MARITTIMI 4
2. ROTTE COMMERCIALI 7
3. I PORTI 10
4. ENERGIA PROVENIENTE DAL MARE 18
5. TRANSIZIONE ECOLOGICA DELL'INDUSTRIA DEL MARE 20
6. PESCA E ACQUACOLTURA 22
7. CANTIERISTICA 23
8. INDUSTRIA ARMATORIALE 25
9. LAVORO MARITTIMO 27
10. GLI ECOSISTEMI E LE AREE MARINE PROTETTE 30
11. DIMENSIONE SUBACQUEA E RISORSE GEOLOGICHE DEI FONDALI 32
12. SISTEMA DELLE ISOLE MINORI 37
13. TURISMI DEL MARE 39
14. CAMBIAMENTI CLIMATICI 41
15. COOPERAZIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE 43
16. SICUREZZA 48

INTRODUZIONE

L'Italia, per la sua posizione e conformazione geografica, economia di trasformazione e vocazione marittima, ambisce a un ruolo di primo piano nell'economia del mare europea ed internazionale.

La nostra Penisola è immersa al centro del Mediterraneo, dove si sviluppa il flusso di rotte che collegano l'Indo-Pacifico all'Oceano Atlantico e all'Europa. Con i suoi 8.000 Km di costa, 15 Regioni che affacciano sul mare e un vasto sistema insulare, dipende dal mare per diversi fattori vitali per il funzionamento della nostra società, che riguardano i trasporti, il commercio, la portualità, l'industria, l'approvvigionamento energetico, la sicurezza, le comunicazioni digitali, la valorizzazione sostenibile delle risorse, il turismo, la cultura, la pesca, la protezione dell'ambiente.

In Italia, l'economia del mare genera un valore aggiunto pari a 76,6 miliardi di euro, con 1,1 milioni di occupati. Considerato il moltiplicatore economico (1,8), essa apporta un contributo al Prodotto interno lordo di oltre 200 miliardi di euro (pari all'11,3% del PIL nazionale)[1].

Riconoscendo l'interesse strategico dell'economia marittima, il 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].

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

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 31 luglio 2023 il CIPOM ha approvato all'unanimità il primo Piano del mare nazionale, redatto grazie all'impegno profuso da tutti i soggetti istituzionali e avvalendosi di un gruppo di dieci esperti di questioni marittime, a seguito di specifiche audizioni tematiche, che hanno coinvolto, altresì, esponenti del mondo dell'imprenditoria, dell'associazionismo e della ricerca, assieme alle pertinenti Amministrazioni.

Il Piano costituisce il riferimento per gli strumenti di pianificazione di settore e rappresenta lo strumento unitario di pianificazione strategica delle politiche marittime nazionali. Esso definisce una visione olistica del sistema-mare, inteso quale ambito trasversale che integra dimensioni economiche, ambientali, sociali, infrastrutturali, energetiche, culturali, di sicurezza e di proiezione internazionale. Il Piano e 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.

[1] Fonte: Ossermare 2025 - Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne e "Risorsa mare" di TEHA group.
[2] Decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito con modificazioni dalla legge 16 dicembre 2022 n. 204.

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, il Presidente del Consiglio dei ministri o un Ministro da lui delegato trasmette alle Camere, entro il 31 maggio di ogni anno, una relazione sullo stato di attuazione del Piano del mare.

La presente Relazione annuale riferisce quindi sull'attuazione del «Piano del mare 2023-2025» nel corso dell'anno 2025, dando conto delle attività svolte, dei risultati conseguiti e delle principali criticità emerse, sulla base dei contributi forniti dalle Amministrazioni competenti nell'ambito delle rispettive attribuzioni e coordinati dal Dipartimento per le politiche del mare.

La Relazione non si esaurisce in un adempimento informativo nei confronti del Parlamento, ma si configura quale strumento di monitoraggio dinamico e di valutazione integrata dell'azione dello Stato sul mare.

Si evidenzia infine l'attività svolta dal CIPOM nel corso del 2025 finalizzata a fornire il necessario coordinamento interministeriale per l'attuazione delle politiche del mare, che si è sviluppata attraverso un articolato programma di sedute e di riunioni preparatorie finalizzate all'esame, alla proposta e all'avanzamento dei lavori programmati nell'ambito del Piano del mare. Nel periodo di riferimento, si sono tenute complessivamente quattro riunioni del Comitato nelle date del 20 maggio, 25 giugno, 29 luglio e 14 ottobre 2025, nel corso delle quali sono stati esaminati i principali *dossier* strategici afferenti alle competenze del Cipom.

A supporto di tali attività, il Dipartimento per le politiche del mare ha tenuto sei riunioni tecnico-preparatorie il 3 febbraio, 9 aprile, 13 maggio, 16 giugno, 16 luglio e 16 settembre 2025, per la preparazione istruttoria dei temi all'ordine del giorno del Comitato, assicurando il necessario coordinamento interministeriale per la definizione dei contenuti. Nel complesso sono stati istruiti e trattati 23 argomenti, articolati nell'ambito dei cinque ordini del giorno delle sedute del Cipom.

Il Comitato ha adottato nel corso delle suddette attività due delibere concernenti:

– l'approvazione della relazione sullo stato d'attuazione del Piano del mare, ai sensi dell'art.12, comma 10, del decreto-legge11 novembre 2022, n. 17, convertito con modificazioni dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204,
– il parere di compatibilità alle linee politico-strategiche espresse nel Piano del mare (ai sensi del punto 5.3. della direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 febbraio 2024, in materia di coordinamento delle politiche del mare), dello schema di D.P.R. per l'istituzione della zona economica esclusiva (ZEE).

Argomento di fondamentale importanza e trasversale a tutte le direttrici è inoltre quello della necessità di porre rimedio ad un problema culturale di scarsa consapevolezza della vocazione marittima del nostro Paese, che penalizza fortemente la possibilità di cogliere appieno il potenziale di crescita per il nostro Paese racchiuso nella risorsa mare. È quindi urgente favorire una piena diffusione della cultura marittima presso la società civile, le scuole, le imprese e le stesse istituzioni pubbliche al fine di infondere conoscenza e valorizzare il mare quale risorsa ambientale, culturale, scientifica ed economica, nonché per diffondere tra le giovani generazioni i valori della cultura marinara e della tutela dell'ambiente marino.

A tal fine, il Ministro per le Politiche del mare ha organizzato, attraverso l'omonimo Dipartimento, le seguenti iniziative, volte a contribuire alla diffusione della cultura marittima:

- la seconda edizione della rassegna letteraria "Pagine d'aMare", dedicata alla narrativa, alla saggistica e alla divulgazione connesse al mare come luogo di cultura, storia e identità;

- l’evento “Giornata del Mare” nell’ambito di Expo Osaka 2025, concepito come vetrina internazionale per presentare le eccellenze italiane nel campo della sostenibilità marina, dell’innovazione e dell’economia blu;
- gli Stati Generali delle Isole Minori Marine, occasione di confronto istituzionale sulle peculiarità, le esigenze e le prospettive di sviluppo dei territori insulari.

A tali iniziative si è affiancato un ciclo itinerante di approfondimenti tematici intitolato “Parliamodimare”, ideato come occasione di confronto tra amministrazioni nazionali e locali, operatori economici e rappresentanti del terzo settore. Nel 2025, il ciclo si è articolato sui seguenti tre appuntamenti:

- Pozzallo (RG) – “La pesca, l'acquacoltura e il coraggio di scommettere”;
- Venezia – “Il lavoro marittimo, navigando tra innovazione e formazione”;
- Castellammare di Stabia (NA) – “La strategia industriale marittima, per costruire assieme le navi del futuro”.

A ciò si aggiungono gli sforzi profusi da altri Dicasteri l’11 aprile di ogni anno, in occasione della Giornata del mare e della cultura marinara, istituita in Italia con le stesse finalità dal decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229.

Molteplici sono state le iniziative realizzate, con il contributo centrale del Ministero dell’istruzione e del merito per il coinvolgimento degli studenti, e con un articolato calendario di attività nelle istituzioni scolastiche di ogni ordine e grado, in collaborazione con la Marina, il Corpo delle Capitanerie di porto e quello della Guardia di Finanza.

Anche il MAECI ha partecipato con un comunicato sulle principali attività da esso svolte in ambito marittimo, declinato nelle sue diverse dimensioni di sicurezza, ambientale e promozione dell’economia blu.

Per il tramite delle proprie rappresentanze diplomatiche e consolari, ha inoltre diramato alle 54 scuole italiane operanti all’estero un’informativa relativa alla “Giornata del Mare” incoraggiando queste ultime a realizzare attività su tale tema.

Infine, grazie alla disponibilità del Fondo per l’economia blu, istituito dall’articolo 1, comma 725, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, sono state prese le seguenti iniziative:

- istituzione del titolo di Capitale italiana del mare (Decreto interministeriale del 4 novembre 2025) da assegnare annualmente, assieme alla dotazione di 1 milione di euro, al Comune costiero in grado di presentare la migliore progettualità per la diffusione della cultura marittima;
- pubblicazione di un Avviso pubblico (10 dicembre 2025) finalizzato al finanziamento di interventi di sviluppo, riqualificazione e ammodernamento di porticcioli, approdi e borghi marinari, destinato a Comuni litoranei italiani, Unioni di Comuni, Comunità isolane e arcipelaghi con popolazione residente non superiore a 30.000 abitanti, per un importo complessivo di 2.100.000 euro.

1. SPAZI MARITTIMI

Un'efficace gestione degli spazi marittimi nazionali costituisce presupposto essenziale per lo sviluppo di qualsiasi attività marina antropica e per un'economia blu perfettamente in equilibrio tra sostenibilità e valorizzazione delle risorse marine, nonché coerente con gli interessi strategici dello Stato.

Tale gestione si colloca all'intersezione di molteplici tematiche e direttrici, coinvolgendo aspetti concernenti l'esercizio delle prerogative sovrane, la pianificazione, la sicurezza, la tutela ambientale e lo sviluppo economico. Essa è inoltre funzionale a garantire un uso ordinato e razionale degli spazi marittimi, riducendo conflitti tra utilizzi concorrenti e rafforzando la capacità dello Stato di esercitare un'efficace azione di indirizzo e controllo nel dominio marittimo.

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 concorre 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).

La norma è antecedente all'istituzione sia del CIPOM sia del Dipartimento per le politiche del mare cui le disposizioni attuali attribuiscono il ruolo di coordinamento rispettivamente strategico e tecnico delle politiche medesime. Nel corso della riunione tecnico-preparatoria del 3 febbraio 2025, è emersa la necessità di attribuire un ruolo attivo al Dipartimento nel TIC, in ragione della sua trasversalità e dell'esigenza di assicurare la visione d'insieme all'attività di pianificazione conseguente all'approvazione dei Piani nazionali di gestione dello spazio marittimo, ferma restando la competenza del MIT e mantenendo il TIC presso la Presidenza del Consiglio dei ministri. Tale decisione, si è tradotta nella formulazione di uno specifico emendamento al d.d.l. "Valorizzazione risorsa mare" approvato dal Consiglio dei ministri il 25 novembre 2024.

Inoltre, la gestione degli spazi marittimi è strettamente connessa all'estensione della giurisdizione marittima dello Stato, potendosi esercitare pienamente solo entro i suoi limiti. Un primo importante passo in avanti verso l'ampliamento dei suddetti confini è stato compiuto il 25 giugno 2025. In tale data, il Cipom ha infatti adottato il parere di compatibilità alla politica generale del Governo espressa nel Piano del mare (ai sensi del punto 5.3. della direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 febbraio 2024, in materia di coordinamento delle politiche del mare) della bozza di un D.P.R. elaborato dal MAECI su una prima proclamazione parziale della Zona economica esclusiva (ZEE) nelle acque antistanti la Croazia e la Grecia – oggetto di accordi già stipulati - nonché nel Mar Tirreno centrale e meridionale, in cui l'Italia è frontista di sé stessa. Nel corso della stessa seduta, è stata, altresì, indicata l'opportunità d'istituire un tavolo tecnico per compiere una ricognizione degli interessi nazionali marittimi nei quadranti non interessati da questa prima proclamazione parziale, sì da disporre del quadro informativo necessario per una negoziazione ottimale e pienamente consapevole, a beneficio del MAECI.

Con riferimento invece alle attività sulla piattaforma continentale, nell'ambito della stessa riunione, è altresì emersa la necessità di novellare l'ormai superata legge 613 del 21 luglio 1967, che reca la disciplina delle attività di prospezione, ricerca e coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi nel sottofondo marino e che risulta addirittura antecedente alla stessa UNCLOS.

Il Comitato interministeriale per le politiche del mare ha quindi svolto un ruolo centrale nel garantire l'unitarietà dell'azione di Governo in materia di spazi marittimi, assicurando il raccordo tra

le amministrazioni competenti e favorendo l'integrazione delle politiche settoriali. Il Dipartimento per le politiche del mare ha invece assicurato il coordinamento tecnico-amministrativo e il supporto alle attività di pianificazione, monitoraggio e indirizzo strategico, contribuendo alla coerenza complessiva dell'azione istituzionale.

In ordine alla pianificazione dello spazio marittimo (PSM), nel corso dell'anno è stata avviata la fase attuativa dei Piani di gestione dello spazio marittimo, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 25 settembre 2024, n. 237, ai sensi del decreto legislativo 17 ottobre 2016, n. 201. L'attenzione si è progressivamente spostata dalla definizione del quadro pianificatorio alla verifica della sua concreta applicazione, anche al fine di garantirne la coerenza con le esigenze settoriali emergenti e con le pianificazioni degli Stati membri confinanti. In tale contesto nell'ambito del Comitato tecnico ~~dedicato al monitoraggio dell'attuazione dei Piani~~, in data 12 marzo 2025, è stato attivato il tavolo interistituzionale "*Eolico offshore nella PSM*", con l'obiettivo di avviare uno studio propedeutico~~i~~ all'individuazione, da parte del MASE in collaborazione col il MIT in qualità di Autorità competente per la PSM delle~~i~~ aree maggiormente vocate ~~al~~per lo sviluppo dell'energia eolica ~~d'altura~~ offshore all'interno delle acque marine oggetto dei PGSM. Nel corso del 2025 è proseguita, inoltre, la partecipazione dell'Italia alle consultazioni pubbliche transfrontaliere avviate da altri Stati membri dell'Unione europea nell'ambito della P~~p~~ianificazione dello spazio marittimo ai sensi della Direttiva 2014/89/UE. In particolare, le consultazioni promosse da Francia e Croazia hanno consentito di approfondire le interazioni tra le rispettive pianificazioni nazionali e di rafforzare il coordinamento a livello di bacino marittimo, anche attraverso l'esame delle risultanze in apposite sedute del Comitato tecnico ~~di monitoraggio~~.

Nell'ambito della direttrice "Spazi marittimi", u~~U~~n passaggio di particolare rilievo ha riguardato l'istituzione parziale della Zona economica esclusiva italiana. A seguito del parere favorevole espresso dal Comitato interministeriale per le politiche del mare nella seduta del 25 giugno 2025, il Consiglio dei ministri ha approvato lo schema di regolamento per l'istituzione parziale della Zona economica esclusiva ai sensi della legge 14 giugno 2021, n. 91. Il regolamento è stato successivamente approvato in via definitiva dal Consiglio dei ministri il 18 settembre 2025, su iniziativa del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, ed è entrato in vigore con decreto del Presidente della Repubblica del 26 settembre 2025. La Zona economica esclusiva istituita interessa il Mar Adriatico centro-settentrionale, il Mar Ionio e il Mar Tirreno meridionale. Sono proseguiti i negoziati per la delimitazione delle rispettive ZEE con Malta.

Nel corso del 2025, è inoltre proseguito l'*iter* di approvazione parlamentare del disegno di legge di iniziativa governativa per la "Valorizzazione della risorsa mare", approvato dal Consiglio dei ministri il 25 novembre 2024 e presentato al Parlamento, in particolare al Senato della Repubblica, nel mese di agosto 2025. Il provvedimento prevede l'istituzione della zona contigua sino a 24 miglia nautiche dalla linea di base, nella quale, conformemente a quanto previsto dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, lo Stato costiero può esercitare il controllo necessario al fine di prevenire o punire le violazioni delle proprie leggi e regolamenti in materia doganale, fiscale, sanitaria, di immigrazione e di tutela del patrimonio culturale subacqueo. L'istituzione della zona contigua è stata proposta dal Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare e dal Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale.

Infine, si evidenzia che su mandato del Cipom attribuito nella seduta del 20 maggio 2025, è stato predisposto uno schema normativo relativo al Passaggio inoffensivo, attualmente in coordinamento con i Dicasteri competenti per le materie elencate nell'art. 21 della UNCLOS (MAECI, MIT, MEF, Min. Interno).

2. ROTTE COMMERCIALI

La direttrice “Rotte commerciali” attiene alla continuità, all’efficienza e alla competitività dei collegamenti marittimi nazionali e internazionali, incidendo direttamente sul funzionamento del sistema logistico-portuale, sulla mobilità delle merci e dei passeggeri e sul posizionamento dell’Italia nei principali corridoi commerciali euro-mediterranei e globali. Essa rappresenta un ambito strategico per il rafforzamento dell’intermodalità, per la resilienza delle catene di approvvigionamento e per la sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti.

Nel corso del 2025, le attività riconducibili alla direttrice si sono sviluppate lungo un ampio spettro di interventi, riguardanti i collegamenti marittimi di passeggeri e merci, le infrastrutture e i servizi a supporto dei traffici, nonché il quadro normativo, regolatorio e fiscale di riferimento, con l’obiettivo di rafforzare continuità, efficienza e competitività delle rotte e delle filiere logistiche connesse.

Con particolare riguardo al traffico passeggeri e merci con le isole maggiori e con le isole minori, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell’ottica di una maggiore semplificazione della disciplina e coerentemente con il decentramento amministrativo operante in altre realtà regionali, ha proseguito proficui contatti con la Regione Siciliana, affinché la Regione acquisisca una maggiore autonomia nella disciplina della gestione del servizio. All’attualità, pur risultando l’istruttoria in una fase avanzata, non si è ancora pervenuti a una definizione operativa delle iniziative intraprese nell’ottica sopraindicata; si ritiene tuttavia che il risultato atteso possa essere traguardato nel corso del 2026. Per quanto attiene, invece, agli aspetti infrastrutturali, si evidenzia che, nell’ambito del generale potenziamento dell’accessibilità e della ricettività portuale previsto dal programma di opere di cui al decreto ministeriale n. 330 del 2021, sono in corso iniziative dirette all’implementazione dell’offerta di approdo nei porti principali di collegamento con le isole maggiori nonché con quelle minori, e sull’attuazione dell’anzidetto programma il MIT effettua un monitoraggio dedicato.

In relazione al traffico passeggieri il segmento delle crociere si colloca tra quelli a maggior crescita nell’ultimo triennio supportati da interventi rivolti allo sviluppo dell’accessibilità marittima nonché della resilienza delle infrastrutture e all’aumento selettivo della capacità portuale dedicati (si citano a mero titolo esemplificativo le iniziative nei porti di Civitavecchia, Napoli, Venezia, Genova, Palermo e Bari)

Con riferimento al trasporto merci in contenitore, sono stati conseguiti significativi risultati nell’ambito dello sviluppo dell’accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali oggetto di finanziamento a valere sul Piano Nazionale Complementare ~~Fondo complementare al PNRR~~, e in particolare sulle previsioni del D.M. n. 330 del 2021. In tale contesto risultano in fase di avanzata attuazione interventi infrastrutturali con livelli di completamento mediamente superiori al 70–80 per cento per le opere maggiormente mature, come da monitoraggi in corso presso le Autorità di sistema portuale. Ulteriore impulso alla crescita del comparto del trasporto containerizzato è assicurato dalle iniziative di infrastrutturazione di ultimo e penultimo miglio ferroviario, anch’esse ricomprese nelle previsioni del citato D.M. n. 330 del 2021 e riferite in particolare ai principali *hub* di traffico; in tale quadro si evidenzia il ruolo del porto di Gioia Tauro che, nel 2024, ha registrato una movimentazione pari a 3,94 milioni di TEU, con un incremento di circa l’11 per cento rispetto all’anno precedente, confermandosi quale principale *hub* nazionale del traffico containerizzato e nodo strategico delle catene logistiche euro-mediterranee.

Un ambito di particolare rilievo per l’organizzazione delle rotte e la competitività delle filiere logistiche è rappresentato dalle Autostrade del Mare, che si confermano una delle leve strategiche

della logistica nazionale, non solo per ridurre l'impatto ambientale e migliorare la mobilità delle merci, ma anche per sostenere il posizionamento dell'Italia nei mercati globali, in una prospettiva di sviluppo futuro del settore. A tal specifico riguardo basti citare che il numero dei collegamenti è aumentato di quasi il 50% in vent'anni, e che, nello stesso periodo, il volume della flotta impiegata è cresciuto del 111% con un aumento esponenziale dei metri lineari disponibili per il trasporto di mezzi pesanti sulle anzidette vie marittime.

In relazione al trasporto fluvio-marittimo, si rileva il persistente interesse a livello dell'Unione europea per modalità di trasporto alternative e complementari a quello su gomma, in chiave di intermodalità e di parziale sostituzione del trasporto stradale, come testimoniato dal progetto europeo "Cristal" (periodo 2022–2025), finanziato con un *budget* complessivo di 6,8 milioni di euro, con il duplice obiettivo di aumentare di almeno il 20 per cento la quota fluviale di trasporto merci e di migliorare dell'80 per cento l'affidabilità del sistema, attraverso sperimentazioni condotte in tre siti pilota in Italia, Polonia e Francia; in Italia, la fase sperimentale è stata condotta sul sistema idroviario Padano-Veneto, con ricerche e analisi svolte da AIPo, ENEA, Infrastrutture Venete e SOGESCA, coordinate da Unioncamere, capofila del *pilot* italiano, e da Uniontrasporti, *competence center* del sistema camerale sui temi della logistica e della mobilità sostenibile.

Infine, con riferimento al quadro normativo e regolatorio quale strumento di protezione e sviluppo dei servizi marittimi, nel corso del 2025 si è registrato un forte impegno istituzionale nel supportare iniziative, anche a livello parlamentare, dirette alla revisione del pertinente impianto normativo, tra cui spiccano, per il Codice della navigazione e il relativo regolamento di esecuzione, il disegno di legge S.673 e il disegno di legge C.919, nonché il disegno di legge S.1624 di più ampio respiro nel campo delle attività marittime. Parallelamente, alcune misure estrapolate da tali iniziative ancora pendenti hanno trovato spazio in provvedimenti adottati nel periodo, tra cui la legge 10 novembre 2025, n. 167, che reca una delega al Governo per il riordino della disciplina della navigazione in acque interne e promiscue, e la legge 2 dicembre 2025, n. 182, nonché il decreto 11 marzo 2025 del MIT, rispettivamente recanti disposizioni per la semplificazione e la digitalizzazione dei procedimenti in materia di attività economiche e di servizi, con specifico riferimento, tra l'altro, alla semplificazione della gestione amministrativa del personale marittimo imbarcato, al servizio sanitario di bordo e alla disciplina del servizio dei chimici di porto e, i riferimenti su l'interconnessione, l'interoperabilità, lo scambio di dati e informazioni tra il sistema di monitoraggio del traffico navale (VTMIS) e i sistemi nella disponibilità delle altre Amministrazioni interessate. Processo, quest'ultimo, in corso di implementazione, mediante il raccordo con processi digitalizzati in uso presso le Autorità di Sistema Portuale (AdSP). recante disposizioni per la semplificazione e la digitalizzazione dei procedimenti in materia di attività economiche e di servizi, con specifico riferimento, tra l'altro, alla semplificazione della gestione amministrativa del personale marittimo imbarcato, al servizio sanitario di bordo e alla disciplina del servizio dei chimici di porto. In coerenza con l'impostazione del Piano del Mare circa la competitività del settore, il Ministero dell'economia e delle finanze ha inoltre evidenziato che con l'adozione della decisione C (2024) 8730 *final* del 13 dicembre 2024 il regime della *Tonnage Tax* di cui agli articoli 155-161 del T.U.I.R è stato ulteriormente autorizzato per il decennio dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2033. Si tratta di un regime agevolativo opzionale per la determinazione forfetaria del reddito imponibile derivante dall'utilizzazione di navi adibite al trasporto marittimo o ad attività assimilate.

Il 7 maggio 2025 la Commissione europea ha inoltre rinnovato l'autorizzazione del regime del Registro Internazionale delle navi previsto dal Decreto legge n.457/1997 fino al 2033 con l'obiettivo di incoraggiare le compagnie di navigazione con sede o stabile organizzazione in Italia a iscrivere le

navi adibite a traffici internazionali nei registri dell'Italia e dell'UE/SEE, promuovendo standard sociali, ambientali e di sicurezza.

3. I PORTI

La direttrice “I porti” attiene alla funzione del sistema portuale nazionale quale nodo strategico del sistema logistico e produttivo del Paese, infrastruttura essenziale per la competitività economica, per l’integrazione delle reti di trasporto e per il presidio degli interessi strategici dello Stato sul mare. I porti costituiscono l’interfaccia fisica e funzionale tra il dominio marittimo e il territorio, nonché il principale punto di innesto tra trasporto marittimo, trasporto terrestre e sistemi produttivi, con ricadute dirette sulla continuità delle catene di approvvigionamento, sull’efficienza dei traffici commerciali, sulla sicurezza e sulla resilienza nazionale.

Nel 2025 il Ministero delle infrastrutture e trasporti si è concentrato sull’attuazione degli interventi infrastrutturali programmati, sul rafforzamento della *governance* e della programmazione del sistema portuale, sulla digitalizzazione dei processi amministrativi e doganali e sull’integrazione dei porti italiani nelle reti di trasporto europee e globali, con specifico riguardo agli obiettivi di efficienza logistica, sicurezza, sostenibilità e transizione energetica.

Con riferimento alla importanza di mantenere in efficienza l’intero sistema portuale italiano, in ambito CIPOM è emersa la necessità di assicurare un regime agile e sostenibile dei dragaggi. Il tema, sollevato dal MIT nelle sedute del 17 settembre e 18 dicembre 2024, è stato successivamente trattato in specifiche riunioni tecniche di coordinamento organizzate dal Dipartimento per le politiche del mare ed ulteriormente affrontato nella riunione del Comitato del 29 luglio 2025, nell’ambito della quale il MASE ha illustrato le iniziative in atto. Le iniziative in materia sono proseguite nel corso del 2025. Il MASE ha rappresentato, con riferimento all’obiettivo di affrontare in modo coordinato ed efficiente la semplificazione delle procedure per gli interventi di dragaggio distinguendo, ove possibile, quelli necessari al mantenimento dei fondali da quelli volti al loro approfondimento, di avere completato la procedura di aggiornamento dell’Allegato tecnico al d.m. 15 luglio 2016, n. 173. Nella seduta del 27 novembre 2025 è stata acquisita l’intesa della Conferenza Stato-Regioni (Rep. atti n. 211/CSR) e, con decreto del Ministro dell’ambiente e della sicurezza energetica 16 dicembre 2025, n. 450, è stato approvato l’Allegato tecnico che annulla e sostituisce quello precedente. Tra i punti principali di semplificazione del nuovo Allegato tecnico sono stati evidenziati: la caratterizzazione e classificazione dei materiali di escavo basata sul livello di inquinamento presunto in base alla tipologia portuale e/o dell’area; la riduzione del numero di campionamenti richiesta sulla base della riperimetrazione delle aree basata sul livello di inquinamento presunto; la semplificazione dei saggi eco-tossicologici impiegati per la caratterizzazione; l’armonizzazione della durata di validità delle analisi; e un percorso semplificato per la caratterizzazione dei materiali nel caso di interventi ciclici che interessano le medesime aree di escavo e di riutilizzo. In parallelo, il MIT ha richiamato che nel periodo 2023-2025 la normativa sui dragaggi è stata oggetto di revisione con l’obiettivo di trasformare l’attività in un processo più vicino a una manutenzione ordinaria e circolare, a determinate condizioni e nel rispetto della sicurezza ambientale, richiamando l’insieme delle misure introdotte – incluse quelle relative al rafforzamento del ruolo delle AdSP e alle procedure accelerate per progetti finanziati da PNRR e PNC o di valore strategico – nonché il perfezionamento, nel corso del 2024, dell’*iter* applicativo dell’art. 5-bis della legge 84/1994 e i chiarimenti in ordine all’utilizzo delle casse di colmata.

Sotto il profilo infrastrutturale, è proseguita l’attuazione del programma di opere finanziato ai sensi del decreto ministeriale n. 330 del 2021, a valere sul Fondo complementare al PNRR, finalizzato al potenziamento dell’accessibilità marittima e terrestre, alla resilienza delle infrastrutture portuali e all’adeguamento selettivo della capacità dei bacini, con iniziative rivolte tanto agli scali di rilevanza

nazionale quanto ai porti inseriti nelle reti europee. Più nel dettaglio, tali interventi riguardano l'implementazione dell'offerta di approdo nei porti principali di collegamento con le isole maggiori nonché con quelle minori, l'adeguamento dei fondali, il potenziamento delle banchine operative e il miglioramento delle condizioni di sicurezza e operatività dei *terminal container*. Nel corso del 2025 numerosi interventi hanno registrato avanzamenti significativi, con un progressivo ingresso nelle fasi conclusive di realizzazione, come risulta dai monitoraggi effettuati presso le Autorità di sistema portuale.
Un elemento di contesto di primaria importanza per l'evoluzione degli scali è rappresentato dalla nuova disciplina europea della rete transeuropea dei trasporti. Nel periodo di vigenza del Piano del Mare 2023-2025 è entrato in vigore, il 18 luglio 2024, il nuovo Regolamento (UE) 2024/1679 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete TEN-T, che ha ridefinito il quadro strategico di riferimento, ponendo particolare attenzione all'eliminazione dei colli di bottiglia, al completamento dei collegamenti mancanti e al rafforzamento dell'integrazione tra ferrovie, strade, vie navigabili interne e rotte marittime a corto raggio, connesse ai porti e ai terminali. In tale disegno strategico la Commissione europea ha tenuto conto delle osservazioni formulate dagli Stati membri, riconoscendo l'esigenza di rafforzare le proiezioni dei corridoi verso il Mediterraneo, i Balcani e i Paesi dell'Europa orientale, anche al fine di migliorare l'accessibilità ai porti e la continuità delle catene logistiche euro-mediterranee. Per l'Italia, il nuovo assetto TEN-T valorizza il ruolo portuale prevedendo l'inclusione di ulteriori scali nella rete *core* e *comprehensive*, nonché il rafforzamento dei collegamenti tra porti, retroporti e reti terrestri.

Si colloca in questo quadro anche l'assegnazione, nell'ambito del bando CEF *Transport* 2024, di ulteriori contributi europei a progetti TEN-T localizzati in Italia, con incremento complessivo delle risorse comunitarie destinate al Paese nel periodo di programmazione 2021-2027, inclusi interventi orientati alla digitalizzazione del trasporto intermodale.

Nell'ambito dello sforzo di potenziamento dei porti, con particolare riferimento agli scali *core* TEN-T, merita specifica menzione la Diga foranea di Genova, realizzata per conto dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Opera marittima tra le più complesse in Europa, essa avanza con lavorazioni di cantiere sia in superficie sia sui fondali. Al 12 dicembre 2025 è stato completato l'affondamento del quindicesimo cassone; risultano consolidate oltre 50mila colonne di ghiaia, pari al 79% del totale previsto, con un avanzamento complessivo della ghiaia posata dell'87%; sono inoltre ultimati anche interventi strutturali sulle fondamenta, inclusa l'installazione di dreni lunghi 22 metri a 30 metri di profondità, elementi essenziali per stabilizzare e regolarizzare il piano di appoggio di una parte della diga.

In parallelo all'attuazione delle opere, è proseguita l'azione volta a valorizzare il ruolo dei porti nell'ambito delle Zone Economiche Speciali e delle Zone Logistiche Semplificate, quali strumenti di attrazione degli investimenti e di sviluppo economico. Nel periodo di vigenza del Piano del Mare assume rilievo l'entrata in vigore del decreto-legge 19 settembre 2023, n. 124 (c.d. "Decreto Sud"), convertito con legge 13 novembre 2023, n. 162, che ha istituito – dal 1° gennaio 2024 – la ZES unica per il Mezzogiorno, riunendo le preesistenti ZES regionali. È inoltre prorogata fino al 31 dicembre 2034 la Struttura di missione presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, con funzioni di indirizzo, coordinamento e attuazione delle politiche ZES, inclusa la predisposizione del Piano Strategico triennale, collegato al PNRR. È istituito, inoltre, un Portale *web* e lo Sportello Unico Digitale ZES (S.U.D. ZES) ove confluiscono i SUAP esistenti e che gestiscono tutti i procedimenti amministrativi per insediamenti produttivi nella ZES Unica. Più recentemente la Legge 18 novembre 2025, n. 171 ha esteso l'ambito della ZES Unica comprendendo anche Marche e Umbria – mantenendo inalterati

i sistemi di *governance* già definiti. Il contributo del MIT ha evidenziato, con riferimento ai principali esiti conseguiti, il rilascio di 639 autorizzazioni uniche tramite sportello digitale con tempi medi intorno ai 30 giorni e un valore complessivo degli investimenti stimati, a giugno 2025, pari a 26,9 miliardi di euro, con una dinamica significativa anche in termini occupazionali e di investimenti avviati. I porti principali inclusi nella ZES Unica, secondo quanto previsto dalle precedenti ZES confluite, sono Ancona, Gioia Tauro, Napoli, Salerno, Bari, Brindisi, Taranto, Olbia, Cagliari, Palermo, Catania. Questi porti rappresentano i principali snodi marittimi strategici della ZES Unica, beneficiari delle agevolazioni fiscali e delle semplificazioni previste dallo Sportello Unico Digitale ZES. In tale contesto si collocano le valutazioni relative alla possibilità di istituire Zone Franche Doganali (ZFD) in coerenza con il Piano strategico della ZES unica, nonché il ruolo delle ZFD già presenti in porti quali Trieste, Venezia e Cagliari.

Sotto il profilo fiscale e programmatorio, il contributo MEF ha segnalato che la Legge di Bilancio 2026 estende fino al 31 dicembre 2028 il credito d'imposta Zes Unica. Con risorse complessive pari a circa 4 miliardi di euro per il prossimo triennio, l'agevolazione rafforza il proprio ruolo strategico per le imprese che puntano su beni strumentali e lo sviluppo produttivo nel Mezzogiorno. Viene esteso anche l'analogo contributo per le ZLS. In tale quadro, assume rilievo la maggiore diffusione delle ZFD, anche in ragione delle nuove disposizioni che ne favoriscono l'istituzione e ne rafforzano la funzione strategica nei porti e nei retroporti. In particolare, l'art. 70 del d.lgs. 26 settembre 2024, n. 141 prevede che le ZFD siano istituite a seguito di perimetrazione approvata con provvedimento dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli (ADM) entro 60 giorni dalla presentazione della relativa proposta; ADM ha inoltre emanato istruzioni operative per l'applicazione dei nuovi elementi di semplificazione. È stato altresì evidenziato che, nel caso di trasferimento di merci tra area portuale e zona franca doganale adiacente, sarà possibile effettuare tali trasferimenti senza obbligo di espletamento delle formalità doganali, purché tali movimenti siano adeguatamente registrati nelle scritture contabili.

Un ambito di intervento di primaria importanza nel 2025 ha riguardato la digitalizzazione e la semplificazione dei processi portuali, logistici e doganali, in una logica di interoperabilità tra sistemi nazionali e standard europei. In tale ambito, il MIT ha rappresentato il proseguimento dell'impegno istituzionale per la digitalizzazione della gestione amministrativa e operativa delle attività marittime, portuali e della logistica connessa. Il *Port Community System* (PCS), quale sistema digitalizzato delle Autorità di sistema portuale a supporto delle operazioni e dei servizi svolti negli scali, risulta pienamente operativo nella configurazione base ed interoperabile con il *Port Management Information System* (PMIS) in uso presso le Capitanerie di porto per la gestione delle pratiche connesse a movimentazione, arrivo, partenza e stazionamento delle navi. Tali sistemi sono interoperabili anche tra diversi attori istituzionali e privati operanti negli scali e assicurano lo scambio dati con *SafeSeaNet*. Il PMIS è in transizione verso la *National Maritime Single Window* (NMSW) derivante dalla *European Maritime Single Window* (EMSWe), in conformità al Regolamento (UE) 2019/1239, con sperimentazione territoriale presso la Direzione marittima di Venezia e progressiva estensione. Nel periodo 2024-2025 tale processo ha già consentito una riduzione superiore al 50% dei dati richiesti per le dichiarazioni, secondo il principio "*submit once*", con effetti sui tempi di permanenza delle navi e sui costi operativi e ambientali.

In stretto raccordo con tali processi, l'Agenzia delle dogane e dei monopoli (ADM) ha evidenziato il proprio impegno strutturale nella semplificazione delle procedure doganali e nella riduzione dei tempi di permanenza delle merci nelle aree portuali, anche mediante strumenti organizzativi e tecnologici orientati alla decongestione degli spazi e alla velocizzazione dei flussi.

Sono operativi numerosi corridoi controllati ferroviari e su gomma che consentono l'immediato deflusso delle merci verso aree retroportuali, dove possono essere svolte le formalità doganali anche a distanza dai punti di sbarco, favorendo l'organizzazione preventiva delle operazioni di sdoganamento e il trasferimento delle merci non soggette a controllo verso i luoghi di destinazione.

Nell'ambito della digitalizzazione e del coordinamento dei controlli si colloca lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli (SU.DO.CO.), disciplinato dal d.P.R. 29 dicembre 2021, n. 235 e richiamato anche dall'art. 20 del d.lgs. 4 agosto 2016, n. 169. ADM ha rappresentato che il progetto di digitalizzazione dei porti mira all'automatizzazione delle operazioni di entrata e uscita, imbarco e sbarco connesse all'import/export di merci, e al tracciamento della posizione doganale della merce mediante razionalizzazione e interoperabilità dei sistemi informativi; tale progettualità si colloca sistematicamente nell'ambito del SU.DO.CO., costituendone una parte essenziale con riferimento al "tracciamento merci". Nel 2024 si sono concluse attività di analisi basate sulle sperimentazioni presso gli uffici doganali di Livorno e La Spezia, utili a validare soluzioni innovative per digitalizzazione dei controlli e tracciamento merci; l'analisi ha evidenziato la necessità di migliorare l'interoperabilità tra i sistemi ADM e quelli degli enti esterni, con particolare riferimento ai flussi documentali funzionali ai controlli sostanziali, puntando anche su armonizzazione dei protocolli di scambio dati e responsabilità condivise.

Il modello SU.DO.CO. elaborato da ADM prevede un Modello Unico generalizzato e centralizzato per il tracciamento degli spostamenti delle merci, adattabile alle specificità dei singoli porti ma basato su una base comune per gestione uniforme delle informazioni, semplificazione della manutenzione e monitoraggio da parte degli *stakeholder*. SU.DO.CO. è articolato in tre moduli: "Gestione certificati", quale punto unico di accesso per operatori e amministrazioni coinvolte nel rilascio dei provvedimenti autorizzativi, con tracciamento e monitoraggio documentale; "Tracciamento merci", per monitorare operazioni logistiche e procedurali attraverso il tracciamento fisico e documentale; e "Gestione controlli", per coordinare le richieste di controllo delle diverse autorità, consentendo l'approccio "*one stop shop*", con controlli nello stesso luogo e in tempi predefiniti, mantenendo inalterate le competenze di ciascun ente.

I sistemi di digitalizzazione sono stati implementati in alcune strutture portuali, tra cui in particolare Trieste e Bari, dove è attivo un sistema automatizzato di tracciamento logistico delle movimentazioni in ingresso e uscita dai varchi, mediante lettura targhe e interoperabilità tra sistemi ADM e sistemi delle Autorità di sistema portuale. ADM ha rappresentato che la digitalizzazione verrà ulteriormente sviluppata, perfezionando l'implementazione del modulo SU.DO.CO. relativo al tracciamento merci. Inoltre, facendo tesoro delle sperimentazioni, nel 2026, i modelli già in uso verranno esportati presso diversi porti nazionali, abbinando movimentazione dei veicoli alla documentazione doganale, commerciale e di trasporto, con possibilità di localizzare la merce in ogni momento sotto il profilo fisico, giuridico e delle responsabilità di custodia. In termini di sviluppi specifici, per Trieste sono in fase di realizzazione l'estensione della funzionalità "Riscontro Uscita" su *Port Tracking* per accettare e gestire anche MRN stranieri di transito e l'evidenza delle differenze su colli e peso nel monitoraggio mediante sistema IOT (MEV). Per la Puglia è prevista l'estensione del sistema di tracciabilità logistica in uso nel porto di Bari ai porti di Brindisi, Monopoli, Barletta e Manfredonia. ADM ha inoltre evidenziato l'obiettivo di realizzare un minimo comune denominatore delle attività di digitalizzazione, garantendo parità di trattamento alle strutture portuali e prevenendo diversioni dei traffici, anche mediante servizi destinati a costituire elementi fondanti dei PCS, coerenti con gli obiettivi PNRR relativi alla digitalizzazione della catena logistica.

Nell'ambito della digitalizzazione della catena logistica, il MIT ha rappresentato altresì il proseguimento delle progettualità relative alla Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), finanziata dal PNRR (Missione 3, Componente 2, Investimento 2.1) con investimento complessivo pari a 250 milioni di euro, finalizzata a raccogliere e armonizzare informazioni provenienti da nodi diversi (porti, interporti, centri merci) e da autorità competenti (AdSP, Capitanerie, Dogane), abilitando lo scambio telematico di documenti e riducendo tempi di attesa e costi operativi, con monitoraggio in tempo reale lungo la catena intermodale. L'iniziativa è articolata su più linee di intervento, tra cui il *LogIN Center*, quale piattaforma di implementazione dell'interoperabilità tra i sistemi digitalizzati pubblici di comparto, il rafforzamento delle reti portuali e interportuali attraverso l'evoluzione dei *Port Community System* (PCS) e la misura *LogIN Business*, rivolta alla digitalizzazione dei processi operativi degli operatori economici del settore.
In tale contesto, sono stati adottati i provvedimenti attuativi per l'ammissione a finanziamento dei progetti presentati e sono state previste misure di facilitazione finanziaria, inclusa la possibilità di anticipazione di una quota delle risorse, al fine di accelerare l'attuazione degli investimenti.
La PLN consente, inoltre, il monitoraggio in tempo reale delle merci lungo l'intera catena intermodale (nave–treno–camion), migliorando l'efficienza della pianificazione della movimentazione dei carichi e garantendo l'interoperabilità con i sistemi digitali già operativi (PCS / PMIS / VTMIS / NMSW).

Nel 2025, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) ha inoltre segnalato l'impegno nell'implementazione dell'*European Maritime Single Window environment* (EMSWe), quale interfaccia unica europea volta a ridurre gli oneri amministrativi a carico delle compagnie di navigazione tramite semplificazione delle formalità per le navi che scalano porti UE. Ne è prevista l'attuazione entro il primo semestre 2026; l'EMSWe garantirà che le informazioni connesse agli obblighi dichiarativi siano fornite in formato elettronico e una sola volta per scalo, indipendentemente dalla fonte degli obblighi (internazionali, europei o nazionali), operando altresì quando tali informazioni sono d'interesse trasversale a più amministrazioni, perseguendo la condivisione dei dati senza imporre duplicazioni ai dichiaranti, con benefici attesi in termini di competitività.

Con riferimento ai controlli, ADM ha evidenziato l'impegno nel promuovere e sostenere l'impiego di tecnologie di ispezione non intrusive di ultima generazione, in particolare scanner a raggi X per il controllo di container e mezzi di trasporto in arrivo e in partenza. Tale misura è presentata come strategica per coniugare sicurezza e accelerazione dei flussi di sdoganamento: l'ispezione radiogena consente verifiche rapide senza apertura dei container e consente di individuare anomalie rispetto alla dichiarazione doganale, riducendo ispezioni fisiche e tempi medi di rilascio delle spedizioni legittime. ADM ha precisato che l'acquisizione e l'ammodernamento delle apparecchiature sono sostenuti, tra l'altro, dal programma europeo *Customs Control Equipment Instrument* (CCEI), che cofinanzia acquisto, manutenzione e formazione; tra i benefici attesi sono indicati la riduzione dei tempi medi di ispezione, l'incremento della capacità di controllo senza incremento del personale, maggiori recuperi fiscali e contrasto alle frodi, riduzione dei costi e impatti delle ispezioni fisiche e aumento del livello di sicurezza. ADM ha inoltre rappresentato l'intenzione di sviluppare indicatori di performance delle apparecchiature e una revisione logistico-operativa degli asset delle aree di ispezione, per un circuito di controllo virtuoso e uniforme a livello nazionale.

Un ulteriore ambito strategico riguarda la programmazione e semplificazione dei procedimenti infrastrutturali. Il MIT ha richiamato che con i c.d. Decreti PNRR-bis e PNRR-ter (d.l. 13/2023 e d.l. 19/2024) sono state introdotte misure di semplificazione più incisive per le opere infrastrutturali negli scali, incluse riduzioni e razionalizzazioni dei termini procedimentali, provvedimenti unici e pronunciamenti abbreviati del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, nonché un rafforzamento dei

meccanismi di coordinamento e accelerazione delle valutazioni ambientali per progetti connessi alla transizione energetica (ad esempio elettrificazione delle banchine), anche tramite termini ridotti e l'operatività degli strumenti valutativi dedicati.

In materia di dragaggi, il tema della semplificazione normativa è stato affrontato con specifiche iniziative. Il tema, sollevato in ambito Cipom dal MIT nelle sedute del 17 settembre e 18 dicembre 2024, trattato in successive riunioni tecniche di coordinamento organizzate dal Dipartimento per le politiche del mare, è stato ultimamente affrontato in tale sede nella riunione del 29 luglio 2025, nell'ambito della quale il MASE ha illustrato le iniziative in atto. Il MASE ha rappresentato, con riferimento all'obiettivo di affrontare in modo coordinato ed efficiente la semplificazione delle procedure per gli interventi di dragaggio distinguendo, ove possibile, quelli necessari al mantenimento dei fondali da quelli volti al loro approfondimento, di avere completato la procedura di aggiornamento dell'Allegato tecnico al d.m. 15 luglio 2016, n. 173. Nella seduta del 27 novembre 2025 è stata acquisita l'intesa della Conferenza Stato-Regioni (Rep. atti n. 211/CSR) e, con decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica 16 dicembre 2025, n. 450, è stato approvato l'Allegato tecnico che annulla e sostituisce quello precedente. Tra i punti principali di semplificazione del nuovo Allegato tecnico sono stati evidenziati: la caratterizzazione e classificazione dei materiali di escavo basata sul livello di inquinamento presunto in base alla tipologia portuale e/o dell'area; la riduzione del numero di campionamenti richiesta sulla base della riperimetrazione delle aree basata sul livello di inquinamento presunto; la semplificazione dei saggi eco tossicologici impiegati per la caratterizzazione; l'armonizzazione della durata di validità delle analisi; e un percorso semplificato per la caratterizzazione dei materiali nel caso di interventi ciclici che interessano le medesime aree di escavo e di riutilizzo. In parallelo, il MIT ha indicato che nel periodo 2023-2025 la normativa sui dragaggi è stata oggetto di revisione con l'obiettivo di trasformare l'attività in un processo più vicino a una manutenzione ordinaria e circolare, a determinate condizioni e nel rispetto della sicurezza ambientale, richiamando l'insieme delle misure introdotte – incluse quelle relative al rafforzamento del ruolo delle AdSP e alle procedure accelerate per progetti finanziati da PNRR e PNC o di valore strategico – nonché il perfezionamento, nel corso del 2024, dell'*iter* applicativo dell'art. 5-bis della legge 84/1994 e i chiarimenti in ordine all'utilizzo delle casse di colmata.

Con riferimento all'intermodalità ferroviaria, oltre alle azioni infrastrutturali di ultimo e penultimo miglio e al potenziamento dei raccordi portuali, è stato segnalato dal MEF che l'art. 1, commi 509-511, della legge 30 dicembre 2024, n. 207 (legge di bilancio 2025) dispone, fino al 31 dicembre 2026, la possibilità per ciascuna Autorità di sistema portuale di assegnare, nel limite di 1 milione di euro e nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, un contributo in favore degli operatori dei servizi di manovra ferroviaria che operano al servizio dell'area portuale, sulla base di obiettivi di traffico ferroviario definiti dall'Autorità interessata, nel rispetto degli equilibri di bilancio e senza utilizzo dell'avanzo di amministrazione. Il successivo comma 510 prevede l'obbligo per i beneficiari di conferire il contributo in misura non inferiore al 50% ai propri clienti che hanno usufruito dei servizi di manovra oggetto del contributo; il comma 511 stabilisce che un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisca criteri, modalità e termini, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, che ha rappresentato che è in corso l'istruttoria volta all'emanazione del decreto attuativo.

Un profilo centrale della direttrice è rappresentato dalla transizione energetica nei porti. Il MASE ha illustrato il programma "*Green Ports*", inserito nel PNRR nell'ambito del MASE e gestito dalla DG TBM (Missione 3, Componente 2, Investimento 1.1: Porti verdi), finalizzato a rendere le attività portuali sostenibili e compatibili con i contesti urbano-portuali mediante il finanziamento di interventi

di efficienza energetica e uso di energie rinnovabili, con l'obiettivo di determinare una significativa decarbonizzazione delle aree interessate e una riduzione del 20% delle emissioni di CO_2 ogni anno, incluse le emissioni inquinanti, contribuendo all'obiettivo di riduzione del 55% dei gas serra entro il 2030. Beneficiarie sono nove Autorità di sistema portuale del Centro-Nord (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). In considerazione delle risorse residue e al fine di favorire la realizzazione degli obiettivi, con decreto direttoriale n. 312 del 20 dicembre 2024 è stata disposta la riapertura dei termini dell'avviso pubblico del 25 agosto 2021 e definite le modalità per nuove proposte progettuali; nel corso del 2025 quattro delle nove AdSP hanno presentato 16 nuove proposte, di cui 14 ritenute ammissibili; con decreto direttoriale n. 136 del 17 aprile 2025 è stato approvato l'elenco dei progetti ammessi a finanziamento, con finanziamento dei progetti delle AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, del Mar Adriatico Centro-Settentrionale e del Mar Adriatico Settentrionale, mentre è in corso di perfezionamento l'iter per il finanziamento di quelli del Mar Ligure Occidentale. Parallelamente è proseguito il monitoraggio dei progetti finanziati nelle annualità precedenti, registrando ulteriori rinunce e non ammissibilità con conseguenti decreti di revoca. Tenuto conto di rinunce e nuovi finanziamenti, i progetti in corso di esecuzione risultano complessivamente 64, per un investimento totale di 160.819.975,45 euro, e proseguono le attività di monitoraggio dell'avanzamento della misura.

Il MIT ha richiamato uno dei pilastri della transizione energetica rappresentato dallo sviluppo delle infrastrutture di elettrificazione delle banchine (OPS – *Onshore Power Supply*), in coerenza con il Regolamento (UE) 2023/1804 (AFIR) e le politiche nazionali di decarbonizzazione del settore marittimo-portuale. Nel periodo 2024-2025 sono proseguite attività di pianificazione e realizzazione delle infrastrutture elettriche, anche con accordi con i gestori delle reti e potenziamento delle connessioni necessarie; molti interventi finanziati dal PNRR e dal Fondo complementare risultano in stato avanzato, in vista del rispetto delle *milestone* europee. Nell'ambito della più ampia transizione, alcune AdSP stanno inoltre sperimentando modelli innovativi di produzione e condivisione di energia rinnovabile, anche attraverso iniziative riconducibili alle Comunità Energetiche Rinnovabili (CER), orientate a valorizzare superfici e infrastrutture portuali per la produzione da fonti rinnovabili e l'autoconsumo, rafforzando il ruolo delle AdSP come soggetti attuatori delle politiche di sostenibilità.

Nel 2025, infine, un passaggio di particolare rilievo nel percorso di riforma del sistema portuale è stato rappresentato dall'approvazione, nella seduta del Consiglio dei ministri del 22 dicembre 2025, del provvedimento di riforma della portualità, avviando una riorganizzazione attesa da anni, finalizzata a introdurre una visione unitaria del sistema, obiettivi chiari e responsabilità definite, ponendo le basi per un assetto moderno, competitivo e integrato nelle principali rotte del Mediterraneo e dell'Europa. Nel nuovo assetto assume centralità la costituzione di Porti d'Italia S.p.A., società pubblica partecipata dal Ministero dell'economia e delle finanze e vigilata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con funzioni di regia nazionale e responsabilità in materia di grandi investimenti infrastrutturali strategici, manutenzione straordinaria, individuazione delle opere di interesse economico generale e promozione unitaria del sistema portuale sui mercati internazionali. Le sedici Autorità di sistema portuale restano operative con gestione territoriale degli scali, manutenzione ordinaria e rilascio delle concessioni, ma vengono sollevate dal carico finanziario delle grandi opere; il riequilibrio economico è garantito mediante capitalizzazione di Porti d'Italia S.p.A. attraverso l'utilizzo degli avanzi di amministrazione non vincolati del sistema portuale. La riforma prevede inoltre semplificazioni procedurali, incidendo sui tempi di approvazione dei piani

regolatori portuali, sulle operazioni di dragaggio e sul riutilizzo dei materiali in un'ottica di economia circolare, e rafforza i poteri di vigilanza del MIT a garanzia del rispetto di tempi e regole. Il MIT ha altresì evidenziato che tale percorso si colloca in un contesto caratterizzato da sfide strutturali connesse alla sostenibilità ambientale ed energetica, all'evoluzione tecnologica e digitale, alle crisi geopolitiche e alla competizione internazionale, richiedendo modelli di governance e strumenti operativi idonei ad assicurare efficienza, resilienza e attrattività, con un successivo dibattito istituzionale anche in relazione all'evoluzione della disciplina della legge 84/1994.

4. ENERGIA PROVENIENTE DAL MARE

La direttrice attiene allo sviluppo, alla gestione e alla regolazione delle risorse energetiche marine quale componente strategica del sistema energetico nazionale, incidendo in modo diretto sulla sicurezza degli approvvigionamenti, sulla transizione energetica e sulla riduzione della dipendenza da fonti fossili, in coerenza con gli obiettivi nazionali ed europei di decarbonizzazione e con gli indirizzi del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC).

In tale quadro rientrano, da un lato, le politiche volte allo sviluppo delle fonti rinnovabili d'altura - con particolare riferimento all'eolico marino e alle tecnologie emergenti connesse al moto ondoso, alle maree, alle correnti e alla geotermia - e, dall'altro, la gestione delle attività connesse alle fonti fossili, che continuano a rivestire un ruolo rilevante nell'assetto complessivo delle fonti di approvvigionamento energetico del Paese nel medio termine.

Nel corso del 2025, l'azione di Governo in materia di energia proveniente dal mare si è articolata lungo più direzioni complementari, riguardanti sia la gestione delle attività connesse alle fonti fossili, sia lo sviluppo delle fonti rinnovabili e innovative, sia il rafforzamento del quadro pianificatorio e del coordinamento interistituzionale.

Con riferimento alle fonti fossili, pur rimanendo centrale l'obiettivo di una progressiva riduzione della dipendenza energetica del Paese attraverso l'incremento della produzione da fonti rinnovabili e il potenziamento delle politiche di efficienza energetica, le politiche europee e nazionali riconoscono che il gas naturale, in quanto fonte fossile a minore impatto ambientale, continui a rivestire un ruolo strategico nell'assetto complessivo delle fonti di approvvigionamento energetico del Paese anche nel medio termine. In tale contesto, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ha rappresentato che, alla data del 30 novembre 2025, risultano in istruttoria 18 istanze per il conferimento di nuovi titoli minerari a mare, di cui 3 istanze di prospezione di idrocarburi, 14 istanze di permesso di ricerca di idrocarburi e una istanza di concessione di coltivazione di idrocarburi. Le istanze sono distribuite nelle diverse zone marine, con superfici variabili a seconda delle aree interessate; è stato inoltre evidenziato che 10 delle 14 istanze di permesso di ricerca consistono in istanze precedentemente rigettate in applicazione del Piano per la transizione energetica sostenibile delle aree idonee (PiTESAI) e successivamente ripristinate nel corso del 2025 a seguito dell'annullamento del Piano.

Parallelamente, risultano vigenti 59 titoli minerari a mare, di cui 9 permessi di ricerca e 50 concessioni di coltivazione di idrocarburi, distribuiti nelle diverse zone marine, con superfici complessive significative. Sono inoltre cessati e in attesa di ripristino minerario un permesso di ricerca e 8 concessioni di coltivazione; a tali elementi si aggiunge la previsione di procedere, entro il 31 dicembre 2025, al ripristino di un ulteriore permesso di ricerca precedentemente revocato in attuazione del PiTESAI. L'insieme di tali attività si colloca nel quadro delle competenze statali in materia di risorse minerarie e si integra con le esigenze di tutela ambientale e di pianificazione dello spazio marittimo.

Con riferimento alle fonti rinnovabili e innovative, nel 2025 sono proseguite le attività finalizzate a creare le condizioni normative, tecniche e conoscitive per lo sviluppo delle energie rinnovabili in mare. Un ruolo centrale è stato svolto dall'attuazione dei Piani di gestione dello spazio marittimo, che costituiscono il presupposto indispensabile per l'individuazione delle aree potenzialmente idonee allo sviluppo delle installazioni energetiche *offshore*. Nell'ambito del Comitato tecnico di monitoraggio dell'attuazione dei Piani, nel corso del 2025 è stato attivato uno specifico tavolo interistituzionale dedicato all'eolico d'altura, finalizzato ad avviare studi e approfondimenti tecnici

propedeutici all'individuazione delle aree maggiormente vocate, tenendo conto delle esigenze di tutela ambientale e paesaggistica, della sicurezza della navigazione e della compatibilità con gli altri usi del mare.

Un ulteriore ambito di intervento ha riguardato la geotermia, anche in relazione alle potenzialità della risorsa in ambito marino. In tale contesto, assume rilievo la Risoluzione del Parlamento europeo del 18 gennaio 2024 sull'energia geotermica, che sottolinea il potenziale di tale fonte nel conseguimento degli obiettivi strategici dell'Unione e invita la Commissione europea a presentare una strategia geotermica basata su una valutazione approfondita del potenziale del sottosuolo superficiale, medio, profondo e ultra-profondo in tutti gli Stati membri. Alla luce di tale indirizzo e degli obiettivi contenuti nel PNIEC, la Direzione competente del MASE sta lavorando a una proposta normativa volta a integrare il quadro nazionale, anche mediante modifiche al decreto legislativo n. 22 del 2010, al fine di armonizzare e coordinare i diversi usi della risorsa geotermica, inclusi profili innovativi quali l'estrazione di litio dalle brine geotermiche. Sono infine in corso attività per la predisposizione di uno studio di mappatura del potenziale minerario nazionale, esteso anche al mare, nonché per la creazione di una banca dati pubblica nazionale e di un fondo dedicato alla mitigazione del rischio geologico in capo agli operatori per le nuove attività di prospezione, in particolare per quelle basate su tecnologie innovative.

5. TRANSIZIONE ECOLOGICA DELL'INDUSTRIA DEL MARE

La direttrice in questione attiene al processo di progressiva riconversione sostenibile delle filiere produttive e dei servizi connessi all'economia marittima, in coerenza con gli obiettivi nazionali, europei e internazionali di decarbonizzazione, riduzione delle emissioni climalteranti e tutela ambientale. Essa riveste carattere trasversale rispetto all'insieme delle politiche del mare, incidendo sul trasporto marittimo, sulla cantieristica, sulla portualità, sulla logistica, nonché sulle attività industriali e manifatturiere direttamente o indirettamente collegate al dominio marittimo.

La direttrice si colloca nel quadro del *Green Deal* europeo e del pacchetto "Fit for 55", nonché degli impegni assunti in sede internazionale, in particolare nell'ambito dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), e risponde all'esigenza di accompagnare la transizione ecologica del settore marittimo salvaguardandone al contempo la competitività, la sostenibilità economica e la coesione occupazionale.

In diverse occasioni la questione è stata oggetto di discussione in ambito CIPOM.

Più nel dettaglio, nel corso delle sedute del 20 maggio 2025 e del 14 ottobre 2025 si è trattato della necessità di un approccio interministeriale al tema dell'ETS e della riduzione degli svantaggi allo stesso connessi. Il Comitato si è reso disponibile ad effettuare il coordinamento necessario ad accelerare il perfezionamento dei decreti per la ripartizione tra i Dicasteri interessati delle risorse derivanti dal pagamento delle quote degli armatori, previsti dall'art. 5 del d.lgs. 10 settembre 2024, n. 147, di attuazione della normativa comunitaria sull'ETS.

Nel corso delle sedute è altresì emersa l'opportunità di valutare l'esclusione dall'ETS per le tratte che toccano tutte le isole, in considerazione degli svantaggi connessi alla condizione di insularità e di favorire la discussione presso l'IMO della possibilità di introdurre un'unica forma di imposizione a livello mondiale che assorba quella europea.

Il Comitato sempre nella seduta del 20 maggio, si è occupato anche della questione dei carburanti alternativi, da affrontare in modo olistico nell'ambito della definizione della strategia sull'industria marittima nazionale.

Nel corso del 2025, l'azione di Governo in materia di transizione ecologica dell'industria del mare si è concentrata prevalentemente sul coordinamento strategico e normativo delle politiche di settore, nonché sulla partecipazione attiva ai processi decisionali europei e internazionali.

Un primo ambito di intervento ha riguardato l'elaborazione di contributi nazionali connessi alle pianificazioni discendenti dall'attuazione di specifiche disposizioni dell'Unione europea. In tale contesto si collocano le iniziative interistituzionali finalizzate alla definizione del contributo nazionale al Quadro strategico previsto dalla regolamentazione AFIR, nonché il contributo all'elaborazione della Strategia industriale marittima nazionale, derivante dalla Strategia industriale europea. In tali sedi è stata posta particolare attenzione alla mitigazione degli impatti a carico del comparto marittimo derivanti dall'applicazione delle normative ETS, delle disposizioni IMO e delle altre misure in materia di decarbonizzazione, anche attraverso il dialogo nelle competenti sedi europee e internazionali circa l'armonizzazione delle scadenze e delle regole applicabili.

Parallelamente, nel 2025 è proseguito il confronto in ambito IMO, con particolare riferimento ai lavori del Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC) e ai gruppi tecnici intersessionali dedicati alla riduzione delle emissioni di gas serra del trasporto marittimo. In tale ambito sono state esaminate e approvate, in linea di principio, nuove misure globali basate su

standard progressivi di emissione e su meccanismi di tariffazione differenziata, accompagnati dall'istituzione di un fondo internazionale destinato a sostenere l'innovazione tecnologica, lo sviluppo delle infrastrutture e la transizione energetica del settore. L'entrata in vigore di tali misure è stata successivamente differita, a seguito delle difficoltà emerse nel processo di ratifica.

Un ulteriore profilo di rilievo ha riguardato il coordinamento delle politiche fiscali e di accisa con gli obiettivi di transizione ecologica. Nel quadro della revisione della Direttiva sulla tassazione dell'energia, l'Italia ha contribuito a preservare il regime di esenzione per i carburanti destinati alla navigazione commerciale, garantendo la continuità del quadro agevolativo vigente. In tale ambito è stato inoltre confermato che i carburanti alternativi, quali il GNL, il bio GNL e i biocarburanti sostenibili, rientrano già nel perimetro delle agevolazioni previste dall'ordinamento nazionale, fermo restando il rispetto dei criteri di sostenibilità ambientale e delle compatibilità finanziarie.

Nel corso del 2025 sono proseguite anche le attività connesse alla promozione dell'elettrificazione delle banchine e all'utilizzo dell'energia elettrica da terra nei porti (OPS), mediante l'applicazione di un'aliquota di accisa ridotta, autorizzata in sede europea, quale misura di supporto alla riduzione delle emissioni e dell'inquinamento atmosferico e acustico nelle aree portuali.

Sul piano operativo, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha continuato a svolgere un ruolo di supporto e di attuazione delle misure europee di decarbonizzazione, in particolare con riferimento al Meccanismo di Aggiustamento del Carbonio alle Frontiere (CBAM), contribuendo alla gestione dei flussi informativi e all'implementazione del registro europeo dedicato, quale strumento di semplificazione e uniformazione delle procedure.

Tra le misure PNRR si segnala la riforma M2C2R1 "Semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti rinnovabili *onshore* e *offshore*, nuovo quadro giuridico per sostenere la produzione da fonti rinnovabili e proroga dei tempi e dell'ammissibilità degli attuali regimi di sostegno". Tale strumento è abilitante allo sviluppo di tecnologie d'altura (eolico galleggiante, moto ondoso, correnti) grazie a semplificazioni normative per sostenere la produzione da fonti rinnovabili. Ciò si integra con quanto previsto dal Piano del Mare nelle sezioni dedicate a fonti rinnovabili marine e alla produzione di carburanti alternativi.

6. PESCA E ACQUACOLTURA

In questo contesto possiamo parlare di pesca e acquacoltura non solo come elenco di obiettivi, ma come una visione politica con cui l'Italia intende gestire, in maniera sostenibile, il mare come risorsa.

Da questo punto prende forma il concetto cardine introdotto dal MASAF, la "Sovranità alimentare", e cioè di trasformare il settore ittico in un pilastro della sicurezza alimentare nazionale.

La strategia si muove lungo due linee: da un lato c'è l'esigenza di proteggere le imprese e il lavoro di migliaia di pescatori, dall'altro c'è l'impegno doveroso di rispettare i rigidi parametri europei sulla sostenibilità (Politica Comune della Pesca).

Nel corso del 2025, l'azione del MASAF si è tradotta in una serie di interventi concreti che toccano i punti vitali della filiera ittica, muovendosi lungo il delicato equilibrio tra protezione ambientale e sostegno economico.

Sul fronte della tutela delle risorse, il Ministero ha lavorato intensamente alla gestione dello sforzo di pesca. Non si è trattato solo di imporre limiti, ma di implementare piani di gestione nazionali e misure tecniche capaci di ridurre l'impatto sugli ecosistemi marini, garantendo così che il prelievo ittico rimanga sostenibile nel lungo periodo.

Per quanto riguarda il rilancio industriale, un ruolo centrale è stato giocato dalla programmazione FEAMPA 2021-2027. Attraverso l'attivazione di bandi specifici, lo Stato ha messo a disposizione risorse fondamentali per l'innovazione tecnologica e la modernizzazione delle flotte. L'obiettivo è trasformare i pescherecci in unità più sicure e all'avanguardia, sostenendo gli investimenti a bordo necessari per restare competitivi sul mercato europeo.

Una delle sfide più urgenti dell'anno è stata la gestione dell'emergenza "Granchio Blu". Di fronte alla proliferazione di questa specie aliena invasiva, che ha messo in ginocchio intere comunità — in particolare nelle aree del Delta del Po — il MASAF ha adottato provvedimenti straordinari. Questi interventi non si sono limitati al contenimento della specie, ma hanno previsto ristori e sostegni diretti alle imprese colpite, cercando di salvaguardare la biodiversità locale e l'economia dei territori coinvolti.

Infine, un capitolo rilevante ha riguardato l'acquacoltura sostenibile. Il Ministero ha promosso con forza metodi di allevamento a basso impatto ambientale, agendo contemporaneamente sulla leva burocratica: sono state infatti semplificate le procedure per il rilascio delle concessioni nelle cosiddette AZA (Zone Idonee per l'Acquacoltura). Questa strategia punta a rendere l'Italia più autonoma nella produzione ittica, riducendo le lungaggini amministrative e incentivando pratiche che rispettino la salute del nostro mare.

Rispetto alle misure del PNRR, l'investimento M2C1-I2.1 "Sviluppo logistica per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo", gestito dal MASAF, è finalizzato a potenziare la logistica delle filiere agroalimentari e della pesca, intervenendo sui nodi di raccolta, stoccaggio, trasformazione e distribuzione – in particolare mercati all'ingrosso, piattaforme logistiche, magazzini e infrastrutture a temperatura controllata – con l'obiettivo di ridurre le emissioni connesse al trasporto, migliorare l'efficienza delle catene del freddo e favorire l'introduzione di soluzioni digitali e di mobilità a minore impatto ambientale.

l'investimento M2C1-I2.1 contribuisce a rendere più efficiente e sostenibile la fase di sbarco, prima trasformazione e distribuzione del pescato e dei prodotti acquicoli, riducendo sprechi, perdite di prodotto e impatti ambientali della catena logistica.

7. CANTIERISTICA

L'industria marittima nazionale è un settore strategico per l'economia del mare e produce un impatto significativo su commercio internazionale, sicurezza energetica, innovazione tecnologica, transizione ecologica, sicurezza e difesa.

La progressiva adozione in ambito europeo dell'*Emission Trading System* (ETS) ha comportato pesanti effetti sull'intero sistema marittimo nazionale, attraverso l'introduzione di severe penalità per le emissioni di CO_2 a partire dal 2025, per puntare a un ideale traguardo di zero emissioni per il 2050. Ciò con implicazioni rilevanti che afferiscono a più settori della marittimità: da un lato, l'esigenza della cantieristica di adeguare i requisiti costruttivi alle nuove disposizioni di matrice comunitaria, dall'altro quella degli armatori di procedere a un repentino rinnovamento della flotta ed infine la necessità del sistema portuale nazionale di celermente predisporsi per offrire i carburanti alternativi prescelti.
Tali tematiche sono state preliminarmente affrontate nel corso della seduta del CIPOM del 20 maggio 2025, nell'ambito della quale è altresì emersa la necessità che il processo di transizione sia non solo assistito ma anche e soprattutto guidato dallo Stato, con un'unica visione d'insieme che tenga conto delle ripercussioni sull'armamento, sul sistema portuale nazionale e sull'industria navalmeccanica.
Successivamente, il 25 giugno 2025, il CIPOM ha approvato il contributo italiano alla definizione della strategia industriale marittima europea, nell'ambito del quale sono stati indicati gli obiettivi strategici per la nostra Nazione. Tali obiettivi risiedono nel consolidamento e incremento del vantaggio tecnologico nei segmenti ad alta complessità, quali le navi da crociera, militari, specialistiche, i traghetti e le tecnologie subacquee, intercettando altresì, l'esigenza dell'armamento di rinnovare repentinamente le flotte a fronte dell'entrata in vigore dell'ETS. Il contributo è stato redatto con il contributo di tutti gli attori pubblici e privati interessati: il 29 maggio 2025 il Dipartimento per le politiche del mare ha audito le pertinenti realtà imprenditoriali, della ricerca e dell'associazionismo e, parallelamente, ha tenuto una serie di riunioni con le Amministrazioni, il 31 marzo, il 16 aprile, il 7 maggio e il 16 giugno dello stesso anno.

Il 14 ottobre 2025 il suddetto Comitato si è altresì espresso sulla necessità di definire una strategia industriale marittima nazionale, per disporre di un quadro di riferimento affidabile per gli attori pubblici e gli investitori privati. Sul tema, il Dipartimento per le politiche del mare ha tenuto una riunione ristretta con MIMIT – Dicastero di riferimento - MIT, MASE e Difesa e una riunione tecnica preparatoria con le Amministrazioni che siedono nel CIPOM, rispettivamente nei giorni 11 settembre e 16 settembre 2025.

Lo scopo della strategia, individuato nel corso della suddetta seduta del CIPOM, è quello di mettere a sistema le esigenze dell'industria cantieristica e sistemistica navale, con quelle del sistema portuale nazionale e dell'armamento, addivenendo alla:

- definizione e individuazione dei carburanti alternativi e degli specifici porti in cui renderli disponibili;
- previsione e programmazione dei necessari adeguamenti infrastrutturali;
- pianificazione dello sviluppo e localizzazione dei bacini necessari alla costruzione e al *refitting* delle navi;
- valorizzazione delle esigenze dell'armamento a fronte della necessità di repentino rinnovamento delle flotte, indotta dal processo di decarbonizzazione;

- definizione del percorso di rinnovo e messa in sicurezza della flotta peschereccia;
- valutazione di compatibilità delle proposte avanzate con le disposizioni comunitarie, promuovendone, se del caso, le opportune modifiche nelle sedi competenti.

Nel quadro delle iniziative riportate nel Piano del Mare, sono state portate avanti le procedure di semplificazione delle procedure doganali, ove consentito dalla normativa unionale e nazionale, al fine di garantire piena competitività al comparto, anche nei confronti di analoghe aziende europee: l'emissione di numerose circolari specifiche per tale settore è un evidente segnale di attenzione che potrà favorire l'ulteriore sviluppo della cantieristica, garantendo agli operatori di settore la massima semplificazione delle procedure doganali.

8. INDUSTRIA ARMATORIALE

L'industria armatoriale riveste una funzione centrale nell'assicurare la mobilità delle merci e dei passeggeri lungo le principali rotte commerciali e contribuisce in modo significativo allo sviluppo della *blue economy*. Tale industria presenta inoltre un elevato livello di integrazione con altri segmenti dell'economia marittima, tra cui la portualità, la logistica, la cantieristica navale, le rotte commerciali, il lavoro marittimo e le attività industriali connesse al trasporto marittimo.

Nel quadro delle politiche del mare, la direttrice assume una dimensione particolarmente rilevante anche in relazione alle trasformazioni in atto nel settore dello *shipping* a livello globale, connesse alla digitalizzazione dei processi logistici, alla transizione energetica del trasporto marittimo e all'evoluzione del quadro normativo internazionale ed europeo in materia di sicurezza, sostenibilità ambientale e competitività del settore.

Come evidenziato nel capitolo precedente, le esigenze dell'armamento di rinnovare repentinamente le flotte a fronte dell'entrata in vigore del regime europeo dell'ETS, sono state valorizzate nell'ambito del contributo italiano alla definizione della strategia industriale marittima europea approvato dal CIPOM il 25 giugno 2025 e altresì indicate quale obiettivo prioritario da inserire anche nell'ambito della strategia industriale marittima nazionale, nella seduta del 14 ottobre 2025 del Comitato.

Nel corso della citata riunione, sono state inoltre individuate alcune misure da adottare a sostegno dell'impresa armatoriale, allo scopo di contenere il fenomeno della fuga dalla bandiera nazionale in favore di regimi esteri fiscali e amministrativi più favorevoli.

Tali misure spaziano dalla semplificazione del regime di rilascio dei visti, alla ratifica della Convenzione di Londra sulla limitazione della responsabilità in materia di crediti marittimi (LLMC) del 1976/1996, dall'adozione del regolamento sul servizio sanitario di bordo ai temi più generali della revisione, snellimento e sburocratizzazione delle norme e dei procedimenti amministrativi.

Nel corso del 2025 l'azione pubblica in materia di industria armatoriale ha riguardato il rafforzamento della competitività del settore, l'adeguamento del quadro normativo di riferimento e il sostegno alla transizione energetica del trasporto marittimo.

Un primo ambito di intervento ha interessato il consolidamento del quadro regolatorio nazionale volto a sostenere la competitività delle imprese armatoriali italiane nel contesto internazionale. In tale prospettiva assumono particolare rilievo gli strumenti di politica marittima che negli anni hanno contribuito allo sviluppo della flotta nazionale, tra cui il regime del Registro Internazionale e il regime fiscale del tonnellaggio (*Tonnage Tax*), che consente la determinazione forfetaria del reddito imponibile derivante dall'utilizzo di navi impiegate nel trasporto marittimo.

Nel corso dell'anno in riferimento sono proseguite anche le iniziative finalizzate alla modernizzazione del quadro normativo del settore marittimo e alla semplificazione dei procedimenti amministrativi relativi alle attività di navigazione e alla gestione del personale marittimo. In tale ambito si collocano le iniziative legislative - tra cui l'A.S. 1624 concernente il d.d.l. di iniziativa governativa sulla "Valorizzazione della risorsa mare" - dirette all'aggiornamento del Codice della navigazione e del relativo regolamento di esecuzione, nonché le misure di semplificazione e digitalizzazione dei procedimenti amministrativi connessi alla gestione delle attività marittime e del lavoro a bordo.

Nello stesso tempo, l'azione pubblica si è concentrata sul sostegno alla transizione ecologica del trasporto marittimo, in coerenza con gli obiettivi europei e internazionali di riduzione delle emissioni del settore e di cui viene fatta menzione, all'interno del presente documento, all'interno della direttrice dedicata.

9. LAVORO MARITTIMO

La direttrice relativa al lavoro marittimo attiene alla valorizzazione, alla tutela e allo sviluppo delle professionalità operanti nei diversi comparti dell'economia del mare, con particolare riferimento al personale imbarcato sulle navi mercantili nazionali, agli operatori della pesca e alle figure professionali coinvolte nelle attività portuali e logistiche.

Il lavoro marittimo rappresenta un elemento essenziale per il funzionamento e la competitività dell'industria armatoriale e della logistica portuale, incidendo direttamente sulla sicurezza della navigazione, sulla qualità dei servizi di trasporto marittimo e sulla capacità del Paese di mantenere un ruolo di primo piano nei traffici marittimi internazionali.

La questione è stata portata all'attenzione del CIPOM nella seduta del 14 ottobre 2025, nell'ambito della quale è stata evidenziata l'inadeguatezza dell'attuale quadro normativo in materia di requisiti di accesso alle professioni marittime, nonché la necessità di modificare la normativa in materia di collocamento della gente di mare e di procedure per l'imbarco dei marittimi di cui al d.P.R. 231/2006, l'ormai datato regio decreto legge n. 1773 del 1933, concernente l'idoneità fisica della gente di mare ed attuare l'anagrafe digitale unica e nazionale della gente di mare.

Tali temi sono stati recepiti a livello tecnico nel corso della riunione preparatoria del 16 settembre 2025 coordinata dal Dipartimento per le politiche del mare.

Il MIT ha già adottato nel corso del 2025 alcuni decreti concernenti misure di razionalizzazione e semplificazione del settore (riguardanti la semplificazione per il rinnovo delle certificazioni di competenza, il miglioramento dell'accessibilità, la semplificazione delle procedure per il rilascio delle certificazioni di rango superiore, l'ottimizzazione e l'aggiornamento dei percorsi di formazione e addestramento e l'introduzione della figura dell'ufficiale di macchina elettrotecnico).

Circa tale direttrice rileva come le politiche del mare in materia di lavoro marittimo siano orientate al consolidamento di una *governance* unitaria del trasporto marittimo, nel rispetto della specialità del settore, e alla semplificazione e modernizzazione della disciplina del lavoro a bordo, anche attraverso la digitalizzazione delle procedure amministrative. Tali interventi mirano a valorizzare il capitale umano del mare, migliorando le condizioni di vita e di lavoro dei marittimi e rafforzando la competitività del settore. In questo quadro, assume rilievo strategico lo sviluppo dei percorsi formativi e di accesso alle professioni marittime, in coerenza con le sfide della transizione digitale ed ecologica e con gli obiettivi del Piano del Mare 2025.

In merito al paragrafo 2.9.1 del Piano "La Crisi occupazionale e le opportunità di crescita" al fine di far fronte alla grave carenza di personale, in particolare nel settore della macchina, il MIT ha provveduto a rivedere, con decreto direttoriale 7 maggio 2025, n. 72, i requisiti per il conseguimento delle certificazioni STCW. Tale intervento ha consentito anche agli Ufficiali Elettrotecnici di acquisire la certificazione di Primo Ufficiale di Macchina, ampliando le prospettive di carriera – precedentemente precluse dalla Convenzione STCW – e contribuendo al rafforzamento della forza lavoro del settore di macchina. Nel medesimo ambito, su richiesta del MIT, il Ministero dell'Istruzione, competente per materia, ha individuato uno specifico percorso scolastico per la formazione degli Allievi Ufficiali Elettrotecnici, avviato in via sperimentale nel 2021 e inserito, dal 2024, in via definitiva nei programmi dell'istruzione secondaria di secondo grado – indirizzo Trasporti e Logistica, opzioni Conduzione di apparati e impianti marini e Conduzione di apparati e impianti elettrotecnici (CAIM/CAIE).

Sempre nell'ottica di incentivare l'occupazione, il MIT ha predisposto uno schema di decreto ministeriale volto alla revisione dei requisiti per l'accesso alla qualifica di cuoco di bordo per

l'equipaggio, attualmente disciplinata dal D.P.R. 14 luglio 1957, n. 1065. Il provvedimento prevede una significativa semplificazione dei requisiti, mediante la riduzione del periodo di navigazione richiesto e la revisione delle modalità di esame, superando l'attuale svolgimento presso le Capitanerie di porto e riconoscendo l'esame di maturità degli Istituti professionali alberghieri quale titolo idoneo al conseguimento diretto della qualifica. L'emanazione del suddetto decreto è subordinata al conferimento di un'apposita delega legislativa, necessaria per l'abrogazione del citato decreto presidenziale; a seguito dell'entrata in vigore della legge di delega 10 novembre 2025, n. 167, il MIT sta valutando l'opportunità di inserire la relativa abrogazione nei decreti legislativi attuativi.

Nell'ambito della materia del "Collocamento della gente di mare" di cui al paragrafo 2.9.2 del Piano del mare, il MIT ha avviato appositi tavoli tecnici con il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, competente per materia, e con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, finalizzati all'adozione dei provvedimenti previsti dal D.P.R. 18 aprile 2006, n. 231, e successive modificazioni.

In materia di formazione e in particolare per quanto concerne le politiche di incentivazione volte a compensare i costi della formazione obbligatoria, si rappresenta che, a seguito dell'emanazione del decreto interministeriale MEF/MIT 17 novembre 2023, n. 297, che ha stanziato complessivamente 7 milioni di euro da destinare, nel triennio 2023–2026, alle imprese armatoriali impegnate nella formazione del personale marittimo e nell'assunzione di almeno il 60 % dei soggetti formati, il MIT ha provveduto a liquidare, per l'anno 2023, l'importo di euro 618.662, consentendo la formazione di n. 371 marittimi. Per le annualità successive, si è in attesa delle rendicontazioni da parte delle società armatrici beneficiarie.

Nel medesimo ambito, il MIT ha avviato i lavori di revisione dell'Allegato al D.P.R. 18 aprile 2006, n. 231, nonché concluso la consultazione pubblica sulla bozza di provvedimento di revisione delle abilitazioni disciplinate dagli articoli 259 (Capo barca per il traffico nello Stato), 260 (Capo barca per il traffico locale), 273 (Motorista abilitato) e 274 (Marinaio motorista) del regolamento al codice della navigazione. Tale intervento è finalizzato ad aggiornare i requisiti formativi e professionali in coerenza con l'evoluzione tecnologica e con le norme di sicurezza, tenendo conto delle specificità operative di un settore prevalentemente costiero e stagionale.

Per quanto attiene ad una più funzionale gestione amministrativa delle linee di attività ancorate al personale marittimo, il MIT, in coerenza con lo sforzo di progressiva digitalizzazione profuso nell'intero comparto, ha provveduto all'attivazione del servizio di iscrizione *online* alla gente di mare, primo passaggio per l'accesso alla carriera marittima, tramite il portale *Single Digital Gateway*, nonché all'implementazione del Portale del Lavoro Marittimo, attualmente in fase di definizione degli accordi per la manutenzione evolutiva e gestionale degli stessi.

Sono state inoltre avviate le attività per la realizzazione di un'anagrafe nazionale dei marittimi – ANGEMAR – allineata in tempo reale con le altre anagrafi di interesse nazionale tramite la PDND (Piattaforma Digitale Nazionale Dati) e aggiornata costantemente dalle Capitanerie di porto con tutte le informazioni attualmente riportate nel libretto di navigazione. La realizzazione di tale anagrafica risulta funzionale all'introduzione di un nuovo libretto di navigazione in modalità plastificata e digitale (per il tramite del sistema *IT-Wallet*), consentendo il superamento dell'attuale documento in formato cartaceo e la verifica digitale, da parte dei soggetti istituzionali e degli operatori autorizzati, dei titoli, delle abilitazioni e delle certificazioni dei marittimi.

Infine, il MIT sta partecipando ai lavori coordinati dall'EMSA per lo sviluppo della piattaforma europea di *e-certificates*, finalizzata al rilascio, da parte dell'Amministrazione italiana,

dei certificati di competenza e di addestramento in formato digitale, in coerenza con gli standard europei e internazionali.
In materia di fondi dedicati, l'articolo 36, comma 1-*bis*, del decreto-legge 4 maggio 2023, n. 48, ha istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), il "Fondo" destinato all'erogazione di contributi alle imprese armatoriali per la formazione iniziale del personale impiegato sulle navi, con particolare riferimento alle figure professionali mancanti di sezioni di coperta, macchine, cucina e camera, al fine di incrementare la sicurezza del trasporto marittimo, con una dotazione di 1 milione di euro per l'anno 2023 e di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026.
Per quanto concerne l'adozione delle disposizioni attuative, il medesimo comma 1-*bis* del citato articolo prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definiti le modalità di presentazione delle domande per l'accesso al contributo, i criteri per la selezione delle stesse, le spese ammissibili, le modalità di erogazione del contributo, le modalità di verifica, controllo e rendicontazione delle spese, nonché le cause di decadenza e revoca.
Attualmente è in corso un'istruttoria afferente ad uno schema di decreto che, recando modifiche al decreto 17 novembre 2023, n. 297 (precedentemente emanato per disciplinare le modalità di presentazione delle domande per l'accesso al contributo, le spese ammissibili, il riconoscimento e l'erogazione della stessa, nonché le verifiche e la revoca del contributo coerentemente con la citata normativa), ridefinisce le modalità di presentazione delle istanze per il ricevimento dei contributi alla formazione iniziale del personale marittimo.

10. GLI ECOSISTEMI E LE AREE MARINE PROTETTE

La protezione degli ecosistemi marini rappresenta oggi una sfida multidimensionale che vede l'Italia impegnata nel coniugare le direttive europee con le ambiziose riforme del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Il quadro strategico è delineato dalla Strategia Europea per la Biodiversità al 2030, che impone la tutela del 30% dei mari dell'Unione, e dalla Direttiva Quadro Strategia Marina (2008/56/CE). Quest'ultima, basata su un approccio ecosistemico, mira al raggiungimento del "Buono Stato Ambientale" (GES) attraverso una gestione adattativa e ciclica. In questo contesto, il progetto *Marine Ecosystem Restoration* (MER) — finanziato dal PNRR (Investimento 3.5) — costituisce il braccio operativo principale, focalizzandosi sul ripristino dei fondali e degli *habitat* per invertire i processi di degradazione in corso.

Il CIPOM ha affrontato il tema nel corso della seduta del 25 giugno 2025, focalizzando l'attenzione sullo stato di attuazione della legge 17 maggio 2022, n. 60 - c.d. "Salvamare", adottata per concorrere alla riduzione della presenza di rifiuti nell'ambiente marino e per la promozione dell'economia circolare, a compimento del regime giuridico nazionale di attuazione della disciplina comunitaria.

L'anno 2025 ha segnato tappe fondamentali sul fronte normativo e operativo. A novembre, con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale (Serie Generale n. 277 del 28/11/2025) del relativo Decreto Ministeriale, l'Italia ha ufficialmente aggiornato la definizione del Buono Stato Ambientale e i relativi *target*. Parallelamente, a marzo, è stata trasmessa alla Commissione Europea la relazione intermedia sull'attuazione del Programma di Misure.

Sul piano della gestione pratica delle Aree Marine Protette (AMP), il MASE ha proceduto con determinazione verso la digitalizzazione (Investimento 3.2). Grazie alla collaborazione con INVITALIA, sono stati attivati i contratti per la fornitura di droni e sistemi ottici 3D per il monitoraggio subacqueo, con consegne già completate per diversi lotti. Contemporaneamente, prosegue il lavoro di supporto tecnico di ISPRA per l'ampliamento e la riperimetrazione di sei aree chiave: Isole di Ventotene e Santo Stefano, Porto Cesareo, Torre Guaceto, Punta Campanella, Portofino e Isole Tremiti.

Tra le misure del PNRR, si segnala l'investimento M2C4-I3.2 "Digitalizzazione dei Parchi Nazionali e delle Aree Marine Protette" che sostiene sistemi di monitoraggio, sorveglianza, *database* ecologici e digitalizzazione della gestione delle AMP. Esso si collega agli obiettivi del Piano del Mare dedicati alla conservazione degli ecosistemi marini, al potenziamento delle Aree marine protette e ai sistemi di osservazione della dimensione subacquea.

Nel corso del 2025 sono stati conclusi i seguenti progetti:

- progetto denominato "*Test* delle buone pratiche per lo studio della potenziale interazione tra attività *offshore* e pericolosità naturali" SPIN che ha avuto ad oggetto lo studio delle possibili interazioni tra i suddetti impianti e le faglie sismogenetiche presenti nelle aree di interesse, nonché gli eventi franosi sottomarini, mirando inoltre a valutare il potenziale impatto sulla pericolosità dei geo rischi sopra citati dovuto alle attività antropiche legate alla produzione di idrocarburi. Il progetto SPIN ha coinvolto molteplici enti: l'INGV, il CNR-ISMAR, l'Università di Bologna DIFA, RSE S.p.A., RELUIS, EUCENTRE con la collaborazione tecnica del Dipartimento della Protezione Civile,
- progetto per la sicurezza e la transizione energetica, finalizzato ad affrontare le sfide poste dalla transizione energetica, proponendo soluzioni innovative, 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;

- progetto per la valutazione del potenziale minerario nazionale di gas.

Nell'autunno del 2025, il MASE ha preso parte alla *European Ocean Observation Initiative*, che ha lo scopo di ridurre l'attuale frammentazione della conoscenza dell'ambiente marino, riconosciuta come elemento critico non solo per lo sviluppo efficace della sopracitata "economia blu", ma anche per ricerca e innovazione, previsione climatica, sistemi di allerta precoce, sicurezza, difesa e tutela dell'ambiente marino.

Nel secondo semestre del 2025, nell'ambito delle attività inerenti all'attuazione del *Regolamento (UE) 2024/1787 sulla riduzione delle emissioni di metano nel settore dell'energia e che modifica il regolamento (UE) 2019/942,* sono state avviate le interlocuzioni con l'INGV e l'ISPRA al fine di individuare una possibile strategia sinergica volta a svolgere una campagna di misurazione delle potenziali emissioni fuggitive di metano sulle c.d. *"teste-di-pozzo"* sottomarine (terminali di pozzi minerari chiusi da anni) ricadenti in concessioni *off-shore*, ormai rilasciate dai precedenti operatori e ricadenti quindi nella competenza del MASE come istituenda Autorità Competente del succitato Regolamento.

E' inoltre stato pubblicato un avviso per la manifestazione di interesse per sottoscrivere un Accordo di Ricerca per la vettorializzazione e georeferenziazione delle linee sismiche in formato *raster*.

Nel corso del 2025 sono state inoltre avviate iniziative 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)" anche ai fini del relativo adattamento ai titoli *offshore*, allo stoccaggio di CO2 e ai progetti geotermici, anche a mare.

ISPRA, nel mese di maggio 2025, ha inoltre pubblicato nel proprio sito *internet* la Carta mineraria aggiornata, (che riguarda specificatamente però la sola parte di territorio *onshore)* necessaria autorizzazioni alle estrazioni nei fondali marini ai sensi del D.L. 84/2024 che 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.

Si segnalano infine i seguenti interventi PNRR coerenti con la direttrice in esame:

- investimento M2C1-I3.1 "Isole Verdi", rivolto alle isole minori non interconnesse. L'obiettivo è trasformare questi territori in modelli di sostenibilità attraverso interventi integrati su rinnovabili, mobilità *green*, gestione del ciclo dei rifiuti, riduzione dei consumi energetici e modernizzazione delle infrastrutture idriche. M2C4–I3.2 – "Digitalizzazione dei Parchi Nazionali e delle Aree Marine Protette";
- investimento M2C4-I3.2, che sostiene sistemi di monitoraggio, sorveglianza, *database* ecologici e digitalizzazione della gestione delle AMP;
- investimento M2C4 – I3.5 – "Ripristino e tutela dei fondali e degli habitat marini", nell'ambito del quale è incardinato il grande progetto MER – *Marine Ecosystem Restoration*. Questa misura sta finanziando la mappatura ad alta risoluzione dei fondali, il monitoraggio avanzato degli ecosistemi, la realizzazione di interventi di ripristino su *habitat* degradati – dalle praterie di Posidonia agli *habitat* profondi – e l'acquisizione di una nuova nave oceanografica.

11. DIMENSIONE SUBACQUEA E RISORSE GEOLOGICHE DEI FONDALI

Nell'attuazione della direttrice particolare rilievo assume lo sviluppo di strumenti di *governance*, innovazione tecnologica e regolazione delle attività subacquee, al fine di garantire un utilizzo sicuro e sostenibile dello spazio marittimo e dei fondali sottoposti alla giurisdizione nazionale. Nel corso del 2025, le iniziative attuate nell'ambito della direttrice hanno contribuito a rafforzare la resilienza del sistema Paese rispetto alle vulnerabilità emergenti della dimensione subacquea e a consolidare le capacità nazionali di monitoraggio, protezione e valorizzazione delle infrastrutture e delle risorse presenti nei fondali marini, in coerenza con gli obiettivi strategici del Piano del mare.

Nel corso del 2025, il Ministero della Difesa ha svolto un'azione centrale nel pieno dispiegamento operativo del Polo Nazionale della Dimensione Subacquea (PNS), che si è consolidato quale riferimento strategico per l'innovazione e la competitività del sistema Paese nel settore. Nell'ambito dei quattordici bandi di ricerca pubblicati dal Polo nel biennio 2024-2025, sono stati avviati complessivamente diciannove progetti, per un valore finanziario pari a 115 milioni di euro. Le iniziative, finalizzate alla realizzazione di dimostratori, prototipi e soluzioni *software* avanzate, hanno coinvolto circa 250 soggetti tra piccole e medie imprese, università, centri di ricerca, *start-up* e grandi imprese, contribuendo alla strutturazione di una rete nazionale integrata nel settore subacqueo.

Attraverso tali progettualità, il Polo ha rafforzato lo sviluppo di capacità tecnologiche avanzate nella dimensione subacquea, con applicazioni a carattere duale e significative ricadute nei comparti della difesa, dell'energia, della tutela ambientale e della sicurezza delle infrastrutture critiche sottomarine, in coerenza con gli obiettivi strategici del Piano del Mare.

Parallelamente, nel corso del 2025 è proseguito l'*iter* parlamentare del disegno di legge recante la disciplina organica della sicurezza delle attività subacquee e l'istituzione dell'Agenzia per la Sicurezza delle Attività Subacquee (ASAS), già approvato dal Senato e sottoposto, nell'ultimo quadrimestre dell'anno, all'esame della Camera ai fini dell'approvazione definitiva.

L'iniziativa normativa costituisce un passaggio strategico per il rafforzamento della *governance* della dimensione subacquea, in un contesto segnato dalla crescente antropizzazione dei fondali marini e dalla presenza di infrastrutture critiche di interesse nazionale, che impongono un quadro regolatorio unitario, capace di assicurare coordinamento, sicurezza e tutela degli interessi strategici del Paese.

L'ASAS sarà chiamata a esercitare funzioni di gestione delle interferenze tra attività subacquee civili, assicurando una gestione ordinata e sicura degli spazi sommersi sottoposti alla giurisdizione nazionale. Essa sarà inoltre competente per la regolazione tecnica delle attività subacquee, mediante la definizione di *standard* di sicurezza per i mezzi subacquei, nonché per la tutela degli operatori attraverso la disciplina delle qualifiche professionali, dei requisiti di idoneità e dei percorsi formativi in ambito subacqueo e iperbarico.

Nel loro insieme, il rafforzamento del PNS quale piattaforma di aggregazione e innovazione tecnologica e l'avanzamento del quadro normativo istitutivo dell'ASAS delineano nel 2025 un sistema che contribuisce in modo sostanziale agli obiettivi del Piano del Mare.

Il contributo del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale alla direttrice in questione si è concentrato sul presidio dei principali processi multilaterali e sull'azione di coordinamento nazionale, con l'obiettivo di tutelare gli interessi italiani in materia di fondali marini profondi, sicurezza delle infrastrutture sottomarine e protezione dell'ambiente marino.

In ambito Autorità Internazionale dei Fondali Marini (ISA), il MAECI ha assicurato la partecipazione alle sessioni del Consiglio e dell'Assemblea, contribuendo al prosieguo del negoziato sul Regolamento per lo sfruttamento minerario dei fondali marini, giunto nel 2025 a una fase particolarmente delicata. Parallelamente, sono state promosse riunioni di raccordo e informative con le Amministrazioni nazionali interessate, finalizzate a consolidare una posizione consapevole e coerente sui profili di maggiore impatto per il sistema Paese, nonché a valorizzare le competenze e le eccellenze italiane nella ricerca marina, nelle tecnologie subacquee e nella tutela ambientale.

Sul versante della sicurezza, il MAECI ha partecipato alle iniziative avviate in ambito Unione europea, NATO e G7 dedicate alla protezione delle infrastrutture critiche sottomarine (*Critical Underwater Infrastructure* – CUI). In tale quadro, ha contribuito alla negoziazione della dichiarazione dell'UE/ Stati membri per il rafforzamento del quadro giuridico internazionale a protezione delle CUI e per il contrasto ai rischi connessi alle cosiddette "flotte ombra", approvata dal Consiglio Affari Esteri dell'Unione europea il 15 dicembre 2025.

Nel medesimo anno, a seguito della comunicazione della Commissione europea del 9 giugno 2025 sul Patto europeo per gli Oceani, il MAECI ha curato il negoziato sulla bozza di Conclusioni del Consiglio, assicurando un coordinamento strutturato con le Amministrazioni competenti per sostenere gli interessi nazionali nei settori dell'industria marittima, della pesca e acquacoltura, della ricerca, della protezione dell'ambiente marino e della sicurezza, con specifica attenzione ai profili legati alla dimensione subacquea. Le Conclusioni sono state approvate l'8 dicembre 2025 e il MAECI ha partecipato, il 10 dicembre, alla riunione del *Member State Expert Group on Integrated Maritime Policy* dedicata all'avvio della fase di attuazione delle priorità individuate.

Nel corso del 2025, il contributo del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica alla direttrice "dimensione subacquea" del Piano del Mare si è articolato lungo un insieme coordinato di interventi normativi, tecnico-scientifici e operativi, finalizzati a rafforzare la tutela dei fondali marini, la sicurezza delle attività *offshore* e la conoscenza delle risorse e dei rischi connessi all'ambiente sommerso.

In primo luogo, sul piano regolatorio, è stata avviata la predisposizione del decreto ministeriale attuativo dell'articolo 109, comma 5, del decreto legislativo n. 152 del 2006, volto a definire modalità e criteri tecnici per la movimentazione dei fondali marini derivante dalla posa in mare di cavi e condotte. L'istituzione di un Gruppo di lavoro interistituzionale coordinato dal MASE, con la partecipazione delle amministrazioni centrali competenti, del Sistema nazionale per la protezione dell'ambiente e delle Regioni costiere, ha consentito di impostare un quadro tecnico condiviso per la prevenzione degli impatti sui fondali, in coerenza con la Strategia Marina e con gli obiettivi di protezione degli ecosistemi sommersi.

Un apporto centrale alla dimensione subacquea è derivato dall'attuazione dell'Investimento 3.5 del PNRR – "*Marine Ecosystem Restoration* (MER)" – dedicato al ripristino e alla tutela dei fondali e degli *habitat* marini. Nel 2025 sono stati completati gli interventi su larga scala previsti nei traguardi europei, rafforzando il sistema nazionale di monitoraggio e osservazione degli ecosistemi costieri e profondi e migliorando la conoscenza relativa a localizzazione, estensione e stato di conservazione degli *habitat* di interesse. L'approvazione di una variante finalizzata alla riallocazione delle economie registrate ha garantito la piena continuità attuativa del programma, consolidando l'infrastruttura tecnico-scientifica a supporto delle politiche di protezione dei fondali.

Nell'ambito del monitoraggio dei geo-rischi marini, come evidenziato nel capitolo precedente dedicato alla tutela degli ecosistemi e delle aree marine protette, sono proseguite e si sono consolidate le attività di ricerca e di analisi delle interazioni tra attività antropiche e pericolosità naturali in

ambiente sottomarino. In tale quadro si colloca la conclusione del progetto SPIN, volto a validare metodologie per la valutazione delle possibili interferenze tra operazioni *offshore* e fenomeni sismici o gravitativi sottomarini, con applicazioni in aree dell'Adriatico e del Canale di Sicilia. Parallelamente, sono state avviate iniziative funzionali all'attuazione del Regolamento (UE) 2024/1787 sulla riduzione delle emissioni di metano nel settore energetico, con la definizione di una strategia per la misurazione delle potenziali emissioni fuggitive da infrastrutture *offshore* dismesse, rafforzando il presidio ambientale sulle strutture sommerse.

Sempre in relazione alla dimensione subacquea, è proseguito l'aggiornamento degli indirizzi e delle linee guida per il monitoraggio della sismicità, delle deformazioni del suolo e delle pressioni di poro connesse alle attività antropiche, estendendone l'ambito applicativo ai titoli *offshore*, ai progetti di stoccaggio geologico della CO_2 e alle iniziative geotermiche anche a mare. In tale contesto si inserisce il sistema di monitoraggio relativo al progetto "CCS Ravenna Fase 1", per il quale è stato definito un piano integrato di gestione operativa, con la partecipazione delle istituzioni territoriali e degli enti di ricerca, a garanzia della sicurezza ambientale e della trasparenza delle attività di iniezione e stoccaggio nel sottosuolo marino.

Per quanto concerne le risorse geologiche dei fondali, il 2025 ha visto il consolidamento delle attività di valutazione del potenziale minerario nazionale, anche in ambito *offshore*, e l'avvio di progettualità connesse alla riconversione di infrastrutture marine nella prospettiva della transizione energetica, con particolare riferimento allo stoccaggio di CO_2 e all'impiego dell'idrogeno quale vettore energetico. Tali iniziative sono state accompagnate da un rafforzamento degli strumenti conoscitivi, inclusi processi di digitalizzazione e sistematizzazione dei dati geofisici e sismici, funzionali a una gestione più consapevole e sostenibile del patrimonio minerario sommerso.

Un ulteriore elemento qualificante della direttrice subacquea è rappresentato dall'aggiornamento delle Linee guida per la redazione della Relazione sui Grandi Rischi ai sensi del decreto legislativo n. 145 del 2015, concluso nel 2025 con l'approvazione del nuovo documento da parte del Comitato per la sicurezza delle operazioni a mare. L'aggiornamento integra metodologie avanzate per la valutazione degli impatti ambientali e recepisce le migliori pratiche internazionali, rafforzando il sistema di prevenzione degli incidenti rilevanti nelle attività *offshore*. A ciò si sono affiancate attività operative di ispezione e controllo subacqueo delle infrastrutture energetiche, svolte anche in collaborazione con la Marina Militare, a tutela dell'integrità delle condotte e delle piattaforme e della sicurezza dell'ambiente marino.

Nell'ambito dell'attuazione del Piano del Mare, il Ministero del turismo ha proseguito e rafforzato le iniziative finalizzate alla valorizzazione della risorsa mare, con particolare riferimento alla disciplina e alla promozione delle attività subacquee a scopo ricreativo, quale segmento strategico dell'economia blu e dell'offerta turistica nazionale.

In tale contesto si colloca il disegno di legge AS 1624, attualmente all'esame dell'VIII Commissione permanente del Senato (Ambiente) in prima lettura, recante disposizioni per la valorizzazione della risorsa mare. Nell'ambito del provvedimento è stata inserita, su proposta del Ministero del turismo, una disciplina organica delle attività subacquee a scopo ricreativo, volta a colmare una storica lacuna normativa.

L'intervento normativo, articolato in un apposito Capo dedicato alla valorizzazione dell'attività subacquea ricreativa e alla tutela della sicurezza e del patrimonio ambientale e culturale, si fonda su due direttrici prioritarie: da un lato, la garanzia di elevati *standard* di sicurezza per gli operatori subacquei nell'ambito della subacquea ricreativa; dall'altro, la salvaguardia degli ecosistemi marini e dei beni culturali sommersi.

Con riferimento al primo profilo, sono stati definiti requisiti e principi generali per l'esercizio dell'attività di immersione subacquea, prevedendo l'obbligo di conformità alle norme tecniche nazionali ed europee di settore e introducendo specifiche prescrizioni organizzative, tra cui lo svolgimento delle immersioni in condizioni di sicurezza e con un numero minimo di partecipanti. Sono stati altresì disciplinati i requisiti per l'esercizio dell'attività di istruttore e di guida subacquea, prevedendo l'obbligo di brevetto, copertura assicurativa, certificazione medica, manutenzione periodica delle attrezzature e tenuta di registri attestanti controlli e collaudi. Analoga attenzione è stata riservata ai centri di immersione e di addestramento subacqueo, per i quali sono stati introdotti obblighi in materia di dotazioni tecniche, coperture assicurative, personale formato al primo soccorso e tracciabilità delle attività svolte, nonché limiti numerici ai partecipanti per ciascun istruttore o guida, al fine di garantire adeguati standard di vigilanza e assistenza.

Per quanto concerne la tutela del patrimonio ambientale e culturale, la disciplina prevede che le immersioni siano effettuate nel pieno rispetto della normativa vigente in materia di protezione ambientale e di tutela dei beni culturali, con particolare riguardo ai siti sommersi di interesse archeologico. È stato inoltre attribuito un ruolo centrale agli operatori del settore, chiamati a svolgere un'attività di sensibilizzazione dei turisti in ordine alla fragilità degli ecosistemi marini e all'adozione di pratiche subacquee sostenibili, favorendo una fruizione consapevole e responsabile della risorsa mare.

In coerenza con la pianificazione degli spazi marittimi e con gli strumenti di pianificazione paesaggistica e territoriale regionale, è stata infine prevista l'individuazione, con decreto ministeriale adottato di concerto con le altre amministrazioni competenti e previa intesa in sede di Conferenza permanente, di specifiche "zone di interesse turistico subacqueo". Tali aree, selezionate sulla base di criteri di sicurezza, rilevanza paesaggistica, faunistica, archeologica e culturale, sono finalizzate alla valorizzazione di contesti marini caratterizzati da condizioni ambientali favorevoli e dalla presenza di habitat e siti sommersi di particolare pregio. L'obiettivo perseguito è quello di promuovere uno sviluppo turistico qualificato e sostenibile, anche mediante la realizzazione di itinerari subacquei tematici, in grado di coniugare crescita economica, tutela ambientale e valorizzazione del patrimonio culturale.

Nel quadro della direttrice relativa alla dimensione subacquea, il Dipartimento per gli affari europei ha assicurato nell'anno di riferimento un costante raccordo strategico tra Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e Piano del Mare, con particolare riferimento all'investimento M2C4-I3.5 "Ripristino e tutela dei fondali e degli *habitat* marini".

Tale investimento, nell'ambito del quale è incardinato il progetto "*Marine Ecosystem Restoration (MER*)", rappresenta uno degli assi portanti dell'allineamento tra programmazione europea e politiche nazionali per il mare. Attraverso questa misura, finanziata dal PNRR, sono state sostenute attività di mappatura ad alta risoluzione dei fondali marini, il potenziamento dei sistemi di monitoraggio avanzato degli ecosistemi, la realizzazione di interventi di ripristino su *habita*t degradati – incluse le praterie di Posidonia e gli habitat profondi – nonché il rafforzamento delle infrastrutture di ricerca mediante l'acquisizione di una nuova nave oceanografica.

L'azione svolta nell'ambito dell'investimento M2C4-I3.5 ha contribuito in maniera diretta all'attuazione delle previsioni del Piano del Mare dedicate non solo alla conservazione e al ripristino degli ecosistemi marini, ma anche alla dimensione subacquea e alla gestione dei georischi, oltre a sostenere le misure di adattamento ai cambiamenti climatici. Il Dipartimento per gli affari europei ha accompagnato tale processo garantendo coerenza con gli obiettivi europei in materia di biodiversità

e resilienza climatica, favorendo il corretto avanzamento dei traguardi e degli obiettivi concordati con la Commissione europea.

Nell'ambito delle competenze del Ministero delle Imprese e del *Made in Italy* (MIMIT), si segnala, in linea con gli obiettivi strategici del Piano del mare il proseguo dei lavori avviati dall'Ufficio di Gabinetto con imprese e Amministrazioni di interesse sulla mappatura dei cavi sottomarini e sulla filiera nazionale dei cavi sottomarini per telecomunicazioni a lunga percorrenza, contribuendo al monitoraggio del settore, alla valutazione delle esigenze industriali e alla definizione di misure di rafforzamento strategico.

12. SISTEMA DELLE ISOLE MINORI

La direttrice relativa al sistema delle isole minori è volta a tutelare e valorizzare le comunità insulari e il rafforzamento delle condizioni di accessibilità, sviluppo economico e qualità della vita nei territori caratterizzati dagli svantaggi connessi alla particolare condizione di insularità.

Le isole minori rappresentano un patrimonio di rilevanza strategica per l'Italia sotto il profilo ambientale, culturale, economico e sociale, nonché un presidio territoriale di particolare valore nel contesto marittimo nazionale. Esse presentano tuttavia specifiche criticità legate alla distanza dalla terraferma, alla limitata accessibilità, alla dipendenza dai collegamenti marittimi e alla fragilità degli ecosistemi naturali.

La direttrice si inserisce nel quadro più ampio delle politiche pubbliche volte a ridurre gli svantaggi derivanti dall'insularità e a promuovere uno sviluppo sostenibile delle comunità insulari, attraverso il miglioramento del godimento dei diritti essenziali- sanità, trasporti, istruzione - il rafforzamento delle infrastrutture portuali e il sostegno alle attività economiche locali.

Dal 10 al 12 ottobre 2025, nella splendida cornice di Lipari, si sono tenuti i primi "Stati Generali delle isole minori marine", al fine di promuovere un ampio confronto sulle tematiche evidenziate ed individuare soluzioni condivise da tutti gli attori pubblici e privati interessati, nonché dagli stessi cittadini. Nel corso dell'evento organizzato dal Ministro per la protezione civile e le politiche del mare, è stato annunciato il disegno di legge governativo recante "Disposizioni per la valorizzazione delle isole minori marine, lagunari e lacustri", già approvato nella seduta del Consiglio dei ministri del 29 ottobre.

Il disegno di legge sulle isole minori si inserisce in un quadro normativo e strategico rinnovato, volto a riconoscere in modo pieno e strutturale le peculiarità dei territori insulari e a rimuovere gli svantaggi derivanti dalla condizione di insularità. Esso costituisce attuazione della legge costituzionale 7 novembre 2022, n. 2, che ha modificato l'articolo 119 della Costituzione introducendo il principio secondo cui la Repubblica deve promuovere misure idonee a compensare gli svantaggi delle isole. Tale previsione, letta in combinazione con l'articolo 3 della Costituzione sul principio di eguaglianza sostanziale, configura l'insularità non come una semplice caratteristica geografica, ma come un fattore di svantaggio che può limitare l'effettivo esercizio dei diritti fondamentali, imponendo un intervento attivo dello Stato.

Il provvedimento si colloca inoltre nel solco degli indirizzi europei in materia di coesione territoriale e dà attuazione al Piano del mare 2023–2025, che dedica una specifica linea strategica al "sistema delle isole minori", promuovendo un approccio integrato e organico alle politiche di sviluppo. Nonostante in passato siano state adottate misure compensative, persistono infatti squilibri socioeconomici, carenze infrastrutturali e criticità nell'erogazione dei servizi pubblici essenziali, aggravati dalla discontinuità territoriale, dalla dipendenza dai trasporti marittimi e aerei e dalla forte oscillazione stagionale tra popolazione residente e flussi turistici.

In risposta a tali problematiche, il disegno di legge propone una disciplina unitaria e sistematica, superando la frammentazione degli interventi episodici finora adottati. Fulcro dell'impianto normativo è la programmazione strategica settennale, fondata sul Documento unico di programmazione isole minori (DUPIM), adottato con decreto ministeriale e costruito a partire dai Progetti integrati di sviluppo territoriale (PIST) elaborati dai comuni interessati, con il coinvolgimento delle Regioni. A tale programmazione si collega un sistema di finanziamento dedicato: l'istituzione di un Fondo per lo sviluppo delle isole minori, con risorse progressive dal 2025

al 2028, e la possibilità di stipulare contratti istituzionali di sviluppo, finanziati anche attraverso la Strategia Nazionale per le Aree Interne.

Il testo disciplina inoltre interventi in ambiti centrali per la qualità della vita e la competitività dei territori: tutela e valorizzazione del patrimonio ambientale e culturale, potenziamento dell'offerta turistica, miglioramento dei servizi sanitari e scolastici, continuità territoriale, inclusione delle persone con disabilità, sostegno ai giovani e alla pratica sportiva, protezione civile e difesa del territorio. È prevista infine una delega al Governo per il riordino delle agevolazioni a favore delle isole minori.

Nel complesso, il disegno di legge mira a costruire un modello di sviluppo integrato e stabile, capace di garantire pari diritti e opportunità ai cittadini delle isole minori e, al contempo, di valorizzarne le risorse ambientali, culturali ed economiche, trasformando una condizione di svantaggio strutturale in un elemento di forza per l'intero Paese.

Tra le misure del PNRR rilevanti per la direttrice qui trattata, l'apposita Struttura di missione segnala l'investimento M2C1-I3.1 "Isole Verdi", rivolto alle isole minori non interconnesse. L'obiettivo è trasformare questi territori in modelli di sostenibilità attraverso interventi integrati su rinnovabili, mobilità *green*, gestione del ciclo dei rifiuti, riduzione dei consumi energetici e modernizzazione delle infrastrutture idriche. Questa misura contribuisce direttamente alla visione del Piano del Mare sul sistema delle isole minori, richiamata al capitolo 2.12, aumentando l'autonomia energetica dei territori insulari e riducendo la dipendenza dai combustibili fossili trasportati via mare, con effetti coerenti anche con le direttrici dedicate alla transizione ecologica dell'economia del mare. Favorisce inoltre forme di turismo sostenibile, in linea con quanto previsto ai capitoli 2.13.4 (Nautica da diporto), 2.13.5 (Portualità turistica) e 2.13.9 (Turismo ambientale), che valorizzano la qualità ambientale come asset competitivo dei territori insulari.

13. TURISMI DEL MARE

La direttrice relativa ai turismi del mare riguarda l'insieme delle attività turistiche connesse alla fruizione delle risorse costiere e marine, comprendendo il turismo balneare, la nautica da diporto, il turismo crocieristico e le diverse forme di turismo legate all'ambiente marino e alle aree costiere. Il turismo del mare rappresenta uno dei principali motori della economia blu nazionale, contribuendo in modo significativo alla crescita economica, all'occupazione e alla valorizzazione del patrimonio naturale e culturale delle aree costiere e insulari.

Nella seduta del 20 maggio u.s., il CIPOM ha indicato la portualità turistica quale tema prioritario da affrontare nel prossimo periodo, mentre nel successivo consesso del 29 luglio sono stati individuati i principali ambiti di intervento per rilanciare il settore. A tal fine, è stata evidenziata la necessità di revisionare il d.P.R. n. 509/1997 - concernente la disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto - secondo una visione unitaria e sistemica della portualità turistica, sì da perseguire una riforma organica del sistema delle concessioni attraverso interventi volti ad assicurare un contesto più attrattivo per gli investitori, riducendo i tempi e la complessità delle procedure per il rilascio delle stesse, garantendo una maggiore uniformità da parte degli enti locali nell'attribuzione e nella gestione delle concessioni ed una loro durata proporzionata all'impegno economico.

Particolare importanza assume anche la questione della semplificazione delle attività di escavo dei fondali marini, in particolare per i canali di accesso, necessaria per assicurare l'efficienza dei porti turistici.

Nel corso del 2025 sono stati quindi aperti alcuni *dossier* sulla portualità turistica e sulla disciplina dei relativi dragaggi per recepire le suddette indicazioni del CIPOM. Al riguardo e in linea con tali indirizzi, il Ministero del turismo è impegnato nell'esame di alcune proposte di revisione del citato d.P.R. 2 dicembre 1997 n. 509, concernenti:

- la semplificazione del procedimento di concessione e di approvazione del progetto d'infrastruttura portuale da realizzare sull'area demaniale interessata, estendendo l'ambito di applicazione dell'istituto della conferenza di servizi, nonché introducendo tempi certi per la conclusione dei lavori e modalità semplificate di assunzione della decisione finale;
- la possibilità di includere nel perimetro applicativo del d.P.R. n. 509 del 1997 anche la figura dei c.d. porti a secco, strutture destinate al ricovero a secco, alaggio, varo veloce e attracco di imbarcazioni da diporto;
- l'introduzione di disposizioni speciali in materia di concessioni per la nautica da diporto, analogamente a quanto previsto dall'attuale disciplina in materia di porti commerciali e in considerazione dell'estraneità dei servizi portuali turistici al perimetro applicativo della direttiva 2006/123/CE:
- iniziative nel campo della nautica sociale;
- soluzioni per i problemi creati dai sedimenti che ostruiscono i canali di ingresso e le imboccature dei porti turistici nonché per facilitare, dal punto di vista urbanistico e paesaggistico, la realizzazione delle strutture per lavorazioni cantieristiche che presentino una minor incidenza sul territorio e l'installazione degli impianti per la produzione di energie elettrica da fonti rinnovabili;
- misure di carattere fiscale concretamente idonee a favorire gli investimenti nel settore con positive ricadute anche sulle comunità locali.

Inoltre, come già evidenziato nel capitolo dedicato alla "Subacquea", nel disegno di legge sulla "Valorizzazione della risorsa mare", è stata introdotta una specifica disciplina volta a disciplinare in modo organico lo svolgimento delle attività subacquee a scopo ricreativo.

Prosegue altresì l'alimentazione a cura delle Amministrazioni pubbliche che abbiano la proprietà o la gestione del bene oggetto della concessione, del "Sistema informativo di rilevazione delle concessioni di beni pubblici" (SICONBEP).

Tutti i Ministeri interessati sono stati sentiti in appositi Tavoli tecnici distinti per *asset* concessorio al fine di verificare l'esistenza di sistemi informatizzati contenenti dati relativi ai beni oggetto di concessione.

La mappatura è stata avviata simultaneamente per i vari settori concessori a livello centralizzato, demandando ad un secondo momento il confronto con gli Enti territoriali per la parte di demanio e/o patrimonio indisponibile decentrato.

Relativamente al demanio marittimo, il Dipartimento dell'economia del MEF ha promosso il Tavolo Tecnico con il MIT per la ricognizione delle suddette concessioni tramite l'interoperabilità con il Sistema SID – Il Portale del Mare.

A seguito di vari confronti tecnici, il MEF ha condiviso con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le "Linee Guida del demanio marittimo", contenenti le specifiche tecniche, le modalità e la tempistica per la trasmissione dei dati da parte dei soggetti obbligati, in qualità di enti proprietari o gestori di beni. Le stesse dovranno essere approvate dalla Conferenza Unificata ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

14. CAMBIAMENTI CLIMATICI

La direttrice relativa ai cambiamenti climatici riguarda l'insieme delle politiche e delle azioni volte ad affrontare gli impatti del cambiamento climatico sugli ecosistemi marini e costieri, sulle attività economiche legate al mare e sulle infrastrutture marittime e portuali.

Il mare e le aree costiere risultano particolarmente esposti agli effetti dei cambiamenti climatici, tra cui l'innalzamento del livello del mare, l'erosione costiera, l'aumento della frequenza e dell'intensità degli eventi meteorologici estremi e le alterazioni degli ecosistemi marini. Tali fenomeni incidono direttamente sulla sicurezza delle comunità costiere, sulla tutela della biodiversità e sulla sostenibilità delle attività economiche marittime.

Nel quadro del Piano del Mare, l'obiettivo perseguito consiste nel rafforzare la resilienza dei territori costieri e delle infrastrutture marittime, promuovere la tutela degli ecosistemi marini e contribuire al raggiungimento degli obiettivi nazionali ed europei in materia di transizione ecologica e neutralità climatica.

Il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica si è mosso su tre binari principali: proteggere ciò che abbiamo, adattare le infrastrutture e spingere sull'energia pulita.

Le Aree Marine Protette (AMP) hanno ricevuto i fondi del programma "AMP per il Clima". Il MASE ha considerato progetti che "rispondessero" al clima che cambia, finanziando ad esempio molti interventi per piantare nuova Posidonia oceanica: queste praterie sottomarine sono infatti considerati i nostri "polmoni blu" e servono a smorzare la forza delle onde, proteggendo le spiagge dall'erosione che aumenta con l'innalzamento del livello del mare.

Il 2025 è stato anche l'anno in cui il Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC) è passato dalla carta alla realtà. Il MASE ha evidenziato che il litorale sta vivendo un mutamento di paradigma: non è più percepito esclusivamente come una risorsa balneare e turistica, bensì come un ambito territoriale vulnerabile e soggetto a crescenti fattori di rischio.

Inoltre, l'azione istituzionale si è sviluppata attraverso un approccio integrato, volto a coniugare l'innovazione tecnologica con la salvaguardia degli ecosistemi e la sicurezza del territorio. In primo luogo, il potenziamento del monitoraggio sistemico ha permesso l'implementazione di sensoristica avanzata per il rilevamento costante dell'innalzamento del livello del mare e dei livelli di acidificazione delle acque. Tali parametri risultano determinanti per la protezione della biodiversità marina e per la tutela delle attività economiche legate alla pesca e alla molluschicoltura, settori particolarmente vulnerabili alle alterazioni chimico-fisiche dell'*habitat.*

Parallelamente, il Ministero ha consolidato il proprio ruolo di coordinamento nel supporto agli Enti locali, definendo linee guida tecniche essenziali per l'elaborazione di strategie regionali di resilienza. L'obiettivo primario di tali direttive è fornire strumenti operativi per una gestione proattiva del rischio derivante dai fenomeni di erosione e inondazione, garantendo una protezione strutturata delle aree costiere.

Sul fronte della transizione ecologica, è proseguito l'impegno nell'efficientamento del sistema portuale nazionale attraverso l'erogazione dei fondi previsti dal PNRR. Tali risorse sono state destinate all'infrastrutturazione elettrica delle banchine, intervento fondamentale per l'abbattimento delle emissioni inquinanti e climalteranti nei principali snodi logistici italiani. In stretta correlazione con la decarbonizzazione dei porti, si è agito sul piano amministrativo per favorire lo sviluppo dell'eolico *offshore*. Tramite una significativa semplificazione dei processi autorizzativi, l'Amministrazione ha inteso agevolare l'installazione di turbine in mare aperto, dove la maggiore

intensità del vento si coniuga con un ridotto impatto paesaggistico, configurando il bacino marittimo come un polo strategico per la produzione di energia pulita su vasta scala.

15. COOPERAZIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE

La direttrice relativa alla cooperazione internazionale riguarda il rafforzamento del ruolo dell'Italia nei processi di *governance* internazionale del mare e la promozione della collaborazione tra Stati e organizzazioni internazionali nelle materie connesse alle politiche marittime.

Il mare costituisce per sua natura uno spazio di dimensione internazionale, nel quale le attività economiche, ambientali e di sicurezza richiedono forme strutturate di cooperazione tra Stati e istituzioni multilaterali. In tale contesto, l'Italia partecipa attivamente ai principali consessi internazionali e regionali competenti in materia marittima, contribuendo alla definizione delle regole e degli *standard* che disciplinano l'uso sostenibile degli spazi marini.

In ambito finanziario, la politica di coesione rappresenta un quadro di riferimento fondamentale[3], 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.

Nel ciclo di programmazione 2021-2027, la politica di coesione dell'Unione europea si articola in due obiettivi volti a rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale. Il primo è l'obiettivo "Investimenti a favore dell'occupazione e della crescita", che riceve il sostegno del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), del Fondo sociale europeo Plus (FSE+), del Fondo di coesione (FC) (destinato agli Stati membri con un reddito nazionale lordo (RNL) pro capite inferiore al 90% della media dell'UE-27 del quale l'Italia non beneficia) e infine dal Fondo per la giusta transizione (JTF). Il secondo è l'obiettivo "Cooperazione Territoriale Europea" (CTE)[4], comunemente conosciuto come Interreg, finanziato dal FESR e da strumenti complementari, in particolare NDICI e IPA III. Entrambi gli obiettivi costituiscono riferimenti essenziali per il settore marittimo e operano in sinergia con gli interventi attivati a livello nazionale, complementari alla programmazione comunitaria e finanziati con le risorse del Fondo di rotazione di cui alla legge n. 183/1987 e del Fondo sviluppo e coesione. A tali strumenti si affianca il Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura (FEAMPA), che sostiene specificamente il comparto marittimo della pesca.

In continuità con il ciclo di programmazione 2014-2020, l'Italia partecipa anche nel 2021-2027 a 19 programmi Interreg[5]. La dotazione complessiva dei programmi 2021-2027 supera i 3 miliardi di euro per l'insieme dei Paesi partecipanti, mentre la sola partecipazione italiana mobilita fondi FESR e risorse nazionali per circa 1,2 miliardi di euro, in sostanziale continuità con il periodo 2014-2020.

Nel 2021-2027, 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

[3] 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.

[4] 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.

[5] 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.

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.

In Italia, il Ministro per gli Affari europei, il PNRR le Politiche di coesione è competente sia per il coordinamento e la programmazione delle politiche di coesione e di sviluppo territoriale, sia per il coordinamento delle macrostrategie EUSAIR ed EUSALP e dell'iniziativa strategica *West*MED, funzione che esercita in stretto raccordo con il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale (MAECI). Queste strategie riguardano specifiche aree 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. La macrostrategia EUSAIR (*European Strategy for the Adriatic and Ionian Region*) è la più rilevante delle due strategie macroregionali (EUSAIR e EUSALP) per il Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), in quanto incentrata fortemente sul mare Adriatico. A questa si aggiunge l'iniziativa di bacino marittimo per lo sviluppo sostenibile dell'economia blu nel Mediterraneo occidentale *West*MED.

Più nel dettaglio, per ciò che concerne l'EUSAIR, si tratta di una iniziativa lanciata nel 2014 che coinvolge dieci Paesi[6]. L'obiettivo della strategia 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. L'Italia assumerà la Presidenza di EUSAIR a partire da giugno 2026. Questo ruolo consentirà la concertazione di nuove azioni per il rafforzamento e il rilancio della strategia.

Per quanto riguarda *West*MED, 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 assetti di *governance* specifici. La Commissione europea riveste un ruolo di primo piano nel coordinamento strategico delle principali tappe della strategia. In ciascuno Stato partecipante, i coordinatori nazionale responsabili per il coordinamento generale e per il sostegno all'attuazione delle strategie. Sia la strategia EUSAIR sia l'iniziativa *West*MED 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*"[7] delle priorità sia della strategia EUSAIR sia dell'iniziativa *West*MED nei programmi della coesione.

In questo quadro, i programmi Interreg offrono specifiche potenzialità di costruzione di partenariati multilivello di carattere transnazionale e transfrontaliero per l'adozione di approcci

[6] 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).

[7] 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.

comuni ed armonizzati. Per il 2021-2027, il livello di attuazione registra progressi significativi e si proietta verso il pieno impegno delle risorse finanziarie, superiori ai 3 miliardi di euro, nel corso del 2026. I dati di avanzamento evidenziano un quadro complessivamente soddisfacente rispetto ai *target* finanziari al 31.12.2025[8] e risorse residue concentrate in un numero limitato di programmi. La stima delle risorse residue UE (FESR, IPA, NDICI, in milioni di euro), relative a bandi non ancora pubblicati per il ciclo di programmazione 2021-2027, sul totale della dotazione dei programmi e al netto dell'assistenza tecnica, risulta articolata come segue[9]:

ALPI-EUROPA CENTRALE Programma: Residuo / dotazione complessiva (UE, euro) Central Europe: 0,00 / 280.779.753 Francia-Italia Alcotra: 39,9 / 227.913.112 Italia-Slovenia: 0,00 / 88.623.329 Italia-Svizzera: 3,3 / 102.933.343 Italia-Austria: 16,5 / 91.339.757 Spazio Alpino: 2 / 142.734.916	**MEDITERRANEO** Programma: Residuo / dotazione complessiva (UE, euro) Italia-Tunisia: 2,1 / 35.934.260 Italia-Malta: 0,00 / 57.604.032 Italia-Francia Marittimo: 20 /193.296.077 EuroMED: 44 / 317.113.955 Next MED: 35 / 292.327.476
ADRIATICO-IONIO Programma: Residuo / dotazione complessiva (UE, euro) Italia-Croazia: 5 / 222.724.299 Grecia-Italia: 17 / 106.110.572 IPA ADRION: 2 / 160.810.029 IPA SOUTH ADRIATIC: 0,00/81.258.770	**INTERREGIONALI** Programma: Residuo / dotazione complessiva (UE, euro) URBACT: 35 / 86.769.799 Interreg Europe: 0,00 / 384.482.670 ESPON: 9 / 48.000.000 INTERACT: 11,86 / 45.000.000

A testimonianza di una dinamica positiva, sia in termini quantitativi che qualitativi, i progetti approvati 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. L'intera architettura di *governance*, che comprende il coinvolgimento attivo del partenariato economico e sociale e della società civile, si

[8] 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.

[9] Dati aggiornati al 30.11.2025.

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. A tal fine, con Decreto n. 305 del 10 dicembre 2024 è stato istituito il Gruppo di coordinamento strategico (GCS) CTE 2021-2027. L'Accordo di Partenariato prevede che il GCS sia l'organismo con funzioni di indirizzo strategico e di sorveglianza sull'attuazione complessiva dei programmi CTE 2021-2027.

Sulla base dell'Intesa sulla *governance* CTE del 12 luglio 2023, il Gruppo esercita anche un ruolo di impulso e monitoraggio dei programmi e dei processi di capitalizzazione e di *mainstreaming*, con riferimento alle sinergie tra programmi Interreg e i programmi dell'Obiettivo Investimenti per l'Occupazione e per la Crescita, nonché agli specifici Tavoli tecnici che potranno essere istituiti nell'ambito del Comitato dell'Accordo di Partenariato relativamente 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.

Dopo aver accompagnato il processo di condivisione nazionale sulle proposte regolamentari della Commissione europea in merito al futuro di Interreg nel ciclo di programmazione post-2027, il GCS continuerà a svolgere un ruolo di indirizzo e di sostegno alla governance nazionale, anche attraverso la costituzione di Gruppi d'area geografica finalizzati a valorizzare il coordinamento tra programmi e progetti e a rafforzare l'efficacia complessiva dell'azione di cooperazione svolta dall'Italia, in stretta collaborazione con i Paesi che partecipano ai 19 programmi CTE e nel quadro delle strategie macroregionali e di bacino marittimo.

Il MAECI ha assicurato il coordinamento del negoziato sulla Dichiarazione politica adottata dalla Terza Conferenza delle Nazioni Unite sull'Oceano (Nizza, 9-13 giugno), nonché fornito il necessario sostegno per la partecipazione della delegazione italiana (MASE, MASAF, MUR e MAECI), per la presentazione degli impegni nazionali e per la realizzazione dell'evento nazionale a margine, organizzato da MASE e MUR. A margine di tale evento, il Ministro per gli Affari esteri ha partecipato ad una riunione sul Mediterraneo connesso, dedicato alla collaborazione tra Paesi dell'area in tema di infrastrutture critiche sottomarine, in primis nel settore dell'energia e della connettività.

A seguito della pubblicazione da parte della Commissione europea, il 9 giugno 2025, di una comunicazione sul Patto europeo per gli Oceani, il MAECI ha effettuato il negoziato sulla relativa bozza di Conclusioni del Consiglio. Il MAECI ha assicurato uno stretto coordinamento con le Amministrazioni nazionali interessate, al fine di assicurare la promozione degli interessi nazionali nel settore dell'industria marittima, della pesca e acquacultura, della ricerca, della protezione dell'ambiente marino e della sicurezza, con particolare attenzione alla dimensione subacquea. Le Conclusioni sono state approvate dal Consiglio in data 8 dicembre. Il MAECI ha partecipato il 10 dicembre ad una riunione del *Member State Expert Group on Integrated Maritime Policy*, dedicata alla messa in opera delle priorità identificate nelle Conclusioni sopra menzionate.

Il MAECI, attraverso la Rappresentanza Permanente presso l'Unione Europea, ha continuato ad assicurare la partecipazione ai negoziati in corso nelle materie relative alla politica marittima europea ed alle politiche ad essa collegate dei trasporti, della pesca, dell'ambiente oltre ad un raccordo costante con i competenti servizi della Commissione in relazione all'elaborazione delle strategie UE sulla politica industriale marittima e sui porti.

Nel corso del 2025, il citato Dicastero ha assicurato i necessari adempimenti per il completamento della procedura di ratifica della Convenzione istitutiva dell'*International*

Organization for Marine Aids to Navigation (IALA), avvenuta il 15 luglio, e la successiva formalizzazione dell'adesione dell'Italia all'Organizzazione in parola, avvenuta il 12 novembre.

Il MAECI ha partecipato alle prime due sessioni della PrepCom delle Nazioni Unite, svoltesi a New York rispettivamente a marzo e ad agosto, in vista dell'entrata in vigore (il 17 gennaio 2026) e l'attuazione dell'Accordo *Biodiversity Beyond National Jurisdiction* (BBNJ) sulla tutela della biodiversità nelle zone al di là della giurisdizione nazionale. Le posizioni sono state coordinate con quelle dell'UE e degli altri Stati membri in sede di riunioni mensili del Gruppo del Consiglio dell'UE sul diritto del mare (COMAR). L'Italia ha co-sponsorizzato la risoluzione 79/271 sul BBNJ approvata a marzo dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite e la Risoluzione Omnibus sul diritto del mare approvata il 9 dicembre 2025. L'iter nazionale di ratifica dell'accordo è in corso.

Con la nomina di un Inviato Speciale per l'IMEC ad aprile, si è cominciato a strutturare l'azione di promozione degli interessi italiani nell'ambito del progetto. Il MAECI ha dunque assicurato il sostegno all'azione dell'Inviato Speciale, che ha partecipato a riunioni a livello sherpa fra i firmatari del MoU istitutivo dell'IMEC, ha incontrato portatori di interesse pubblici e privati, italiani e stranieri per promuovere il sistema Italia. In parallelo, il MAECI ha partecipato alle prime riunioni fra i membri dell'IMEC per definire una *governance* internazionale del progetto ed ha attivato un coordinamento con le istituzioni pubbliche di Trieste (Regione, Comune, Autorità portuale), città individuata come punto di approdo prioritario del corridoio.

La Farnesina ha promosso un'intensa attività di "diplomazia della crescita", incentrata sulla promozione delle esportazioni e dell'internazionalizzazione delle imprese italiane, anche nell'ambito dell'Economia del Mare. Tra le iniziative sostenute dal MAECI, il progetto GreenMed per la cooperazione con i Paesi dell'Adriatico-Ionico e del Mediterraneo e l'iniziativa WestMED per lo Sviluppo Sostenibile della *Blue Economy* nel Mediterraneo occidentale che riunisce Paesi UE e non-UE (Libia, Tunisia, Algeria, Marocco e Mauritania). Il MAECI partecipa attivamente a tutti i principali esercizi di coordinamento in materia di economia del mare, come il Gruppo di lavoro previsto dall'Intesa con il MUR in materia di ricerca scientifica marina e di sviluppo tecnologico.

Il MAECI ha sostenuto il settore navale attraverso un'azione coordinata di promozione economica e di accompagnamento istituzionale delle imprese. Sono state promosse e patrocinate iniziative di rilievo dedicate all'economia del mare, tra cui *Seafuture,* mentre è stato assicurato il sostegno alle attività delle principali associazioni del comparto, quali ALIS e Assarmatori, con la partecipazione del VPdC/On. Ministro ai rispettivi eventi di riferimento. Al contempo, il MAECI ha garantito un costante supporto alle aziende del comparto navale, anche tramite la rete diplomatico-consolare, accompagnandone la partecipazione a fiere, missioni economiche e incontri B2B, sostenendone la partecipazione a gare e procedure d'appalto all'estero, favorendo l'accesso a opportunità di commesse internazionali e il dialogo con le autorità competenti e i principali partner industriali. Fra le iniziative di promozione integrata dell'Italia all'estero, il MAECI, ha realizzato progetti originali e di successo come "SIAMO MARE, *We are Sea*" o la mostra "Mediterranea" che valorizza e integra contenuti culturali con innovazione e tecnologia.

16. SICUREZZA

La dimensione marittima della sicurezza continua a mantenere una decisa 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, che si aggiunge alle "ordinarie" problematiche concernenti la pubblica sicurezza e la necessità di reprimere i reati perpetrati via mare.

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.

La Difesa, attraverso la Marina Militare, ha continuato ad assicurare un'efficace azione di sorveglianza del dominio marittimo mediante la partecipazione a operazioni nazionali, a missioni dell'Unione europea, ai dispositivi permanenti della NATO e attraverso il sistema di sorveglianza costiera. È proseguita l'attività di sorveglianza e protezione delle infrastrutture critiche sottomarine di interesse nazionale e dei fondali attraverso l'Operazione Fondali Sicuri e il pieno impiego del *Critical Underwater Infrastructure Surveillance Centre* (CUISC), integrato nella Centrale Operativa della Marina Militare. In tale ambito è stato potenziato l'impiego di sistemi robotici e droni per il controllo dei fondali e delle infrastrutture subacquee ed è stato avviato un piano di sviluppo per il rafforzamento delle capacità di sorveglianza, comprensivo di un programma di realizzazione di unità navali polivalenti dedicate alla vigilanza di questo ambiente.

Nel corso del 2025, l'Italia ha, inoltre, partecipato alle attività in seno al Gruppo *G7++ Friends of the Gulf of Guinea*, che sostiene lo sviluppo delle capacità degli Stati costieri nel combattere le attività marittime illecite, valorizzando - anche in seno al coordinamento UE – il proprio contributo alla sicurezza dell'area, assicurato dalla campagna di Nave Bettica di aprile-luglio, nell'ambito della missione della Marina Militare "Operazione Gabinia", nonché dal contributo finanziario al programma di formazione dell'*United Nations Office on Drugs and Crime* per i timonieri e per la manutenzione delle navi.

Analogamente, durante il 2025, l'Italia ha proseguito la partecipazione alle riunioni del *Contact Group on Illicit Maritime Activities* (CGIMA). Il gruppo sostiene gli Stati della regione - dove l'Italia è attualmente presente anche attraverso la missione navale "Atalanta" dell'UE - nell'affrontare le attività marittime illecite.

In relazione alle attività dedicate alla sicurezza delle infrastrutture critiche sottomarine, nel corso del 2025 è stato istituito un tavolo interministeriale coordinato dall'Ufficio del Consigliere Militare della Presidenza del Consiglio dei ministri per avviare una riflessione strategica nazionale sul Piano d'Azione dell'Unione europea per aumentare la sicurezza e la resilienza dei cavi sottomarini adottato nel 2025. In tale contesto, i diversi ministeri di interesse hanno contribuito alla definizione della posizione italiana sulla proposta europea per l'istituzione di un meccanismo regionale di sorveglianza dei cavi sottomarini, destinato a prevenire interferenze e atti ostili e a rafforzare la condivisione informativa attraverso sistemi già attivi quali il CISE e i servizi integrati dell'EMSA. Tale attività si colloca nel quadro delineato dalla Raccomandazione (UE) 2024/779 sulla sicurezza e resilienza delle infrastrutture di cavi sottomarini, dal citato Piano d'Azione UE e dal Libro Bianco sulla Difesa europea – *Readiness 2030*.

13. TURISMI DEL MARE

Nella seduta del 20 maggio u.s., il Cipom ha indicato la portualità turistica quale tema prioritario da affrontare nel prossimo periodo, mentre nel successivo consesso del 29 luglio sono stati individuati i principali ambiti di intervento per rilanciare il settore. A tal fine, è stata evidenziata la necessità di revisionare il d.P.R. n. 509/1997 - concernente la disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto - secondo una visione unitaria e sistemica della portualità turistica, sì da perseguire una riforma organica del sistema delle concessioni attraverso interventi volti ad assicurare un contesto più attrattivo per gli investitori, riducendo i tempi e la complessità delle procedure per il rilascio delle stesse, garantendo una maggiore uniformità da parte degli enti locali nell'attribuzione e nella gestione delle concessioni ed una loro durata proporzionata all'impegno economico.

Particolare importanza assume anche la questione della semplificazione delle attività di escavo dei fondali marini, in particolare per i canali di accesso, necessaria per assicurare l'efficienza dei porti turistici.

Nel corso del 2025 sono stati quindi aperti alcuni dossier sulla portualità turistica e sulla disciplina dei relativi dragaggi per recepire le suddette indicazioni del Cipom. Al riguardo e in linea con tali indirizzi, il Ministero del turismo è impegnato nell'esame di alcune proposte di revisione del citato d.P.R. 2 dicembre 1997 n. 509, concernenti:

- la semplificazione del procedimento di concessione e di approvazione del progetto d'infrastruttura portuale da realizzare sull'area demaniale interessata, estendendo l'ambito di applicazione dell'istituto della conferenza di servizi, nonché introducendo tempi certi per la conclusione dei lavori e modalità semplificate di assunzione della decisione finale;
- la possibilità di includere nel perimetro applicativo del d.P.R. n. 509 del 1997 anche la figura dei c.d. porti a secco, strutture destinate al ricovero a secco, alaggio, varo veloce e attracco di imbarcazioni da diporto;
- l'introduzione di disposizioni speciali in materia di concessioni per la nautica da diporto, analogamente a quanto previsto dall'attuale disciplina in materia di porti commerciali e in considerazione dell'estraneità dei servizi portuali turistici al perimetro applicativo della direttiva 2006/123/CE:
- iniziative nel campo della nautica sociale;
- soluzioni per i problemi creati dai sedimenti che ostruiscono i canali di ingresso e le imboccature dei porti turistici nonché per facilitare, dal punto di vista urbanistico e paesaggistico, la realizzazione delle strutture per lavorazioni cantieristiche che presentino una minor incidenza sul territorio e l'installazione degli impianti per la produzione di energie elettrica da fonti rinnovabili;
- misure di carattere fiscale concretamente idonee a favorire gli investimenti nel settore con positive ricadute anche sulle comunità locali.

Inoltre, come già evidenziato nel capitolo dedicato alla "Subacquea", nel disegno di legge sulla "Valorizzazione della risorsa mare", è stata introdotta una specifica disciplina volta a disciplinare in modo organico lo svolgimento delle attività subacquee a scopo ricreativo.

INTEGRAZIONE IN DATA 24 APRILE 2026

Prosegue altresì l'alimentazione a cura delle Amministrazioni pubbliche che abbiano la proprietà o la gestione del bene oggetto della concessione, del "Sistema informativo di rilevazione delle concessioni di beni pubblici" (SICONBEP).

Tutti i Ministeri interessati sono stati sentiti in appositi Tavoli tecnici distinti per asset concessorio al fine di verificare l'esistenza di sistemi informatizzati contenenti dati relativi ai beni oggetto di concessione.

La mappatura è stata avviata simultaneamente per i vari settori concessori a livello centralizzato, demandando ad un secondo momento il confronto con gli Enti territoriali per la parte di demanio e/o patrimonio indisponibile decentrato.

Relativamente al demanio marittimo, il Dipartimento dell'economia del MEF ha promosso il Tavolo Tecnico con il MIT per la ricognizione delle suddette concessioni tramite l'interoperabilità con il Sistema SID – Il Portale del Mare.

In ordine alla gestione digitalizzata del demanio marittimo offerta dal sistema del MIT a ben 700 PP.AA. e 30.000 utenti, dal 10 dicembre 2025 è stato reso disponibile sulle piattaforme Android (dalla vers.8.1) e iOS (a partire da vers.12), una nuova applicazione gratuita, scaricabile dai relative store, per l'utilizzo dei servizi in mobilità correlati con il geoportale istituzionale. L'uso di tale applicazione, è dedicato non solo alle Amministrazioni a vario titolo interessate alla gestione dei beni demaniali marittimi (es:Capitanerie di Porto, Agenzia del Demanio, Amministrazioni Regionali, Enti locali, Autorità di Sistema Portuale, ecc.), ma anche ai privati cittadini. L'obiettivo è quello di fornire ogni utile supporto, tanto alle Pubbliche Amministrazioni per le attività verifica sulla consistenza dei beni demaniali marittimi e di regolarità sul loro stato di utilizzo, quanto alla più agevole consultazione per l'utenza privata. L'App consentirà di effettuare direttamente importanti operazioni di base (accesso e consultazione di banca dati geografica ed amministratuva, gestione delle notifiche, esecuzione di rilievi georiferiti, poligonali o lineari, acquisizione di immagini e documentezione varia digitalizzata, salvataggio delle informazioni per le rielaborazioni.

A seguito di vari confronti tecnici, il MEF ha condiviso con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le "Linee Guida del demanio marittimo", contenenti le specifiche tecniche, le modalità e la tempistica per la trasmissione dei dati da parte dei soggetti obbligati, in qualità di enti proprietari o gestori di beni. Le stesse dovranno essere approvate dalla Conferenza Unificata ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

Numerose iniziative sono state documentate dalle Soprintendenze del MIC che hanno promosso azioni di sensibilizzazione nei territori di competenza relative alla fruizione turistica sostenibile. La SABAP per l'Area metropolitana di Napoli ha attuato:

- un costante monitoraggio delle strutture balneari, dislocate senza soluzione di continuità, lungo l'intera costa di competenza, affinché vi sia armonia tra la salvaguardia del valore naturalistico e culturale e lo sviluppo di un turismo consapevole e sostenibile;
- convenzioni, in via di definizione, con centri *diving* dei Campi Flegrei, del litorale Domizio-Flegreo, delle Isole di Ischia, Capri, Procida e della Penisola Sorrentina e con le società turistiche che gestiscono imbarcazioni turistiche semi-sottomarine e battelli dalla chiglia finestrata al fine di attivare forme di fruizione consapevole e sostenibile del patrimonio archeologico sommerso;
- una riperimetrazione dell'area sommersa della Villa di Q. Ortensio Ortalo a Marina Grande di Bacoli col fine di tutelare maggiormente il sito archeologico rispetto alle concessioni demaniali circostanti. La Soprintendenza ABAP per le province di Pisa e Livorno ha comunicato che è in corso di ultimazione l'intervento di messa in sicurezza, restauro, indagini

archeologiche e valorizzazione della Grotta del Santo a Montecristo, Portoferraio (LI) - Programmazione ai sensi dell'articolo 1, commi 9 e 10 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, annualità 2022-2024, elemento importante di tutela di un complesso archeologico e monumentale per restituire il sito alla pubblica fruizione.

La Soprintendenza ABAP per l'Area metropolitana di Napoli ha comunicato di aver dato il proprio supporto per:

- l'indirizzo alla progettazione con il Comune di Bacoli (su risorse finanziate dalla Regione Campania), del riuso di Villa Ferretti e del suo compendio archeologico;
- il progetto di riunificazione dell'intero complesso della Villa Favorita, oggetto di un importante finanziamento del Ministero della Cultura. La finalità di riqualificazione del progetto è duplice: da un lato risponde all'esigenza di restituire alla pubblica fruizione il bene come risorsa verde per la città, recuperando l'antica connessione terra-mare, dall'altro fornisce all'area vesuviana un centro polifunzionale a servizio del territorio;
- il rinnovo dell'Accordo di Collaborazione con i Carabinieri Subacquei del Nucleo di Napoli per il monitoraggio costiero dei siti d'interesse culturale e paesaggistico, a febbraio 2026.

La Soprintendenza ABAP per le province di Chieti e Pescara ha sostenuto e partecipato attivamente ai tavoli di concertazione con i diversi Enti coinvolti, curando le procedure di competenza ministeriale, il passaggio di proprietà di quattro ex-stazioni ferroviarie site nei Comuni di San Vito Chietino, Fossacesia, Torino di Sangro e Vasto (CH), che, grazie a un restauro attento e a un progetto di rifunzionalizzazione condiviso, diverranno presidi lungo la costa ciclabile costiera (la "Via Verde") che corre per 40 km da Vasto ad Ortona, occupando l'ex sedime ferroviario.

La SABAP per la città metropolitana di Bari ha riferito che nel 2025 sono stati avviati (e sono ancora in corso) da parte di privati interventi di valorizzazione di contesti archeologici lungo la costa sud di Monopoli (BA), per i quali la SABAP sta supervisionando la produzione dei contenuti scientifici per la realizzazione dei percorsi di visita e la redazione dei supporti alla fruizione. È inoltre in corso 'istruttoria finalizzata alla dichiarazione dell'interesse culturale delle cave di Pozzo Vivo a Polignano a Mare (BA), significativo paesaggio produttivo storico marino, rilevante per i valori paesaggistici e monumentali.

La Soprintendenza ABAP per le province di Ancona e Pesaro Urbino sta programmando iniziative mirate alla tutela e alla valorizzazione del patrimonio culturale legato al rapporto con il mare, in particolare alla pesca, di antiche origini e profondamente identitaria per la comunità locale, testimoniato dalla presenza di marinerie, porti, mercati ittici, "pesche a mare", affiancando le comunità stesse nella salvaguardia del proprio patrimonio, costantemente ricreato e adattato al contesto, in un continuo rapporto con la contemporaneità. Di tale ricco patrimonio culturale fanno parte anche le cosiddette "pesche a mare", assimilabili alla tipologia dei trabocchi abruzzesi, costituite da una passerella, un casottino usato come rifugio o deposito di attrezzi, una piattaforma e delle antenne di sostegno delle reti, sorrette da pali di legno fissati sugli scogli affioranti.

La Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Chieti e Pescara ha comunicato di aver avviato una serie di attività sul tema di rifunzionalizzazione dei trabocchi. La Soprintendenza ABAP per le province di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini ha rappresentato di aver avviato un percorso di tutela e salvaguardia in merito alla "Pratica della navigazione con vela al terzo lungo le coste della Romagna").

Si segnalano, inoltre, le azioni svolte dal Ministero della cultura volte 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. Al riguardo, la SABAP per l'Area metropolitana di Napoli ha avviato proposte di sponsorizzazione per erogazioni liberali Art Bonus: "la Villa di Ortensio Ortalo - recupero e consolidamento dei mosaici in ambiente subacqueo" e "la Villa marittima del Lago Fusaro: scavo subacqueo e documentazione" a gennaio 2026; recupero archeologico di manufatti marmorei nello specchio d'acqua del Porto di Miseno a Bacoli, grazie ad un'azione sinergica tra Soprintendenza, Comune di Bacoli, Guardia Costiera, Guardia di Finanza, Polizia Nucleo sommozzatori e Carabinieri Subacquei, presentato per la prima volta in diretta streaming subacquea sui canali social della Sabap Na Met il 24/06/2025, a seguito della stipula di un protocollo d'intesa col Comune di Bacoli, per la realizzazione di indagini indirette nell'area del Porto di Misenum. In Programma per l'anno 2026:

- attivazione di accordi con Legambiente e associazioni locali per la pulizia dei fondati delle aree archeologiche sommerse di Marina Grande, Punta Sarparella e Punta Pennata a Bacoli;
- sottoscrizione di accordi con l'Ufficio demanio del Comune di Bacoli per la perimetrazione delle aree archeologiche sommerse della Villa di Cesare, Punta Sarparella, Punta Pennata e Punta del Poggio;
- sottoscrizione di accordi con le scuole del territorio di ogni ordine e grado di giornate formative in presenza ed esperienziali, sull'archeologia subacquea flegrea, presso la sede dell'Ufficio periferico di Villa Ferretti a Bacoli;
- riproposizione in primavera di giornate di valorizzazione con tour guidati lungo la costa di Bacoli su imbarcazioni dal fondo trasparente;
- programmazione di scavo e documentazione della villa marittima romana della Macina di Puolo in collaborazione con l'University of Copenhagen;
- avvio di partenariato pubblico-privato per lo scavo della villa marittima romana di Capo di Massa.

L'Istituto Centrale per il Restauro ha avviato diverse attività, quali quella tesa a sviluppare nuove tecnologie, tecniche e buone pratiche per la localizzazione, documentazione, supporto allo scavo archeologico, per la valutazione dello stato di conservazione dei materiali e il pronto intervento conservativo in corso di scavo, per la gestione e valorizzazione del patrimonio culturale sommerso.

Si segnalano, inoltre, le ulteriori attività svolte, nel corso dell'anno 2025, dalla Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo; nello specifico, trattasi di interventi eseguiti nell'ambito dei seguenti progetti finanziati con la programmazione ai sensi dell'articolo 1, commi 9 e 10, della legge 23 dicembre 2014, n. 190:

- Archeologia subacquea in alto fondale. Progetto di recupero, restauro e valorizzazione del relitto altoarcaico del canale di Otranto, a partire dal 18/07/2025 e fino al 3/08/2025 sono stati eseguiti lavori di indagine archeologica e di recupero del carico di età alto arcaica, situato nel Canale d'Otranto a 22 miglia nautiche dalla costa e alla profondità di -800 m;
- Amphitrite-Archeologia Subacquea per tutti nei Parchi Marini digitali, rivolto al 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, in particolare sono stati eseguiti lavori di restauro dell'Apodyterium delle terme dei lottatori Parco;
- Indagini archeologiche subacquee presso l'Isola di San Pietro (TA), svolte a novembre 2025

INTEGRAZIONE IN DATA 24 APRILE 2026

La Soprintendenza ABAP per le province di Pisa e Livorno ha comunicato che è in programma un intervento di tutela nell'area della Secche della Meloria a Livorno, già progettato nel 2025.

MINISTERO DELLA DIFESA

M_D A3DFB29 REG2026 0002866 22-01-2026

MINISTERO DELLA DIFESA

Gabinetto del Ministro

Allegati: 1
Annessi: //

00187 Roma,
PdC: C.V. Giuseppe PORTA
e-*mail*: 2uf.9sez@gabmin.difesa.it

OGGETTO: Relazione informativa al CIPOM.

A **PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI**
Dipartimento per le Politiche del Mare **ROMA**

^^^ ^^^ ^^^

Riferimenti: Vs. note n. 1102 del 21/11/2025 e n. 1143 del 28/11/2025.

^^^ ^^^ ^^^

1. In esito a quanto richiesto con le note citate in riferimento, si invia in allegato il contributo di questo Dicastero alla predisposizione della relazione informativa al CIPOM.
2. Si resta a disposizione per eventuali ulteriori chiarimenti.

d'ordine
IL VICE CAPO DI GABINETTO VICARIO
(Amm. Div. Vito LACERENZA)

In copia:
- Segr. SSSD Perego di Cremnago ROMA
- Ufficio Politica Militare SEDE
- Ufficio Legislativo SEDE

RELAZIONE SULLO STATO DI ATTUAZIONE DEL PIANO DEL MARE 2025

1. Leggi e regolamenti relativi al passaggio inoffensivo: è stato predisposto uno schema normativo, attualmente in coordinamento con i Dicasteri competenti per le materie elencate nell'art. 21 della UNCLOS (MAECI, MIT, MEF, Min. Interno).

2. Polo nazionale della dimensione subacquea (PNS): nell'ambito dei 14 bandi emessi nel biennio 2024-25, sono stati avviati 19 progetti di ricerca, per una cubatura finanziaria pari a 115 M€, afferenti alla realizzazione di dimostratori/prototipi/*software*, con il coinvolgimento di circa 250 realtà tra PMI, università, centri di ricerca, *start-up* e grandi imprese.

3. Autorità nazionale per il controllo delle attività subacquee: il DDL che prevede la costituzione di un'Agenzia per la Sicurezza delle Attività Subacquee (ASAS), già approvato dal Senato, è attualmente all'esame della Camera per l'approvazione finale.

4. Sicurezza marittima: La Difesa, attraverso la Marina Militare, ha continuato ad assicurare un'efficace azione di sorveglianza del dominio marittimo mediante la partecipazione a operazioni nazionali, a missioni dell'Unione europea, ai dispositivi permanenti della NATO e attraverso il sistema di sorveglianza costiera. Per quanto riguarda la dimensione subacquea, è proseguita l'attività di sorveglianza e protezione delle infrastrutture critiche e dei fondali di interesse nazionale attraverso l'Operazione Fondali Sicuri e il pieno impiego del *Critical Underwater Infrastructure Surveillance Centre* (CUISC), integrato nella Centrale Operativa della Marina Militare. In tale ambito è stato potenziato l'impiego di sistemi robotici e droni per il controllo dei fondali e delle infrastrutture subacquee ed è stato avviato un piano di sviluppo per il rafforzamento delle capacità di sorveglianza, comprensivo di un programma di realizzazione di unità navali polivalenti dedicate alla vigilanza di questo ambiente.

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

La riproduzione cartacea del presente documento costituisce una copia imitativa non autenticata del documento originale informatico firmato digitalmente

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. B. Luigi Vinciguerra

Oggetto: Piano del Mare – Richiesta relazione ai fini di informativa al Cipom. **Nota prot. n. 1102 del 21 novembre 2025 del Dipartimento per le politiche del mare**.

Si fa riferimento alla nota in oggetto con la quale codesto Dipartimento, nell'ambito delle proprie funzioni di supporto tecnico e organizzativo alle attività del Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), ha chiesto alle Amministrazioni interessate, per gli ambiti di rispettiva competenza, di voler fornire entro il 12 dicembre, una relazione informativa su:

- eventuali iniziative amministrative già in essere e afferenti alle aree tematiche risalenti al Piano;
- gli obiettivi prospettati dal Piano del mare che si intendono conseguire durante l'anno successivo (2026).

Al riguardo, acquisite le valutazioni dei competenti Dipartimenti e del Comando Generale della Guardia di Finanza, si trasmette il contributo di questo Dicastero, rappresentando altresì che con specifico riferimento all'imposta sul valore aggiunto (IVA) non emergono ulteriori elementi utili per le finalità in questione rispetto quanto a suo tempo indicato dal Dipartimento delle finanze con la nota n. 69626 del 16 novembre 2023, che si allega per pronta consultazione.

RELAZIONE

Eventuali iniziative amministrative già in essere e afferenti alle tematiche risalenti al Piano del mare / Obiettivi prospettati dal "Piano del mare" che si intendono conseguire durante l'anno successivo (2026)

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

2.2.10.a "Le misure fiscali e di aiuto al settore"

Il Piano del mare evidenzia che *"il legislatore nazionale ha previsto per il settore marittimo, in coerenza con le direttrici unionali di riferimento, specifiche misure fiscali volte a favorire nei diversi comparti impositivi la competitività internazionale delle imprese".*

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.

Al riguardo, a titolo informativo, si segnala – in relazione alla nota n. 46 riportata a pagina 34 – che con l'adozione della decisione C (2024) 8730 *final* del 13 dicembre 2024 il regime della *Tonnage Tax* di cui agli articoli 155-161 del T.U.I.R è stato ulteriormente autorizzato per il decennio dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2033.

Per gli aspetti di rilevanza IVA, nel paragrafo in esame si richiamano:

- le esenzioni relative alle *operazioni assimilate alle cessioni all'esportazione*, di cui all'art. 8-*bis* del d.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633;
- le esenzioni relative ai *servizi internazionali o connessi agli scambi internazionali*, di cui all'art. 9 del medesimo decreto IVA.

In ordine a questi punti, si evidenzia che la disciplina nazionale è pienamente conforme agli articoli 144 e 146 della direttiva 2006/112/CE e risulta pertanto già armonizzata e caratterizzata da un quadro regolatorio certo, in linea con quanto auspicato nel Piano.

I PORTI (Paragrafo 2.3 del Piano del Mare)

L'Agenzia delle dogane e dei monopoli (di seguito "Agenzia") è da tempo impegnata nell'attività di semplificazione delle procedure doganali e nell'individuazione di nuovi istituti finalizzati a velocizzare i traffici commerciali e agevolare le attività svolte negli spazi portuali correlate all'imbarco e sbarco delle merci considerata la limitata disponibilità di spazi che caratterizza i porti italiani con l'obiettivo di ridurre i tempi di permanenza delle stesse in tali aree.

In particolare, sono operativi numerosi corridoi controllati sia ferroviari che su gomma, i quali permettono l'immediato deflusso verso le aree retroportuali delle merci in arrivo sul territorio

nazionale, consentendo lo svolgimento delle formalità doganali nelle aree retroportuali collocate anche a notevole distanza dai punti di sbarco e normalmente poste in prossimità dei nodi logistici e di zone industriali ove le merci sono destinate ad essere utilizzate.
In tal modo vengono accelerati i tempi di svolgimento dei controlli doganali, consentendo agli operatori della logistica di organizzare con notevole anticipo le operazioni di sdoganamento e quindi il trasferimento delle merci che non necessitano di controllo verso i luoghi di destino.

2.3.5 Le Zes e le Zls

Con riferimento alle Zone economiche speciali e alle Zone di libero scambio, in cui si ritiene *"necessario dare un fattivo impulso alle ZES ed alle ZLS allo scopo di recuperare quanto prima lo svantaggio maturato nei confronti delle altre Nazioni europee che hanno attivato analoghi regimi"*, si segnala che l'articolo 95 dell'A.S. 1689, concernente il disegno di legge di bilancio per l'anno finanziario 2026, prevede l'estensione per il triennio 2026-2028 tanto della disciplina del contributo, sotto forma di credito d'imposta, per gli investimenti nella Zona Economica Speciale unica (ZES unica) quanto della disciplina dell'analogo contributo per le Zone logistiche semplificate (ZLS).

Nell'ambito dell'attività dei porti è importante sottolineare proprio la maggiore diffusione delle Zone Franche Doganali (ZFD), grazie alle nuove disposizioni contenute nelle norme che istituiscono la Zona Economica Speciale (ZES) unica e le Zone logistiche semplificate (ZLS), nonché 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. Sul punto, si segnala che detta Agenzia ha recentemente emanato delle istruzioni operative volte ad illustrare l'applicazione di nuovi elementi di semplificazione normativa nell'ambito delle Zone Franche Doganali.

Le Zone Franche Doganali sono, di regola, istituite in zone portuali o in zone retroportuali adiacenti al porto e l'Agenzia, nell'ottica di favorire sempre più il processo di semplificazione delle formalità doganali, ha previsto 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 formalità stesse, purché tali movimenti siano adeguatamente registrati nelle scritture contabili.

2.3.6 Digitalizzazione e semplificazione

L'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli è assiduamente impiegata in numerose attività volte a garantire la massima semplificazione delle procedure doganali e ad agevolare la logistica portuale e le attività di controllo.

In particolare, il progetto di **digitalizzazione dei porti** ha come obiettivo l'automatizzazione di tutte le operazioni di entrata e uscita, così come di imbarco e sbarco, connesse all'*import* e all'*export* di merci aventi rilevanza doganale, nonché del tracciamento della posizione doganale della merce attraverso la razionalizzazione e l'interoperabilità tra i sistemi informativi. Uno degli obiettivi primari del progetto consiste nella velocizzazione della movimentazione delle merci nei porti, nonché nell'implementazione di procedure finalizzate ai controlli delle merci ed alla gestione delle correlate informazioni. Il progetto si colloca sistematicamente nell'ambito del progetto SU.DO.CO. costituendone una parte essenziale (quella del così detto "tracciamento merci").

Lo **Sportello Unico Doganale e dei Controlli (SU.DO.CO.)**[1] si inserisce, a sua volta, in un contesto di semplificazione amministrativa e di miglioramento dell'efficienza nei settori della

[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,*

logistica e dei trasporti, in particolare per le operazioni portuali. La digitalizzazione dei processi amministrativi è la prima condizione necessaria da raggiungere; essa è prodromica alla fase di interoperabilità tra i sistemi informativi delle Autorità competenti coinvolte nelle operazioni sulle merci ed entrambe perseguono l'efficienza e la celerità nelle fasi di introduzione ed uscita di merci nella e dalla UE.

Nel 2024 si sono concluse le attività di analisi finalizzate a definire un nuovo modello del sistema, basato sui risultati delle sperimentazioni presso gli uffici doganali di Livorno e La Spezia. Tali sperimentazioni hanno consentito la validazione di soluzioni innovative per la digitalizzazione dei controlli e il tracciamento delle merci, fornendo indicazioni utili per l'evoluzione del sistema su scala più ampia. L'attività di analisi ha evidenziato la necessità di migliorare l'interoperabilità tra i sistemi informativi dell'Agenzia in premessa richiamata e quelli degli Enti esterni, con particolare riferimento ai flussi documentali funzionali all'effettuazione dei controlli sostanziali. L'evoluzione del sistema ha quindi posto l'accento non solo sulla componente tecnologica, ma anche sull'armonizzazione dei protocolli di scambio dati e sulla definizione di responsabilità condivise tra amministrazioni.

Il modello di SU.DO.CO. elaborato da ADM prevede, oltre alla possibilità di coordinare i controlli con le altre autorità che intervengono allo sdoganamento, la realizzazione di un Modello Unico Generalizzato e centralizzato con l'obiettivo di sviluppare un tracciamento degli spostamenti delle merci, adattabile a seconda del caso alle specificità dei singoli porti, ma con una base comune che consenta la gestione uniforme delle informazioni, la semplificazione delle attività di manutenzione del sistema e il monitoraggio da parte degli *stakeholder*.

Come pianificato, è previsto nel 2026 l'avvio di una nuova fase di rilascio evolutivo del sistema SU.DO.CO. presso ulteriori uffici pilota, con l'obiettivo di estendere progressivamente la nuova architettura digitale. Il focus principale di questa nuova fase riguarderà due aree fondamentali: da un lato, il potenziamento dei controlli doganali, attraverso strumenti digitali avanzati e sistemi di tracciamento strutturati; dall'altro, la piena digitalizzazione del ciclo documentale relativo alla movimentazione delle merci, anche mediante l'integrazione di tecnologie emergenti e l'utilizzo di piattaforme interoperabili.

Più in dettaglio, il SU.DO.CO. mira a unificare e coordinare i controlli effettuati da parte delle diverse Autorità competenti (tra cui: Autorità doganale, ambientale, sanitaria, etc.), riducendo il numero dei singoli interventi. Pertanto, attraverso maggiore celerità delle procedure di gestione delle merci, si intende incrementare la competitività del sistema portuale italiano, eliminando le sovrapposizioni a beneficio delle imprese e del sistema logistico nazionale.

Il SU.DO.CO prevede tre moduli funzionali:

1. modulo "Gestione Certificati" funge da punto di accesso unico per operatori e amministrazioni/enti/organi dello Stato coinvolti nella gestione e nel rilascio dei necessari provvedimenti autorizzativi. Il modulo consente il tracciamento documentale e il monitoraggio della gestione dei documenti riferiti alle merci;
2. modulo "Tracciamento Merci" raccoglie informazioni utili per monitorare l'andamento delle operazioni logistiche e procedurali relative alle merci, offrendo agli operatori economici e alle Amministrazioni competenti la possibilità di ottenere dati sul tracciamento fisico e documentale;
3. modulo "Gestione Controlli" - consente ad ADM di coordinare le richieste di controllo avanzate dagli Organismi dello Stato coinvolti nel processo di gestione delle merci. Il modulo permette di

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".

eseguire i controlli in un periodo di tempo predefinito e nello stesso luogo (approccio *one stop shop*), mantenendo inalterate le competenze di ciascun ente.

L'Agenzia ha pianificato lo sviluppo e sperimentazione del SU.DO.CO. a cominciare dai processi maggiormente digitalizzati e per i quali esiste l'interoperabilità. L'automazione consentirà, nel lungo periodo, di razionalizzare anche l'uso dei vari spazi portuali (banchine, varchi container, varchi ferroviari etc.).

I sistemi di digitalizzazione sono stati implementati in alcune strutture portuali, tra cui, in particolare, i Porti di Trieste e Bari. Presso detti porti è attivo un sistema automatizzato di tracciamento logistico delle movimentazioni in ingresso ed in uscita dai nodi e dai varchi portuali mediante la lettura delle targhe dei mezzi di trasporto e l'interoperabilità tra il sistema informatizzato di ADM e i sistemi di gestione dati delle Autorità di Sistema Portuale.

La digitalizzazione dei porti verrà ulteriormente sviluppata perfezionando l'implementazione del modulo del sistema SU.DO.CO relativo al "tracciamento merci".

Facendo tesoro delle sperimentazioni in corso, nel 2026 si intende perseguire l'obiettivo di esportare presso diversi porti nazionali i modelli già in uso. In tal modo, sarà possibile abbinare la movimentazione dei veicoli che trasportano merci alla relativa documentazione doganale, commerciale e di trasporto. La conoscenza della posizione delle merci, in ogni momento, ne consente la localizzazione anche relativamente all'uscita verso l'imbarco. Ciò risponde alle esigenze di conoscere la posizione della merce dal punto di vista fisico (dove è situata), dal punto di vista giuridico (a quale regime doganale è vincolata) e dal punto di vista delle responsabilità di custodia (chi è il soggetto che la detiene).

Attraverso lo sviluppo e il miglioramento dei servizi di interoperabilità con altre amministrazioni e la standardizzazione delle modalità operative, l'Agenzia prosegue lo sviluppo di alcune automazioni di processi/procedure doganali, già in uso presso alcune strutture portuali, basate sull'integrazione tra i dati provenienti dalle Autorità di Sistema Portuale, tramite servizi *system to system* e i dati già a disposizione di ADM relativi allo status doganale delle merci.

Ciò consente di ottenere informazioni sugli spostamenti delle merci, sulla posizione doganale delle stesse velocizzando ed automatizzando alcuni processi e procedure di rilievo doganale. L'Agenzia intende mettere a disposizione delle Autorità di Sistema Portuale molteplici servizi, con l'obiettivo di realizzare un minimo comune denominatore delle attività di digitalizzazione, garantendo parità di trattamento a tutte le strutture portuali nazionali, prevenendo in tal modo eventuali diversioni dei traffici.

Tali funzionalità possono collocarsi nell'ambito del *port tracking* al fine del raggiungimento degli obiettivi fissati nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, legati alla digitalizzazione della catena logistica da attuarsi anche attraverso l'implementazione di piattaforme digitali interoperabili del *Port Community System* (PCS). Trattasi di strumenti che mettono in rete operatori pubblici e privati e migliorano l'efficienza e la sostenibilità del trasporto merci e della logistica.

I servizi che l'ADM ha sviluppato e che continuerà ad arricchire nel 2026, per le finalità cui sono destinati e le modalità operative su cui si basano, potrebbero rappresentare un elemento fondante dei *Port Community System* e contribuire al raggiungimento nei termini previsti degli obiettivi del PNRR sopra evidenziati, migliorando al contempo la velocità, l'affidabilità nella fase di sdoganamento delle merci e la sicurezza portuale.

Si segnala, inoltre, che per il porto di Trieste sono in fase di realizzazione gli sviluppi relativi alla:

· estensione della funzionalità cd. "Riscontro Uscita" su *Port Tracking* per accettare e gestire anche le dichiarazioni con codice MRN (*Movement Reference Number*) straniero di transito, analogamente a quanto avviene nel cd. "Visto Entrare";

· evidenza della differenza su colli/peso nel monitoraggio mediante sistema IOT (MEV), estendendo l'attuale controllo che si limita a codice dichiarazione (MRN), Targa e Container.

Per la Puglia è prevista l'estensione del sistema di tracciabilità logistica in uso nel porto di Bari presso i porti di Brindisi, Monopoli, Barletta e Manfredonia.

Si segnala, inoltre, l'impegno dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli nell'implementazione dell'*European Maritime Single Window environnement* (EMSWe), sistema di interfaccia unica marittima europea istituito per migliorare la competitività e l'efficienza del settore del trasporto marittimo, riducendo gli oneri amministrativi a carico delle compagnie di navigazione grazie alla semplificazione delle modalità di espletamento delle formalità amministrative per le navi che scalano porti dell'Unione.

L'EMSWe, di cui si prevede l'implementazione entro il primo semestre del 2026, contribuisce, insieme alle altre iniziative descritte, a valorizzare il ruolo della portualità italiana nel mediterraneo.

L'implementazione dell'EMSWe garantirà che le informazioni correlate agli obblighi di dichiarazione vengano fornite dai dichiaranti in formato elettronico e solo una volta per ogni scalo in un porto dell'Unione, indipendentemente dal fatto che tali obblighi discendano da strumenti giuridici internazionali o da norme europee o nazionali.

Il principio descritto varrà inoltre anche nel caso in cui le informazioni che il dichiarante è tenuto a fornire siano di interesse per una pluralità di Pubbliche Amministrazioni o Enti, che saranno quindi chiamati a condividere tra loro i dati di comune interesse, senza costringere gli operatori a fornire più volte le medesime informazioni, con evidenti benefici – in caso di piena implementazione – sulla competitività del sistema portuale nazionale ed europeo.

Nell'ambito delle iniziative volte alla riduzione delle tempistiche dei controlli doganali in ambito marittimo e portuale, si segnala, infine, l'impegno dell'Agenzia nel promuovere e sostenere l'impiego di tecnologie di ispezione non intrusive di ultima generazione, con particolare riferimento alle apparecchiature scanner a raggi X per il controllo dei container e dei mezzi di trasporto, in arrivo e in partenza dai principali porti nazionali. In tale contesto, l'utilizzo degli scanner a raggi X rappresenta una misura strategica per coniugare due esigenze tradizionalmente contrapposte: rafforzare la capacità di controllo e, al contempo, accelerare i flussi di sdoganamento.

L'ispezione radiogena consente infatti di verificare rapidamente il contenuto dei container senza necessità di apertura, fornendo immagini dettagliate del carico e consentendo di individuare eventuali anomalie o incongruenze rispetto alla dichiarazione doganale. Ciò determina benefici significativi sia in termini di sicurezza (maggior capacità di intercettazione di merci illecite, pericolose o non conformi), sia di efficienza operativa, grazie alla riduzione delle ispezioni fisiche e dei tempi medi di rilascio delle spedizioni legittime.

Sotto il profilo logistico, la disponibilità di scanner moderni continua a costituire un fattore competitivo per i porti e gli interporti nazionali, in quanto consente di mantenere elevata la velocità dei flussi commerciali riducendo congestioni e tempi di attesa, a beneficio degli operatori economici e della fluidità complessiva del sistema portuale.

Si precisa che l'acquisizione e l'ammodernamento delle apparecchiature di controllo non intrusivo sono sostenuti, tra l'altro, dal programma europeo *Customs Control Equipment Instrument* (CCEI), che cofinanzia l'acquisto, la manutenzione e la formazione del personale addetto all'utilizzo degli scanner.

Tra i benefici attesi si segnalano: riduzione dei tempi medi di ispezione; incremento della capacità di controllo senza necessità di aumento del personale; maggiori recuperi fiscali e contrasto alle frodi; riduzione dei costi e dell'impatto operativo delle ispezioni fisiche; aumento del livello di sicurezza complessivo dei nodi logistici.

A fini di monitoraggio, l'Agenzia ha in programma lo sviluppo di un sistema di indicatori di *performance* delle apparecchiature scanner per la valutazione della loro efficacia, nonché una revisione sul piano logistico degli asset connessi alle aree di ispezione scanner/fisiche per consentire la piena realizzazione di un "circuito di controllo virtuoso" sotto il profilo logistico-operativo ed uniforme a livello nazionale.

Si ritiene, infine, che la progressiva diffusione in ambito nazionale delle tecnologie di ispezione non intrusiva di ultima generazione rappresenti una leva strategica per la modernizzazione dell'azione doganale, in linea con gli obiettivi di digitalizzazione, semplificazione e rafforzamento della competitività del sistema portuale nazionale.

Controlli valutari

Con riferimento alle movimentazioni transfrontaliere di denaro contante, ambito di competenza dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, disciplinato dal Regolamento (UE) 2018/1672 e dal decreto legislativo n. 195 del 2008 e successive modificazioni e integrazioni, con la Circolare n. 15 del 29 maggio 2024 sono state introdotte nuove disposizioni e istruzioni operative finalizzate alla semplificazione delle procedure di presentazione delle dichiarazioni valutarie e di esecuzione dei controlli nel settore del traffico marittimo commerciale, crocieristico e della nautica da diporto.

In tale contesto, l'Agenzia ha perseguito un duplice obiettivo: da un lato, assicurare il pieno rispetto degli obblighi dichiarativi relativi alla movimentazione di denaro contante da e verso il territorio nazionale; dall'altro, rendere più agevoli gli adempimenti per gli operatori del settore marittimo, tenendo conto delle particolari esigenze operative che lo caratterizzano.

Il quadro normativo vigente impone, infatti, a chi trasporta denaro contante pari o superiore a 10.000 euro l'obbligo di presentare una dichiarazione valutaria presso l'Ufficio doganale competente per il primo punto di entrata o per l'ultimo punto di uscita dal territorio nazionale. Tale adempimento, secondo le regole europee e nazionali, deve avvenire con il passaggio fisico del soggetto obbligato presso l'Ufficio doganale, sia nei casi di deposito e registrazione della dichiarazione, sia quando si utilizza la pre-dichiarazione registrata sul portale ADM per il successivo completamento.

Nel settore marittimo — che comprende le navi commerciali, le unità passeggeri e quelle da diporto — si verificano tuttavia situazioni particolari in cui il denaro contante non viene effettivamente imbarcato o sbarcato, ma rimane a bordo dell'imbarcazione nel porto di arrivo o di partenza, o in rada. Anche in tali circostanze, pur non essendovi un movimento fisico del contante, la normativa continua a imporre la presentazione della dichiarazione valutaria.

Per agevolare gli operatori coinvolti in queste fattispecie, la citata Circolare ha introdotto una modalità alternativa di presentazione della dichiarazione. In particolare, è ora possibile trasmettere la dichiarazione valutaria tramite posta elettronica certificata (PEC) all'Ufficio delle Dogane territorialmente competente prima dell'attraversamento della frontiera, nei casi in cui il denaro contante — di importo pari o superiore a 10.000 euro — resti a bordo e non venga né imbarcato né sbarcato.

La Circolare introduce, inoltre, un insieme di semplificazioni operative e nuove istruzioni sui controlli, estendendo a tutto il traffico marittimo le procedure già adottate per il traffico crocieristico, caratterizzato da sistemi di contabilizzazione avanzati e completamente digitalizzati. Per le navi e le imbarcazioni dotate di sistemi informatici che consentono il monitoraggio in tempo reale delle casse di bordo, la dichiarazione valutaria deve essere accompagnata da un prospetto riepilogativo di cassa (ad esempio un balance report o un *cash verification form*) che permetta, in caso di verifica, di accertare la corrispondenza tra i dati dichiarati e i flussi contabili del sistema di bordo.

Tale prospetto deve riportare la data e l'ora di produzione e indicare le consistenze di contante presenti nei diversi punti o esercizi della nave.

Questa documentazione aggiuntiva non è richiesta per le unità da diporto e i natanti privati, nei quali il denaro contante è trasportato direttamente da persone fisiche. In tutti i casi, alla dichiarazione valutaria deve essere allegata una copia del documento di identità del dichiarante, anche qualora la trasmissione sia effettuata tramite un soggetto delegato, come un agente raccomandatario marittimo. Il denaro contante dichiarato dovrà essere messo a disposizione della Dogana solo se richiesto per finalità di controllo; eventuali operazioni di conteggio saranno svolte, di norma, a bordo della nave, con l'ausilio della strumentazione tecnica messa a disposizione dal comandante o dall'armatore.

Nei casi in cui vi siano effettive operazioni di imbarco o sbarco di denaro contante per importi pari o superiori a 10.000 euro, è confermato l'obbligo di presentazione fisica della dichiarazione valutaria. Tuttavia, qualora tali operazioni avvengano fuori dagli orari di apertura degli Uffici doganali o in porti privi di presidio ADM, la dichiarazione deve essere anticipata via PEC all'Ufficio territorialmente competente e successivamente depositata in forma cartacea presso lo stesso Ufficio, o presso quello limitrofo della medesima regione, entro il primo giorno utile successivo all'arrivo o antecedente alla partenza. La ricevuta di consegna della PEC costituisce prova dell'avvenuto adempimento fino al completamento della procedura con la presentazione fisica della dichiarazione.

2.3.9 L'intermodalità ferroviaria

In merito a tale aspetto, il Piano del mare rileva la necessità di "*incentivare lo sviluppo del trasporto ferroviario riducendo il gap dei costi operativi (portuali) legati alla movimentazione ferroviaria. Il tutto, prendendo come riferimento l'orientamento della Commissione europea che, nell'attuale contesto di forte incentivo alla transizione ecologica del settore dei trasporti, ha inteso valorizzare – in linea di principio – la conformità della misura di aiuto di Stato oggetto alle priorità e finalità stabilite nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente e nell'agenda del cd. "Green Deal europeo*".

A tal riguardo, si evidenzia che l'articolo 1, comma 509, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, (Legge di Bilancio 2025) dispone che: "*Fino al 31 dicembre 2026, al fine di promuovere il traffico ferroviario delle merci in ambito portuale, ciascuna Autorità di sistema portuale può assegnare, nel limite di 1 milione di euro, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, nel rispetto degli equilibri di bilancio e senza utilizzo dell'avanzo di amministrazione, un contributo in favore degli operatori dei servizi di manovra ferroviaria che operano al servizio dell'area portuale, sulla base degli obiettivi di traffico ferroviario definiti dall'Autorità di sistema portuale* interessata". Il successivo comma 510 prevede che: "*I beneficiari sono tenuti a conferire il contributo di cui al comma 509, in misura non inferiore al 50 per cento, a favore dei propri clienti che hanno usufruito dei servizi di manovra ferroviaria oggetto del contributo medesimo*". Infine, si rileva che ai sensi del comma 511 del medesimo articolo 1, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definiti i criteri e le modalità di assegnazione dei contributi di cui al suddetto comma 509, nonché i termini e le modalità del conferimento di cui al comma 510.

Tutto ciò premesso, si rappresenta che è in corso l'istruttoria volta all'emanazione del decreto attuativo per le finalità in questione.

2.5 TRANSIZIONE ECOLOGICA DELL'INDUSTRIA DEL MARE

2.5.2 - Il "Green Deal" e il pacchetto "*Fit for 55*"

Sul punto, si rappresenta che, 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 compromesso del 9 ottobre 2025 n. 13523/1/25, per la revisione della Direttiva in argomento, confermerebbe, ferme restando eventuali successive evoluzioni delle ipotesi di revisione in parola, all'articolo 16, le anzidette agevolazioni previste dal citato articolo 14 della ETD.

Come risulta anche dal testo pubblicato in occasione dell'ultima riunione ECOFIN di novembre, si precisa al riguardo che l'Italia ha chiesto e ottenuto che il testo di compromesso non preveda più lo stralcio dell'esenzione e, di conseguenza, che sia garantito lo *status quo*. Pur essendovi qualche Stato che lamenta tale stralcio, dovrebbe trattarsi di un punto acquisito.

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". A questo proposito, 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 della Ragioneria Generale dello Stato in merito alla relativa copertura finanziaria.

Giova, 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, anche al biodiesel utilizzato tal quale, negli usi ammessi dalla disciplina specifica di settore. Il predetto articolo 3-*quinquies* del decreto-legge n. 57 del 2023 stabilisce, inoltre, al comma 2-*bis*.1, che per poter fruire delle anzidette agevolazioni previste per il gasolio dal TUA, il medesimo biodiesel debba soddisfare le condizioni

stabilite dall'articolo 44, paragrafo 5, del Regolamento (UE) n. 651 del 2014. Tali condizioni attengono sostanzialmente al rispetto dei criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra stabiliti dalla direttiva (UE) 2018/2001 (c.d. direttiva Red II) nonché all'impiego di prodotti realizzati a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX di tale direttiva.

Per l'attuazione delle anzidette disposizioni, contenute nel predetto comma 2-*bis*, il successivo comma 2-*ter* dell'articolo 3-*quinquies* ha previsto che, con un decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, adottato di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, debbano essere stabilite le modalità di applicazione delle agevolazioni in materia di accisa concernenti il biodiesel parimenti a quanto attualmente previsto in materia di agevolazioni per il gasolio.

In ottemperanza alle previsioni di cui al menzionato comma 2-*ter* dell'articolo 3-*quinquies*, il MEF, di concerto con il MASE, sta predisponendo lo schema di decreto che consentirà di impiegare tale tipologia di biodiesel anche nella navigazione.

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), nella sua formulazione attuale, 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

Con riferimento al punto 2.5 del Piano del Mare, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) partecipa alla realizzazione degli ambiziosi obiettivi posti dal *Green Deal* europeo e dal programma *Fit for 55* garantendo il supporto alle Amministrazioni e ai Ministeri competenti, svolgendo l'attività di *enforcement* laddove l'applicazione della normativa adottata richieda degli adempimenti in frontiera e, di conseguenza, potendo avere evidenza di dati – che potrebbero essere richiesti dalle Amministrazioni e forniti nel rispetto delle norme per il corretto trattamento degli stessi - in relazione alle operazioni eventualmente interessate dalla normativa adottata per il raggiungimento di tali *target* europei. Ci si riferisce, a titolo di esempio, alle norme inerenti al Meccanismo di Aggiustamento in Frontiera delle Emissioni di Carbonio (CBAM), alle norme relative alla Deforestazione, nelle quali il ruolo delle Autorità doganali è limitato all'applicazione di misure secondo quanto eventualmente espressamente indicato nei rispettivi regolamenti di carattere ambientale, tutti di competenza di altri Enti.

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 Regolamento di Esecuzione (UE) 2024/3210, della Commissione, 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.

2.7 CANTIERISTICA

ADM è impegnata, altresì, nel supporto alla cantieristica navale italiana (argomento indicato al paragrafo 2.7 del Piano del Mare) al fine di semplificare le procedure doganali ove consentito dalla normativa unionale e nazionale e garantire piena competitività al comparto, anche nei confronti di analoghe aziende europee. L'emissione di numerose circolari specifiche per tale settore è un evidente segnale di attenzione che potrà favorire l'ulteriore sviluppo della cantieristica, garantendo agli operatori di settore la massima semplificazione delle procedure doganali.

2.9 IL LAVORO MARITTIMO

2.9.3 La formazione

"*In considerazione della centralità della formazione nei processi di sviluppo del settore marittimo ai suoi diversi comparti (navigazione, strutture portuali, logistica marittima, cantieristica, diporto e pesca) e della connessa esigenza di qualificazione delle risorse umane quale condizione imprescindibile per il potenziamento della filiera, devono individuarsi opportunità di intervento a più livelli per il supporto alla formazione del personale del settore*".

A tal proposito, l'articolo 36, comma 1-*bis*, del decreto-legge 4 maggio 2023, n. 48, ha istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), il "Fondo" destinato all'erogazione di contributi alle imprese armatoriali per la formazione iniziale del personale impiegato sulle navi, con particolare riferimento alle figure professionali mancanti di sezioni di coperta, macchine, cucina e camera, al fine di incrementare la sicurezza del trasporto marittimo, con una dotazione di 1 milione di euro per l'anno 2023 e di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026.

Per quanto concerne l'adozione delle disposizioni attuative, il medesimo comma 1-*bis* del citato articolo prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definiti le modalità di presentazione delle domande per l'accesso al contributo, i criteri per la selezione delle stesse, le spese ammissibili, le modalità di erogazione del contributo, le modalità di verifica, controllo e rendicontazione delle spese, nonché le cause di decadenza e revoca.

Attualmente è in corso un'istruttoria afferente ad uno schema di decreto che, recando modifiche al decreto 17 novembre 2023, n. 297 (precedentemente emanato per disciplinare le modalità di presentazione delle domande per l'accesso al contributo, le spese ammissibili, il riconoscimento e l'erogazione della stessa, nonché le verifiche e la revoca del contributo coerentemente con la citata normativa), ridefinisce le modalità di presentazione delle istanze per il ricevimento dei contributi alla formazione iniziale del personale marittimo.

2.11 DIMENSIONE SUBACQUEA E RISORSE GEOLOGICHE DEI FONDALI

Il Comando Generale della Guardia di Finanza ha rappresentato che le iniziative legislative di interesse istituzionale per il Corpo (A.S. 1624 – "Valorizzazione della risorsa mare" e A.C. 2521 – "Disposizioni in materia di sicurezza delle attività subacquee") si trovano attualmente nella fase di esame in sede referente.

2.13 TURISMI DEL MARE

Il ***paragrafo 2.13.1 "Promozione e internazionalizzazione"***, tra gli altri interventi proposti, richiede di "*definire e armonizzare in termini fiscali ed impositivi le norme inerenti per rendere competitive le imprese per collocarsi e essere vincenti nei mercati esteri"* e di "*sostenere le imprese del turismo del mare con azioni di internazionalizzazione"*.

Al riguardo, stante la genericità delle proposte evidenziate, **non si hanno osservazioni da formulare.**

In merito al ***paragrafo 2.13.2 "Competitività fiscale, burocratica e nei sistemi di controllo"***, con riferimento all'IVA, si rappresenta che **non è possibile prevedere forme di esenzione ulteriori** rispetto a quelle già stabilite dagli articoli 8-bis e 9 del d.P.R. n. 633 del 1972.

La disciplina unionale in materia di aliquote ed esenzioni non consente, infatti, ampliamenti discrezionali del perimetro agevolativo oltre quelli strettamente previsti dalla direttiva IVA.

2.13.5 Portualità turistica

Infine, con riferimento al ***paragrafo 2.13.5 "Portualità turistica"*** e per quanto concerne l'IVA applicabile ai "marina resort", si rammenta che:

- le prestazioni rese ai diportisti sono assoggettate all'aliquota IVA ridotta del **10 per cento**, ai sensi della legge n. 126/2020 (di conversione del D.L. n. 104/2020);
- tale agevolazione **non si applica** ai contratti di stazionamento di natura annuale o pluriennale, in quanto non direttamente collegati alla fornitura dell'alloggio, che costituisce l'oggetto dell'agevolazione.

Si richiama inoltre la sentenza **Corte di giustizia UE, 19 dicembre 2019, causa C-715/18**, la quale ha chiarito che l'aliquota ridotta non può essere applicata alla mera locazione di spazi di ormeggio per imbarcazioni.

Ne consegue che l'attuale disciplina non risulta suscettibile di ulteriore estensione.

In conclusione, con specifico riferimento all'IVA, non emergono ulteriori elementi utili ai fini dell'aggiornamento annuale, né ai fini della programmazione degli obiettivi per il 2026, rispetto alle osservazioni già fornite con nota MEF-DF prot. n. 69626 del 16 novembre 2023, qui allegata.

In particolare, per i profili IVA oggetto delle sezioni del Piano richiamate:

- il quadro normativo nazionale risulta già allineato alla disciplina unionale;
- non emergono ulteriori iniziative amministrative in corso né margini di ampliamento degli attuali regimi agevolativi;
- non si rilevano nuovi interventi da prospettare o programmare ai fini del conseguimento degli obiettivi per l'anno 2026.

SISTEMA BALNEARE (Paragrafo 2.13.6 del Piano del mare)

Nel novero delle direttrici del "Piano del Mare", particolare attenzione è dedicata ai "Turismi del Mare" e, tra questi, al sistema balneare (Paragrafo 2.13.6 del Piano del Mare) il cui aspetto fondamentale, per l'incidenza economica e sociale, è costituito dal mondo dei concessionari balneari.

Nell'ambito delle molteplici iniziative promosse a livello legislativo e amministrativo, di interesse per il settore, particolarmente importante è quella relativa alla creazione di una banca dati

unitaria, concernente le concessioni dei beni pubblici, da istituire presso il Ministero dell'economia e delle finanze.

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

In attuazione della citata delega, è stato emanato il decreto legislativo 26 luglio 2023, n. 106, che, all'articolo 1 rubricato "Sistema informativo di rilevazione delle concessioni di beni pubblici" prevede la costituzione, presso il Ministero dell'economia e delle finanze, di un sistema informativo di rilevazione delle concessioni di beni pubblici (SICONBEP) "*al fine di promuovere la massima pubblicità e trasparenza, anche in forma sintetica, dei principali dati e delle informazioni relativi alle concessioni di beni pubblici*", eccezion fatta per i beni destinati alla difesa nazionale e nei casi in cui siano rappresentate motivate esigenze di tutela della sicurezza pubblica e dell'ordine pubblico da parte dell'Amministrazione competente.

L'alimentazione del sistema informativo in questione deve avvenire attraverso l'acquisizione delle informazioni detenute dalle Amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che abbiano la proprietà o la gestione del bene oggetto della concessione.

Tutti i Ministeri interessati sono stati sentiti in appositi Tavoli tecnici distinti per *asset* concessorio al fine di verificare l'esistenza di sistemi informatizzati contenenti dati relativi ai beni oggetto di concessione.

La mappatura è stata avviata simultaneamente per i vari settori concessori a livello centralizzato, demandando ad un secondo momento il confronto con gli Enti territoriali per la parte di demanio e/o patrimonio indisponibile decentrato.

Relativamente al demanio marittimo, 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 seguito di vari confronti tecnici, sono state condivise con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le Linee Guida del demanio marittimo, contenenti le specifiche tecniche, le modalità e la tempistica per la trasmissione dei dati da parte dei soggetti obbligati, in qualità di enti proprietari o gestori di beni. Le stesse dovranno essere approvate dalla Conferenza Unificata ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

Nella fase preparatoria sono stati altresì affrontati e risolti gli aspetti concernenti la *privacy* dei dati, la trasparenza e la pubblicazione degli stessi – completa o limitata a seconda dei casi – nonché la possibile diffusione in formato open-data, e la predisposizione dei manuali operativi per i singoli demani, così da predisporre gli atti successivi all'approvazione delle Linee Guida, oggetto di pubblicazione sul sito ministeriale con la messa in esercizio del sistema.

Per favorire il confronto con gli Enti territoriali, divenuti titolari di alcuni beni a seguito della riforma del titolo V della Costituzione e delle normative in materia di federalismo demaniale, in data 21 luglio 2024 si è tenuto un incontro informale con l'ANCI e alcuni Enti locali. In tale occasione sono stati illustrati gli obiettivi del SICONBEP e la sua architettura, concepita per garantire l'interoperabilità e ridurre l'onere a carico dei soggetti tenuti ad alimentare diverse piattaforme.

La riproduzione su supporto cartaceo del seguente documento costituisce una copia del documento firmato digitalmente e conservato presso il MEF ai sensi della normativa vigente

Ministero
dell'Economia e delle Finanze

DIPARTIMENTO DELLE FINANZE

DIREZIONE LEGISLAZIONE TRIBUTARIA E FEDERALISMMO FISCALE
UFFICI VII

All'Ufficio di Gabinetto del Ministro
ufficiodigabinetto@pec.mef.gov.it
e, per conoscenza,

All'Ufficio Legislativo Finanze
legislativo.finanze@pec.mef.gov.it

All'Ufficio del Direttore generale delle finanze

Alla Direzione Studi e ricerche
economico -fiscali

Oggetto: Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM) – Riunione del 21 novembre 2023 – richiesta elementi.

Con la nota prot. 47514 del 13 novembre scorso del Capo di Gabinetto, sono stati chiesti alle amministrazioni interessate elementi conoscitivi in vista della riunione che si terrà il 21 novembre in merito alle priorità da individuare per dare attuazione al Piano del mare per l'anno 2024.
In proposito si premette che il Piano del mare per il triennio 2023 - 2025 è stato approvato in data 31 luglio 2023. Per quanto di competenza di questo Dipartimento si forniscono elementi in merito alle questioni di carattere fiscali evidenziate nei paragrafi del Piano.

Paragrafo 2.2.10. Le misure fiscali e di aiuto al settore

Per gli aspetti di rilevanza IVA, nel Piano si rappresenta che il settore, limitatamente ad alcune operazioni, gode di esenzioni riguardo alle «operazioni assimilate alle cessioni all'esportazione» disciplinate dall'art. 8-bis del d.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633 e ai «servizi internazionali o connessi agli scambi internazionali» disciplinati dall'art. 9 del d.P.R. n. 633 del 1972.
In merito si rileva che la normativa richiamata è conforme alle disposizioni degli articoli 144 e 146 della direttiva 2006/112/CE e, pertanto, il quadro regolatorio richiamato risulta già armonizzato e certo, così come auspicato nel documento stesso.

La riproduzione su supporto cartaceo del seguente documento costituisce una copia del documento firmato digitalmente e conservato presso il MEF ai sensi della normativa vigente

Paragrafo 2.3.14 *"Raccolta dei rifiuti prodotti da nave e gestione dei relativi impianti portuali"*

In proposito si fa presente che la disciplina della TARI, attualmente vigente, prevede che le tariffe relative alle varie categorie di attività economiche, ossia le c.d. utenze non domestiche, sono determinate dal comune secondo i criteri stabiliti dai commi 651 e 652 dell'art. 1 della legge 27 dicembre 2013, n. 147. Si tratta, pertanto di una materia demandata alla potestà regolamentare dei comuni i quali possono commisurare la tariffa tenendo conto dei criteri determinati con il regolamento di cui al d.P.R. n. 158 del 1999 oppure commisurare le tariffe alle quantità e qualità medie ordinarie di rifiuti prodotti per unità di superficie, in relazione agli usi e alla tipologia delle attività svolte nonché al costo del servizio sui rifiuti. Il comune agisce, in questo ambito, esercitando la propria discrezionalità *"tecnica"* che, però, incontra il suo limite nel principio di proporzionalità al quale detta discrezionalità si deve conformare, come affermato dal Consiglio di Stato, tra le altre, nelle sentenze n. 3108 e 4223 del 2017.

Si deve comunque ricordare che non sempre è il comune l'ente competente a gestire il servizio rifiuti e, conseguentemente ad applicare la TARI, in quanto in alcuni casi la competenza spetta all'Autorità di Sistema Portuale o Autorità marittima, che gestisce il servizio rifiuti o lo affida a un soggetto privato.

Paragrafo 2.13.2 "*Competitività fiscale, burocratica e nei sistemi di controllo*",

Per quanto riguarda l'IVA si fa presente che non possono essere concesse esenzioni ulteriori rispetto a quelle previste dagli articoli 8-bis e 9 del d. P.R. n. 633 del 1972, richiamate al paragrafo 2.2.10.

Per quanto riguarda la TARI, si rinvia a quanto esposto al punto 2.3.14.

In riferimento all'IMU, invece, si ritiene opportuno richiamare l'art. 1, comma 578, della legge n. 205 del 2017 (Legge di bilancio 2018), a norma del quale, a decorrere dal 1° gennaio 2020, le banchine e le aree scoperte dei porti di rilevanza economica nazionale e internazionale di competenza delle autorità di sistema portuale, adibite alle operazioni e ai servizi portuali, le connesse infrastrutture stradali e ferroviarie, nonché i depositi ivi ubicati strettamente funzionali alle suddette operazioni e servizi portuali, costituiscono immobili a destinazione particolare, da censire in catasto nella categoria E/1 (Stazioni per servizi di trasporto terrestri, marittimi ed aerei), anche se affidati in concessione a privati.

Sono censite nella categoria E/1 anche le banchine e le aree scoperte dei medesimi porti adibite al servizio passeggeri, compresi i crocieristi. Pertanto, tali immobili, essendo classificati nella categoria catastale A1 godono del beneficio dell'esenzione dall'IMU.

Si ritiene opportuno aggiungere che le acque del mare non sono oggetto di identificazione catastale e, pertanto, i posti barca sono ricompresi nella redditività complessiva delle strutture portuali di cui fanno parte ossia nella categoria D/8 riguardante *"fabbricati costruiti o adattati per le speciali esigenze di un'attività commerciale e non suscettibili di una destinazione diversa senza radicali trasformazioni"*.

La riproduzione su supporto cartaceo del seguente documento costituisce una copia del documento firmato digitalmente e conservato presso il MEF ai sensi della normativa vigente

Paragrafo 2.13.5 "*Portualità turistica*"

In proposito si rinvia, per la TARI, al punto 2.3.14, e per l'IMU, al punto 2.13.2.

Per quanto riguarda l'IVA, si fa presente che le prestazioni rese nei "marina resort" sono assoggettate all'aliquota IVA agevolata del 10 per cento, limitatamente alle prestazioni rese ai diportisti e con esclusione dei servizi resi nell'ambito di contratti annuali o pluriennali per lo stazionamento (legge n. 126/2020, di conversione del D.L. n. 104/2020), non essendo questi ultimi direttamente collegati alla fornitura dell'alloggio, che costituisce l'oggetto del beneficio.

L'agevolazione in questione non è suscettibile di ulteriore ampliamento in quanto, con la sentenza 715/18 del 19 dicembre 2019, la Corte di giustizia UE ha affermato che l'aliquota IVA ridotta non è applicabile alla locazione di spazi di ormeggio per imbarcazioni.

Firmatario1

MINISTERO DELLE IMPRESE E DEL MADE IN ITALY

Da: Paolo Quercia <paolo.quercia@mise.gov.it>
Inviato: mercoledì 8 aprile 2026 17:04
A: Dipartimento Politiche del mare; Dip Imprese; MINISTRO SEGRETERIA TECNICA
Cc: Davide Amorosi; Giorgio Maria Tosi Beleffi; Augusto Reggiani
Oggetto: Attività MIMIT per Piano del Mare
Allegati: MIMIT_Piano del Mare 2025.docx

Si trasmette una nota di resoconto delle principali attività svolte nell'ambito del Piano del Mare da parte del MIMIT

Paolo Quercia

Ministero delle Imprese e del Made in Italy

Paolo QUERCIA

Dirigente del Centro Studi e Analisi
Dipartimento Politiche per le Imprese
Ufficio III - (Centro Studi)

Via Vittorio Veneto, 33
00187 Roma – Italia
Tel. +39 06 4705 2147
Cell. +39 392 329 74 89

8 aprile 2026

Il Ministero delle Imprese e del Made in Italy ha contribuito all'attuazione del Piano del Mare 2025 con le seguenti attività:

1. Tour internazionale della nave Amerigo Vespucci

Nel corso del 2025, il Ministero delle Imprese e del Made in Italy ha contribuito attivamente al Tour Mondiale dell'Amerigo Vespucci nelle tappe internazionali e nell'intera fase mediterranea, conclusasi il 10 giugno 2025 con il rientro della Nave nel porto di Genova. Il MIMIT ha curato, in collaborazione con ADI Design Museum, la mostra itinerante "Italia Geniale. Design enables", presente in tutte le otto tappe internazionali del Villaggio Italia e dedicata alle eccellenze del design industriale italiano. In ciascuna delle principali tappe internazionali il Ministero ha organizzato il seminario "Investire in Italia: dove l'innovazione incontra la tradizione" sull'attrazione degli investimenti esteri, nonché conferenze tematiche su Blue & Space Economy — con la partecipazione di rappresentanti di agenzie spaziali, imprese e istituzioni di entrambi i Paesi — e il Global Startup Program in partnership con ICE e CDP Venture Capital.

2. Elaborazione della strategia industriale marittima nazionale ed europea

Il MIMIT, come amministrazione di riferimento, ha contribuito attivamente alla stesura della strategia industriale marittima nazionale redatta dal Dipartimento Politiche del Mare, in particolare per quanto riguarda le sezioni dedicate alla cantieristica navale, alla nautica da diporto e allo sviluppo dell'opportunità economiche del nuovo dominio subacqueo. In questa attività è stato fatto riferimento ai lavori e alla consultazione pubblica del Libro Bianco MIMIT "Made in Italy 2030. Per una nuova strategia industriale" pubblicato a gennaio 2026 in cui è stata effettuata una mappatura e ricostruzione accurata della filiera della "Blue Economy e Cantieristica" che include una strategia di sviluppo specificatamente dedicata alla filiera. Su questo tema si è fornito un contributo al Dipartimento politiche del Mare anche ai fini dell'elaborazione della strategia industriale marittima europea.

3. Materie prime e fondali marini

Nel 2025 il MIMIT ha continuato ad approfondire il tema delle risorse minerarie e materie prime d'interesse industriale nei fondali marini sia partecipando attivamente al gruppo di lavoro nazionale a guida MAECI sul tema che avviando un'interlocuzione con aziende dei settori interessati.

4. Cavi sottomarini

Il MIMIT ha istituito, in collaborazione con le strutture del Ministro per la protezione civile e le politiche del mare, un Gruppo di lavoro sulla filiera dei cavi sottomarini, con l'obiettivo di consolidare la collaborazione tra stakeholder pubblici e privati — istituzioni e attori industriali — per promuovere una strategia integrata di sviluppo del settore. Il gruppo di lavoro ha completato la mappatura della filiera e ha contribuito a porre in essere una serie di azioni tra cui (a livello nazionale) il sostegno economico di progetti di ricerca e sviluppo e (a livello europeo) la creazione di un hub per la sorveglianza delle infrastrutture sottomarine a guida italiana. Il gruppo di lavoro sta ora procedendo all'analisi di tutte le infrastrutture subacquee nazionali con l'obiettivo di giungere a una conoscenza approfondita dell'intero portafoglio sottomarino evidenziandone l'impatto economico, i punti di forza e le opportunità di sviluppo.

5. Movimentazione fondali marini per la posa di cavi e condotte

Il MIMIT ha preso parte al Gruppo di Lavoro finalizzato a elaborare il decreto attuativo di cui all'Art. 109 c. 5 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (movimentazione dei fondali marini derivante dall'attività di posa in mare di cavi e condotte) coordinato dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. Nel 2025 si sono tenute le prime riunioni del gruppo di lavoro in cui si è proceduto a mappare le diverse tipologie di attività di movimentazione dei fondali marini, le diverse tipologie di cavi e condotte e gli impatti ambientali di suddette attività.

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA

Da: Tancredi Fabio <tancredi.fabio@mase.gov.it>
Inviato: giovedì 18 dicembre 2025 15:53
A: Dipartimento Politiche del mare
Cc: La Spada Flavia
Oggetto: rif nota DPM_0001102-P del 21/11/2025 e DPM_0001143-P del 28/11/2025
Allegati: m_amte.UDCM.REGISTRO_UFFICIALE_U_.0032829.18-12-2025.pdf; Relazione integrativa attuazione piano del mare.docx; Obiettivi MASE piano del mare 2026_2028.docx

Con riferimento a quanto richiesto da codesto Dipartimento con le note con note prot. DPM_0001102-P-21/11/2025 e DPM_0001143-P-28/11/2025, si trasmette il contributo del Ministero, con mirato riguardo a:

a) la relazione Informativa sulle iniziative amministrative avviate o in corso nell'anno corrente e finalizzate all'attuazione degli obiettivi strategici definiti nel Piano del Mare;

b) le Iniziative amministrative e gli indirizzi programmatici da attuare nel triennio 2026-2028.

Cordisli saluti.

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

Dott. Fabio Tancredi
Vice Capo di Gabinetto
Via Cristoforo Colombo n. 44
00144 Roma
Tel. 06.57225708

Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica

IL CAPO DI GABINETTO

Al Dipartimento per le Politiche del Mare
Presidenza del Consiglio dei ministri
ROMA

e, per conoscenza

Al Sottosegretario di Stato
Sen. Claudio Barbaro
SEDE

Oggetto: Richiesta relazione ai fini di informativa al Cipom.

In esito a quanto richiesto da codesto Dipartimento con le note con note prot. DPM_0001102-P-21/11/2025 e DPM_0001143-P-28/11/2025, si trasmette il contributo del Ministero, con mirato riguardo a:

a) la relazione Informativa sulle iniziative amministrative avviate o in corso nell'anno corrente e finalizzate all'attuazione degli obiettivi strategici definiti nel Piano del Mare;

b) le Iniziative amministrative e gli indirizzi programmatici da attuare nel triennio 2026-2028.

Con i migliori saluti,

Dott.ssa Barbara LUISI

Allegati citati

Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica

UFFICIO DI GABINETTO

Direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri del 26 febbraio 2024 - Contributi alla Relazione Informativa sulle iniziative amministrative avviate o in corso nell'anno corrente e finalizzate all'attuazione degli obiettivi strategici definiti nel Piano del Mare.

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 (*Emmission 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)

In esito al parere favorevole del CIPOM espresso nella seduta del 25 giugno 2025, il 22 luglio 2025, Il Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, ha approvato, in esame preliminare, un regolamento, da adottarsi con decreto del Presidente della Repubblica, che prevede la parziale istituzione di una zona economica esclusiva (ZEE) comprendente parte delle acque circostanti il mare territoriale nazionale, ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 14 giugno 2021, n. 91. Il provvedimento non pregiudica la possibilità di apportare a tali aeree modifiche successive, in esecuzione dei futuri accordi di delimitazione che saranno conclusi con gli Stati vicini.
Con D.P.R. del 26 settembre 2025 è stata istituita una zona economica esclusiva (ZEE) comprendente parte delle acque circostanti il mare territoriale nazionale, ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della Legge 14 giugno 2021, n. 91.
La DGFTA, interpellata dal Capo di Gabinetto, ha manifestato, sulla base delle proprie competenze, le aree di interesse che dovrebbero essere incluse all'interno della ZEE italiana in istituzione. Tali aree comprendono zone previste dalla normativa italiana per la ricerca e lo sfruttamento degli idrocarburi, per lo sfruttamento dell'energia eolica off-shore, per lo sfruttamento dei minerali solidi e per la geotermia off-shore.

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.

Il MASE ha completato la procedura per l'aggiornamento dell'Allegato tecnico al D.M. 173/2016. Nella seduta del 27 novembre 2025 è stata acquista l'intesa della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano (Rep. atti n. 211/CSR).

Con decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica 16 dicembre 2025, n. 450 è stato approvato l'allegato tecnico che annulla e sostituisce l'allegato tecnico al DM 15 luglio 2016, n. 173.

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 riperimetrazione 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.

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 CO_2 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.

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.
A seguito di tale riapertura dei termini dell'Avviso originario, nel corso del 2025 quattro delle nove Autorità di Sistema Portuale hanno presentato un totale di 16 nuove proposte progettuali, delle quali 14 sono state ritenute ammissibili a finanziamento. Conseguentemente, con Decreto direttoriale n. 136 del 17.04.2025, è stato approvato l'elenco ufficiale dei progetti ammessi a finanziamento.
In particolare, sono stati finanziati i progetti delle Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, del Mar Adriatico Centro Settentrionale e del Mar Adriatico Settentrionale, mentre è in corso di perfezionamento l'iter per il finanziamento di quelli del Mar Ligure Occidentale.
Parallelamente, è proseguita l'attività di monitoraggio sui progetti finanziati nelle annualità precedenti. Tale attività ha registrato ulteriori rinunce da parte di alcune AdSP e la non ammissibilità di alcuni progetti, a seguito delle quali sono stati emessi i necessari decreti di revoca.
Allo stato attuale, tenuto conto delle rinunce e dei nuovi finanziamenti, i progetti in corso di esecuzione risultano essere complessivamente 64, per un investimento totale di 160.819.975,45 €.
Proseguono le attività finalizzate al monitoraggio dell'avanzamento 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**.

Si riferisce che attualmente in Italia sono in istruttoria 18 istanze per il conferimento di nuovi titoli minerari a mare. Si riporta l'elenco delle istanze in essere:

1 3 istanze di prospezione di idrocarburi;

2 14 istanze di permesso di ricerca di idrocarburi;

3 1 istanza di concessione di coltivazione di idrocarburi.

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 30 novembre 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 (km²)**	**Numero**	**Area (km²)**
Zona A	0	0,0	1	65,9
Zona B	5	2978,4	0	0,0
Zona C	0	0	0	0,0
Zona F	6	3046,2	0	0,0
Zona G	2	577,4	0	0,0

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

Si evidenzia che n. 10 delle n. 14 istanze di permesso sopra riportate consistono in istanze che erano state rigettate in applicazione del PiTESAI e che, a seguito dell'annullamento del Piano stesso, sono state ripristinate nel corso del 2025.
Oltre a quanto sopra riportato, attualmente in Italia sono vigenti 59 titoli minerari in mare così suddivisi:

- 9 permessi di ricerca di idrocarburi;
- 50 concessioni di coltivazione di idrocarburi.

Inoltre, sono cessati e in attesa di ripristino minerario dell'area:

- 1 permesso di ricerca di idrocarburi;
- 8 concessioni di coltivazione di idrocarburi.

Nella Tabella 2 viene descritto più nel dettaglio zona per zona marina il numero di titoli minerari presenti (situazione aggiornata al 30 novembre 2025) e la superficie occupata.

*Tabella 2 Inquadramento territoriale dei titoli minerari a mare**

Zona marina	Permessi di ricerca		Concessioni di coltivazione	
	Numero	Area (km²)	Numero	Area (km²)
Zona A	2	449,10	30	2.242,69
Zona B	1	423,70	14	1.567,56
Zona C	3	378,43	3	234,93
Zona D	0	0,00	3	86,79
Zona F	4	2.975,60	1	14,55
Zona G	3	653,74	1	145,60

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

Si evidenzia che, in aggiunta ai permessi vigenti sopra riportati, si prevede di procedere, entro il 31 dicembre 2025, al ripristino di n. 1 permesso di ricerca di idrocarburi che era stato revocato in attuazione del PiTESAI.

2.4.2 Fonti innovabili

Le energie rinnovabili in mare.

Per quanto riguarda l'energia geotermica è utile sottolineare che, con la Risoluzione del Parlamento europeo del 18 gennaio 2024 sull'energia geotermica, il Parlamento sottolinea il potenziale dell'energia geotermica nel conseguimento dei principali obiettivi strategici all'interno dell'UE e invita la Commissione Europea a presentare una strategia geotermica per l'UE, basata su una valutazione approfondita del potenziale dell'energia geotermica nel sottosuolo superficiale, medio, profondo, e ultra profondo, in tutti i 27 Stati Membri.

Sulla base di tale documento, tenendo conto anche degli obiettivi per l'energia geotermica contenuti nel PNIEC (sia in termini di incremento della produzione per i settori elettrico e termico, nonché in termini di obiettivi di ricerca e sviluppo tecnologico sulla fonte di energia), la Direzione sta lavorando ad una proposta normativa che preveda:

1) l'integrazione del quadro normativo nazionale (modifiche al D. Lgs 22/2010) con ulteriori disposizioni finalizzate ad armonizzare e coordinare i diversi usi della risorsa geotermica (es. estrazione di litio dalle brine geotermiche).

2) la predisposizione di uno studio, su scala regionale e per tutto il territorio nazionale e a mare, per una mappatura del potenziale minerario nazionale che valuti il potenziale geotermico nazionale considerando i vari usi possibili della risorsa geotermica (come espressi dalla risoluzione del parlamento europeo).

3) la creazione di una banca dati pubblica nazionale con i dati utili alla predisposizione dello studio

4) la creazione di un apposito fondo per la mitigazione del rischio geologico in carico agli operatori per le nuove attività di prospezione (in particolare per impianti basati su tecnologie innovative).

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.

Durante i lavori della diciannovesima sessione del gruppo tecnico intersessionale per la riduzione dei GHG (ISWG-GHG-19), svoltisi nelle giornate del 31 marzo e 1° aprile, si è proceduto all'individuazione di tali misure, approvate poi a maggioranza durante i lavori dell'ottantatreesima sessione del Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC 83), svoltasi nella settimana tra il 7 e l'11 aprile. Secondo tale

proposta, le navi saranno tenute a rispettare uno standard globale sui combustibili, riducendo nel tempo la quantità di gas serra emessa per ogni unità di energia utilizzata, attraverso un approccio che fissa tre livelli di emissioni:

- un primo livello nel quale le navi che vi rientrano non debbano pagare tariffe e possano anzi cedere crediti di emissione;
- un secondo livello che prevede per le navi che emettono una quantità maggiore di gas serra una tariffazione di 100 dollari per ogni tonnellata di co2 emessa in eccesso rispetto alla prima soglia
- un terzo livello, che raggruppa le navi più inquinanti, che pagheranno una quota sensibilmente più alta ma che potranno eventualmente acquistare crediti generati dalle navi più virtuose.

È stata inoltre stabilita l'istituzione di un apposito fondo per la gestione dei proventi derivanti dall'applicazione del sistema e che saranno impiegati per sostenere l'innovazione, la ricerca, lo sviluppo delle infrastrutture, mitigare gli impatti negativi sugli stati vulnerabili, in particolare i piccoli Stati insulari in via di sviluppo, utilizzabile, comunque, da tutti i Paesi aderenti all'IMO, allo scopo di sostenere i costi per la transizione energetica del settore marittimo.
Per la loro entrata in vigore ufficiale, ai sensi delle regole dell'Organizzazione Marittima Internazionale che prevede un periodo di sei mesi per la loro ratifica, si è svolta una sessione straordinaria del Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino dal 14 al 17 ottobre 2025. A causa della distanza delle posizioni registrate durante i lavori, l'assemblea a maggioranza ha quindi deciso di rimandare di un anno l'attuazione delle misure.

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 e 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 2025, è stata approvata una variante, consistente nella riallocazione di risorse a seguito di economie riscontrate, ed è proseguita la fase attuativa di tutte le linee di intervento del programma.

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 sull'approccio ecosistemico e su una gestione adattativa strutturata in 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.

Nel 2025 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale (Serie Generale n. 277 del 28/11/2025) il Decreto Ministeriale del 13 novembre 2025 di aggiornamento del Buono Stato Ambientale - GES (Allegato I) e dei Target ambientali (Allegato II).

Contestualmente, sono proseguite regolarmente le attività previste dal Programma di Monitoraggio per le tre sottoregioni marine, garantendo la continuità nella raccolta dei dati ambientali in linea con la pianificazione sessennale.

Come previsto dall'articolo 18 della Direttiva 2008/56/CE, a marzo 2025 è stata redatta e inviata alla Commissione Europea la relazione intermedia sullo stato di attuazione del Programma di Misure previste dal DPCM del 7 luglio 2022. Tale relazione intermedia illustra brevemente lo stato di attuazione delle misure previste per conseguire o mantenere il buono stato ambientale per i diversi Descrittori.

Nel corso del 2025 è stata aggiornata la composizione del Comitato Tecnico per la Strategia Marina, conseguente al completamento della riorganizzazione delle Pubbliche Amministrazioni partecipanti.

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 e 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 ha previsto lo sviluppo di servizi digitali per i visitatori dei parchi nazionali e delle aree marine protette. A giugno 2024, attraverso al pubblicazione online del Portale Natura Italia (https://naturaitalia.mase.gov.it/public) e dell'App Visit Natura Italia, è stato conseguito il target europeo che prevedeva che "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 mobilita sostenibile)".

Dal punto di vista attuativo, tutte le procedure di gara per l'affidamento delle forniture di strumentazione sono state attivate tramite la centrale di committenza INVITALIA e, ad oggi, tutti i contratti di fornitura sono in esecuzione. In particolare, si segnala il completamento delle consegne relative ai Lotti dei droni e dei sistemi ottici 3D subacquei.

Per quanto riguarda i servizi di monitoraggio, nel corso del 2025 si sono completate le procedure di affidamento dei due servizi tramite la centrale di committenza INVITALIA e le attività operative risultano ad oggi in corso di esecuzione, in linea con le tempistiche del Target di giugno 2026.

Gli ecosistemi e le aree marine protette

Sono in corso di prosecuzione le attività riguardanti i procedimenti per l'ampliamento e la riperimetrazione, anche attraverso il supporto tecnico di ISPRA per la valutazione delle proposte presentate, delle seguenti Aree marine protette già istituite:

1. Isole di Ventotene e Santo Stefano;
2. Porto Cesareo;
3. Torre Guaceto;
4. Punta Campanella;
5. Portofino;
4. Isole Tremiti.

2.11.2 (Individuazione e monitoraggio dei georischi marini)

Sfruttamento delle risorse minerarie sottomarine.

Per quanto riguarda l'individuazione e il monitoraggio dei geo rischi 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/clipea-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 geo rischi marini si riportano 1) gli accordi di ricerca conclusi nel 2025, 2) le attività in via di definizione per il biennio 2026-2027.

1) Accordi di ricerca conclusi nel 2025

➢ Progetto SPIN

Il progetto denominato "Test Delle Buone Pratiche Per Lo Studio Della Potenziale Interazione Tra Attività Offshore E Pericolosità Naturali" – SPIN" si è inserito nel percorso di sviluppo tracciato dai progetti precedenti. L'obiettivo di SPIN è stato quello di applicare e validare il work-flow metodologico sviluppato durante il progetto di ricerca H&RA Lacinia, riportato nel documento di "Buone Pratiche" (buone-pratiche-HeRA-Lacinia.pdf). SPIN, ha avuto come oggetto di studio due aree di interesse: una, ubicata nell'offshore marchigiano (centrata in corrispondenza dell'epicentro della sequenza sismica del pesarese di novembre 2023), significativa per lo studio delle possibili interazioni con le faglie sismogenetiche ivi presenti; l'altra, nel Canale di Sicilia (centrata in corrispondenza del bacino di Gela), significativa per l'elevata pericolosità legata ad eventi franosi sottomarini).

Il progetto, inoltre, mirava a valutare il potenziale impatto sulla pericolosità dei geo rischi sopra citati dovuto alle attività antropiche legate alla produzione di idrocarburi. Gli enti coinvolti nel progetto SPIN sono stati l'INGV, il CNR-ISMAR, l'Università di Bologna DIFA, RSE S.p.A., RELUIS, EUCENTRE con la collaborazione tecnica del Dipartimento della Protezione Civile.

2) Accordi di ricerca in via di definizione nel biennio 2026-2027:

➢ Nel secondo semestre del 2025, nell'ambito delle attività inerenti all'attuazione del *Regolamento (UE) 2024/1787 sulla riduzione delle emissioni di metano nel settore dell'energia e che modifica il regolamento (UE) 2019/942,* sono state avviate le interlocuzioni con l'INGV e l'ISPRA al fine di individuare una possibile strategia sinergica volta a svolgere una campagna di misurazione delle potenziali emissioni fuggitive di metano sulle c.d. *"teste-di-pozzo"* sottomarine (terminali di pozzi minerari chiusi da anni) ricadenti in concessioni off-shore, ormai rilasciate dai precedenti operatori e ricadenti quindi nella competenza del MASE come istituenda Autorità Competente del succitato Regolamento; tale campagna di misurazioni, una volta definite le modalità operative-logistiche e a valle dei necessari passaggi istituzionali e ammnistrativi (e.g. stipula di accordi), si prevede possa aver luogo nella finestra meteo-climatica più favorevole alla navigazione per l'anno 2026.

➢ Nel corso del 2025 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 titoli offshore, allo stoccaggio di CO2 e ai progetti geotermici, anche a

mare. Si prevede di avviare tale aggiornamento anche con la collaborazione di diverse Università ed Enti di ricerca italiani, mediante la stipula di accordi per lo svolgimento delle opportune attività di supporto.
Sempre in relazione al tema del monitoraggio dei geo rischi marini, oltre agli accordi di ricerca sopra citati, si rappresenta che, in conformità alle prescrizioni del Decreto di Autorizzazione D.M. 26 gennaio 2023 relativo al programma sperimentale "CCS Ravenna Fase 1", la DGFTA ha sottoscritto un Accordo, per lo svolgimento dei geo monitoraggi ai sensi degli ILG, 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 inoltre 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.

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. e ad una convenzione stipulata con il Ministero delle imprese e del made in Italy e il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA) – Servizio Geologico d'Italia ha elaborato il Programma nazionale di esplorazione (PNE) che, lo scorso giugno, è stato approvato dal CITE. Sulla base delle risultanze di detto Programma Nazionale di Esplorazione è stata pubblicata nel sito internet di ISPRA, a maggio del 2025, la Carta mineraria aggiornata, che riguarda specificatamente però la sola parte di territorio *onshore.*
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 Autority) 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.
Inoltre, la DGFTA, come già descritto per il monitoraggio dei geo rischi marini, collabora anche nell'ambito dello sfruttamento delle risorse minerarie sottomarine con diverse Università ed Enti di ricerca italiani, mediante la stipula di accordi di ricerca o di collaborazione. Di seguito si riportano 1) gli accordi di ricerca conclusi nel 2025, 2) le attività in via di definizione per il biennio 2026-2027.

1) Accordi di ricerca conclusi nel 2025

➢ Progetto per la sicurezza e la transizione energetica

Il progetto era finalizzato ad affrontare le sfide che la transizione energetica, proponendo soluzioni innovative, 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 è avvenuto 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 DGFTA 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.

➢ Valutazione del potenziale minerario nazionale di gas

Il progetto si 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 è stato quello 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 è occupata di valutare il potenziale minerario nell'ambito di giacimenti inattivi presenti in concessioni attualmente ferme per motivi amministrativi. Infine, il CRIET ha provveduto 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/).

2) Accordi di ricerca in via di definizione nel biennio 2026-2027:

➢ Nel corso del 2025, la DGFTA ha pubblicato un avviso per la manifestazione di interesse per sottoscrivere un Accordo di Ricerca per la vettorializzazione e georeferenziazione delle linee sismiche in formato raster presenti sia sul sito https://www.videpi.com/videpi/videpi.asp sia sul sito https://unmig.mase.gov.it/ in cui sono pubblicati i dati richiesti dal Regolamento UE 2024/1735.
In particolare, l'Accordo, ancora in fase di definizione, prevede la vettorializzazione delle linee sismiche raster presenti nel database del progetto VIDEPI e nel database della DGFTA. I file prodotti con la vettorializzazione delle linee sismiche raster dovranno essere forniti in formato SEG-Y. Le linee sismiche vettorializzate dovranno essere opportunamente georeferenziate in relazione alle coordinate di acquisizione delle stesse ed il risultato fornito in formato SHP o alternative equivalenti. Inoltre, considerata la pubblicazione dei dati richiesti dal MASE-DGFTA agli operatori di settore ai sensi del Regolamento (UE) 2024/1735 del Parlamento Europeo, dovrà essere effettuato anche:
• il controllo delle linee sismiche fornite ai fini di una effettiva coerenza tra il pdf e il SEG-Y consegnato;
• la georeferenziazione delle linee sismiche consegnate nel caso sia inviato il solo pdf, attraverso la mappa dei tracciati delle stesse che, se non fornita, dovrà essere opportunamente richiesta agli operatori tramite il MASE;
• la vettorializzazione in formato SEG-Y delle linee sismiche inviate dagli operatori qualora disponibili nel solo formato pdf.
La DGFTA, inoltre, nell'autunno del 2025 ha preso parte alla European Ocean Observation Initiative, che ha lo scopo di ridurre l'attuale frammentazione della conoscenza dell'ambiente marino, riconosciuta come elemento critico non solo per lo sviluppo efficace della sopracitata "economia blu", ma anche per ricerca e innovazione, previsione climatica, sistemi di allerta precoce, sicurezza, difesa e tutela dell'ambiente marino. In questo contesto, l'iniziativa rappresenta un nuovo quadro strategico europeo per l'osservazione degli oceani, che mira a connettere, scalare e rendere sicure le capacità di osservazione esistenti attraverso un sistema basato su campagne di monitoraggio, infrastrutture dedicate, tecnologie di raccolta e processamento dei dati.

Le attività previste dal progetto si concentrano in particolare sullo sviluppo di tecnologie innovative e strumenti digitali avanzati come il Digital Twin Ocean, sulla crescita del mercato europeo dedicato all'osservazione oceanica e sul consolidamento di un sistema coordinato che valorizzi le infrastrutture di ricerca e garantisca la gestione efficace dei flussi informativi. Sul piano normativo, l'iniziativa supporta invece la digitalizzazione e la semplificazione dei principali strumenti legislativi europei, tra cui la Marine Spatial Planning nell'ambito dell'Ocean Act, la Marine Strategy Framework Directive e la Common Fisheries Policy.
Fattori di complessità nell'attuazione dell'Ocean Observation Initiative sono rappresentati dalla diversità delle fonti di finanziamento (quali, ad esempio, Horizon Europe, programmi spaziali, Digital Europe, EMFAF e LIFE) e dalla pluralità di attori coinvolti nella sua gestione, che include i ministeri degli Stati Membri, la Commissione Europea e altri organismi internazionali. Al fine di un coordinamento tra le parti coinvolte, sono stati organizzati tavoli istituzionali interministeriali a cui la DGFTA ha presenziato mettendo a disposizione l'esperienza maturata in campo offshore. In occasione dell'incontro tenutosi presso il MAECI in data 23 ottobre 2025, che ha visto coinvolti, tra gli altri, esponenti della DGMO e della Marina Militare, sono stati presentati aggiornamenti sui recenti lavori dell'Autorità Internazionale dei Fondali Marini, seguiti da due presentazioni dedicate al Piano di Gestione Ambientale Regionale dell'Oceano Indiano e al programma "Women in Blue". Sono state inoltre discusse le opportunità di cooperazione per gli enti di ricerca italiani sul tema del mare, del supporto alla negoziazione del Regolamento per lo sfruttamento dei minerali dei fondali marini e della possibile partecipazione alla campagna per l'International Day of the Deep Seabed.

2.11.4 (Incremento delle attività subacquee)

➢ **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 2025, il lavoro di aggiornamento delle Linee Guida per la redazione della Relazione sui Grandi Rischi (RGR) è giunto a conclusione. Sulla base delle analisi e delle metodologie sviluppate in collaborazione con il Politecnico di Torino e il CNR-ISMAR nel 2024, il documento di aggiornamento è stato approvato dal Comitato per la sicurezza delle operazioni a mare (Comitato Offshore) ed è entrato in vigore a settembre 2025.

Detto documento incorpora le migliori pratiche internazionali e le metodologie aggiornate per la valutazione degli impatti ambientali e costituisce una base metodologica aggiornata per garantire la massima sicurezza e la tutela ambientale nelle operazioni in mare.
È stato altresì avviato l'aggiornamento del DPCM di regolamentazione del funzionamento del Comitato per la sicurezza delle operazioni in mare.

Per quanto riguarda le iniziative avviate nell'ambito della ricerca riguardante la sicurezza delle operazioni a mare, si riportano i seguenti accordi di ricerca conclusi nel 2025:
➢ **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 si 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, transmittanza), 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 ha avuto durata triennale (2023-2025) e ha previsto, per l'anno 2025, lo svolgimento delle seguenti attività operative in mare:

1) ispezioni a mezzo ROV e operatori subacquei vicino sistemi e strutture energetiche quali condotte sottomarine (per verifica integrità infrastrutturale) e piattaforme di produzione offshore (e.g. gasdotti "G*reenstream*", "*Trans Adriatic Pipeline*" e "T*ransmed*");
2) controlli e ispezioni subacquee a supporto/verifica di integrità della condotta di collegamento tra la piattaforma PC WC e la centrale di raccolta e trattamento di "Casal Borsetti", concessione A.C 26 EA di Eni.

Le attività sono svolte dalla Marina Militare attraverso mezzi e personale idoneamente attrezzato e qualificato e in collaborazione, col MASE.

➢ **Progetto Sicurezza operazioni a mare**

Questo progetto, condotto con il Dipartimento di Ingegneria Civile, Chimica, Ambientale e dei Materiali (DICAM) dell'Alma Mater Studiorum - Università di Bologna, si è articolato secondo tre linee di ricerca. Una prima attività ha riguardato 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, sono stati 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). Sono stati quindi definiti alcuni scenari di riferimento, per i quali sono stati quantificati i principali parametri relativi ai termini sorgente (tipologia e quantità/portate delle sostanze rilasciate, condizioni del rilascio, etc.). La seconda attività è consistita in 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, 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 si è focalizzata sull'analisi della presenza e rilevanza di eventuali aggravi dei rischi in funzione della distanza dalla costa, in particolare, per rilasci a 5, 9 e 12 miglia. 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**

Il 20 marzo 2025 si è concluso l'iter di aggiornamento delle Linee Guida per la redazione della Relazione sui Grandi Rischi (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.

Da: Tancredi Fabio <tancredi.fabio@mase.gov.it>
Inviato: giovedì 2 aprile 2026 11:23
A: Dipartimento Politiche del mare
Oggetto: R: Relazione sullo stato di attuazione del Piano del mare per l'anno 2025.

Categorie: in visione al CD

Con riferimento alla nota prot. DM-0000777-P-25/03/2026, si comunica che si concorda con il documento trasmesso.

Cordiali saluti.

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

Dott. Fabio Tancredi
Vice Capo di Gabinetto
Via Cristoforo Colombo n. 44
00144 Roma
Tel. 06.57225708

Da: Dipartimento Politiche del mare <dipartimento.politichedelmare@governo.it>
Inviato: mercoledì 25 marzo 2026 15:00
A: catherine.flumiani@esteri.it; vcamm@gabmin.difesa.it; GIUSEPPE PORTA <2uf.9sez@gabmin.difesa.it>; Insinga Lucio <lucio.insinga@mef.gov.it>; paolo.quercia@mise.gov.it; D'Andrea Patrizio Ivo <patrizioivo.dandrea@masaf.gov.it>; Tancredi Fabio <tancredi.fabio@mase.gov.it>; stefano.riazzola@mit.gov.it; Vetritto Giovanni <g.vetritto@governo.it>; Vittorio Coscarella <v.coscarella@governo.it>; BISOGNO SERENA <serena.bisogno@cultura.gov.it>; segreteria.capogabinetto@ministeroturismo.gov.it
Oggetto: Relazione sullo stato di attuazione del Piano del mare per l'anno 2025.

Spett.li,
su indicazione del Capo Dipartimento, si trasmette la nota in allegato, unitamente alla bozza della relazione in oggetto.
Cordiali saluti.
La Segreteria

Presidenza del Consiglio dei Ministri

Ministro per la Protezione Civile
e le Politiche del Mare
Dipartimento per le Politiche del Mare
Segreteria del Capo Dipartimento

Via dei Robilant, 11
00135 Roma

MINISTERO DELLA CULTURA

MIC|MIC_UDCM_GABINETTO|20/04/2026|0011009-P| [04.10.22/77/2023]

Ministero della cultura

UFFICIO DI GABINETTO

Al Capo di Gabinetto del Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare
gabinetto.ministroprotezionecivileemare@governo.it

e p.c. Al Dipartimento per la Tutela del Patrimonio Culturale
dit@pec.cultura.gov.it

Oggetto: Piano del Mare 2023-2025 – Relazione annuale sullo stato di attuazione ex art. 12 comma 10 del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito con modificazioni dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204 – Contributo del Ministero della Cultura

Con riferimento all'oggetto e alla riunione tecnica convocata per il giorno 21 aprile 2026, si trasmette il contributo di competenza di questo Ministero relativo all'anno 2025.

L'occasione è gradita per porgere cordiali saluti.

IL CAPO DI GABINETTO
Valentina Gemignani

Ministero della cultura

DIPARTIMENTO PER LA TUTELA DEL PATRIMONIO CULTURALE
Servizio I – Coordinamento amministrativo

All' Ufficio di Gabinetto
udcm@pec.cultura.gov.it

c.p.c.

Alla Direzione Generale Archeologia, belle arti e paesaggio
dg.abap@pec.cultura.gov.it

Oggetto: Riunione del 21 aprile 2026 - **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.

In riscontro a quanto richiesto da codesto Ufficio di Gabinetto con nota prot. n. 10702 del 16/04/2026, acquisito il contributo della Direzione Generale Archeologia, belle arti e paesaggio, si trasmette un resoconto delle attività svolte dagli uffici afferenti al Dipartimento in materia di politiche del mare. Il resoconto potrà essere utile per la predisposizione della "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 2024, n. 204".
Si riportano di seguito in forma sintetica i contributi, raggruppati per indirizzi strategici.

• 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.

Tra le iniziative si evidenziano quelle condotte:

- dalla Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo, quali "Il mare e Taranto, un gioco di Squadra", promossa dal 3 marzo al 7 aprile 2025 dalla Marina Militare, Comando Interregionale Marittimo Sud, con visita delle proprie sedi agli studenti delle scuole superiori di Taranto; "L'archeologia e il mare", comprendente visite guidate alla mostra "Recuperati dagli Abissi" e al laboratorio di restauro; la conferenza pubblica presso il Centro Operativo di Olbia

(28 giugno 2025) sulle attività della Soprintendenza, la civiltà nuragica e il mare, il patrimonio culturale sommerso in Italia e l'impatto antropico tra cambiamenti climatici, inquinamento e opere strategiche; la partecipazione alla XXVII Borsa Mediterranea del Turismo Archeologico 2025 (30 ottobre-2 novembre 2025) mediante l'organizzazione di uno stand dedicato alle attività della Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo e conferenze sull'archeologia subacquea;

- dalla Soprintendenza ABAP per la città metropolitana di Bari, con un intervento, nell'ambito delle conferenze d'area per il decennale del Piano Paesaggistico Regionale della Puglia, dedicato alle "Attività di tutela sul territorio: le trasformazioni del paesaggio costiero" (Tricase, 22 maggio 2025). Per il 2026 la SABAP ha previsto: "Punta della Penna: riscoprire la storia per costruire il futuro", laboratorio archeologico presso il sito preistorico costiero di Punta della Penna a Bari – Torre a Mare in collaborazione con l'Istituto Comprensivo di Bari JAPIGIA II - TORRE A MARE (BA); "Il mare oltre la riva – Bari. Pietre che parlano", laboratori didattico-esperienziali aperti alle scuole del territorio in collaborazione con la Capitaneria di Porto di Bari; "Il mare oltre la riva - Monopoli - Tra Terra e Mare", laboratori didattico-esperienziali aperti alle scuole del territorio, in collaborazione con la Capitaneria di Porto di Monopoli (BA).

- **Forme di fruizione turistica sostenibile, non distruttive dei caratteri di naturalità e delle qualità paesaggistiche delle fasce costiere e del mare**

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 l'Area metropolitana di Napoli ha attuato:

- un costante monitoraggio delle strutture balneari, dislocate senza soluzione di continuità, lungo l'intera costa di competenza, affinché vi sia armonia tra la salvaguardia del valore naturalistico e culturale e lo sviluppo di un turismo consapevole e sostenibile;
- convenzioni, in via di definizione, con centri diving dei Campi Flegrei, del litorale Domizio-Flegreo, delle Isole di Ischia, Capri, Procida e della Penisola Sorrentina e con le società turistiche che gestiscono imbarcazioni turistiche semi-sottomarine e battelli dalla chiglia finestrata al fine di attivare forme di fruizione consapevole e sostenibile del patrimonio archeologico sommerso;

- una riperimetrazione dell'area sommersa della Villa di Q. Ortensio Ortalo a Marina Grande di Bacoli col fine di tutelare maggiormente il sito archeologico rispetto alle concessioni demaniali circostanti.

La Soprintendenza ABAP per le province di Pisa e Livorno ha comunicato che:

- è in corso di ultimazione l'intervento di messa in sicurezza, restauro, indagini archeologiche e valorizzazione della Grotta del Santo a Montecristo, Portoferraio (LI) - Programmazione ai sensi dell'articolo 1, commi 9 e 10 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, annualità 2022-2024, elemento importante di tutela di un complesso archeologico e monumentale per restituire il sito alla pubblica fruizione.

- **Forme di promozione della qualità progettuale degli interventi di ampliamento-adeguamento e/o riqualificazione delle aree portuali**

A riguardo, la **Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Catania** ha indicato le opportune prescrizioni e limitazioni agli interventi previsti dal Piano Regolatore Portuale del porto di Catania, laddove questi rischiavano di compromettere tratti di costa, come la scogliera lavica D'Armisi e la foce del vallone Aquicella, caratterizzati da valori paesaggistici, naturalistici e geologici di pregio.

- **Forme di tutela di manufatti di interesse storico-culturale connessi alle attività economiche legate al mare**

La **Soprintendenza ABAP per le province di Ancona e Pesaro Urbino** sta programmando iniziative mirate alla tutela e alla valorizzazione del patrimonio culturale legato al rapporto con il mare, in particolare alla pesca, di antiche origini e profondamente identitaria per la comunità locale, testimoniato dalla presenza di marinerie, porti, mercati ittici, "pesche a mare", affiancando le comunità stesse nella salvaguardia del proprio patrimonio, costantemente ricreato e adattato al contesto, in un continuo rapporto con la contemporaneità.

Di tale ricco patrimonio culturale fanno parte anche le cosiddette "pesche a mare", assimilabili alla tipologia dei trabocchi abruzzesi, costituite da una passerella, un casottino usato come rifugio o deposito di attrezzi, una piattaforma e delle antenne di sostegno delle reti, sorrette da pali di legno fissati sugli scogli affioranti.

La **Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Chieti e Pescara** ha comunicato di aver avviato una serie di attività sul tema di rifunzionalizzazione dei trabocchi.

La **Soprintendenza ABAP per le province di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini** ha rappresentato di aver avviato un percorso di tutela e salvaguardia in merito alla "Pratica della navigazione con vela al terzo lungo le coste della Romagna").

L'Istituto Centrale per il Patrimonio Immateriale nell'ambito della direttrice "Cantieristica nautica" del Piano del Mare per il triennio 2023-2025, sta realizzando da alcuni anni azioni di salvaguardia e valorizzazione dei saperi legati alla cantieristica tradizionale, soprattutto in alcune località costiere delle regioni Emilia Romagna, Marche, Veneto.

- **Esperienze di salvaguardia e valorizzazione delle strutture insediative storiche e dei valori scenici e panoramici del rapporto di intervisibilità terra-mare.**

La **Soprintendenza ABAP per l'Area metropolitana di Napoli** ha comunicato di aver dato il proprio supporto per:

-indirizzo alla progettazione con il Comune di Bacoli (su risorse finanziate dalla Regione Campania), del riuso di Villa Ferretti e del suo compendio archeologico;

-progetto di riunificazione dell'intero complesso della Villa Favorita, oggetto di un importante finanziamento del Ministero della Cultura. La finalità di riqualificazione del progetto è duplice: da un lato risponde all'esigenza di restituire alla pubblica fruizione il bene come risorsa verde per la città, recuperando l'antica connessione terra-mare, dall'altro fornisce all'area vesuviana un centro polifunzionale a servizio del territorio;

-rinnovo dell'Accordo di Collaborazione con i Carabinieri Subacquei del Nucleo di Napoli per il monitoraggio costiero dei siti d'interesse culturale e paesaggistico, a febbraio 2026.

La **Soprintendenza ABAP per le province di Chieti e Pescara** ha sostenuto e partecipato attivamente ai tavoli di concertazione con i diversi Enti coinvolti, curando le procedure di competenza ministeriale, il passaggio di proprietà di quattro ex-stazioni ferroviarie site nei Comuni di San Vito Chietino, Fossacesia, Torino di Sangro e Vasto (CH), che, grazie a un restauro attento e a un progetto di rifunzionalizzazione condiviso, diverranno presidi lungo la costa ciclabile costiera (la "Via Verde") che corre per 40 km da Vasto ad Ortona, occupando l'ex sedime ferroviario.

La **SABAP per la città metropolitana di Bari** ha riferito che nel 2025 sono stati avviati (e sono ancora in corso) da parte di privati interventi di valorizzazione di contesti archeologici lungo la costa sud di Monopoli (BA), per i quali la SABAP sta supervisionando la produzione dei contenuti scientifici per la realizzazione dei percorsi di visita e la redazione dei supporti alla fruizione. È inoltre in corso l'istruttoria finalizzata alla dichiarazione dell'interesse culturale delle cave di Pozzo Vivo a Polignano a Mare (BA), significativo paesaggio produttivo storico marino, rilevante per i valori paesaggistici e monumentali.

- **Forme di valorizzazione del patrimonio archeologico sommerso**

La azioni di questo Ministero, nell'ambito della dimensione subacquea, tendono a valorizzare l'archeologia subacquea ed il potenziale turistico connesso, promuovendo la fruizione e la valorizzazione dei siti subacquei archeologici e la salvaguardia dei patrimoni sottomarini sia in termini ambientali che culturali, favorendo l'incontro tra imprese e ricerca per la costruzione di veri e propri itinerari turistici.

A riguardo, **la SABAP per l'Area metropolitana di Napoli** ha avviato proposte di sponsorizzazione per erogazioni liberali Art Bonus: "la Villa di Ortensio Ortalo — recupero e consolidamento dei mosaici in ambiente subacqueo" e "la Villa marittima del Lago Fusaro: scavo subacqueo e documentazione" a gennaio 2026; recupero archeologico di manufatti marmorei nello specchio d'acqua del Porto di Miseno a Bacoli, grazie ad un'azione sinergica tra Soprintendenza, Comune di Bacoli, Guardia Costiera, Guardia di Finanza, Polizia Nucleo sommozzatori e Carabinieri Subacquei, presentato per la prima volta in diretta streaming subacquea sui canali social della Sabap Na Met il 24/06/2025, a seguito della stipula di un protocollo d'intesa col Comune di Bacoli, per la realizzazione di indagini indirette nell'area del Porto di Misenum;

In Programma per l'anno 2026:

-attivazione di accordi con Legambiente e associazioni locali per la pulizia dei fondati delle aree archeologiche sommerse di Marina Grande, Punta Sarparella e Punta Pennata a Bacoli;

-sottoscrizione di accordi con l'Ufficio demanio del Comune di Bacoli per la perimetrazione delle aree archeologiche sommerse della Villa di Cesare, Punta Sarparella, Punta Pennata e Punta del Poggio;

-sottoscrizione di accordi con le scuole del territorio di ogni ordine e grado di giornate formative in presenza ed esperienziali, sull'archeologia subacquea flegrea, presso la sede dell'Ufficio periferico di Villa Ferretti a Bacoli;

-riproposizione in primavera di giornate di valorizzazione con tour guidati lungo la costa di Bacoli su imbarcazioni dal fondo trasparente;

-programmazione di scavo e documentazione della villa marittima romana della Macina di Puolo in collaborazione con l'University of Copenhagen;

-avvio di partenariato pubblico-privato per lo scavo della villa marittima romana di Capo di Massa.

L'Istituto Centrale per il Restauro ha avviato diverse attività, quali quella tesa a sviluppare nuove tecnologie, tecniche e buone pratiche per la localizzazione, documentazione, supporto allo scavo archeologico, per la valutazione dello stato di conservazione dei materiali e il pronto intervento conservativo in corso di scavo, per la gestione e valorizzazione del patrimonio culturale sommerso.

Anche la **SABAP per la città metropolitana di Reggio Calabria e la provincia di Vibo Valentia**, nell'esercizio delle proprie competenze in materia di tutela, conservazione e monitoraggio dei siti culturali subacquei, ha comunicato la propria collaborazione con:

-l'Istituto Italiano di Geofisica e Vulcanologia (INGV), finalizzata a specifiche attività di ricerca volte allo studio della ricostruzione della linea di costa e delle variazioni del livello marino per gli ultimi 3000 anni ca, attraverso indicatori archeologici e rilievi geofisici marini e terrestri; alla realizzazione di scenari di aumento di livello marino fino all'anno 2100 in relazione ai cambiamenti climatici, al fine di individuare l'estensione delle aree costiere a potenziale rischio allagamento marino per valutare l'esposizione dei beni culturali presenti e alla sicurezza del territorio come fine di resilienza e ad attività High-Tech per applicazione di tecnologie avanzate di rilievo per lo sviluppo di ricostruzioni 3D delle aree archeologiche presenti sul territorio/specchio acqueo di competenza;

-il Dipartimento Biologia Ecologia e Scienze della Terra dell'Università della Calabria (DiBEST) finalizzata a attività di ricerca volte allo studio dei contesti archeologici subacquei, individuazione di evidenze di interesse archeologico/culturale sommerse e alla loro interazione con l'ambiente marino al fine di aggiungere un valore bio-ecologico ai siti di

interesse culturale subacquei; allo studio del degrado dei manufatti di interesse archeologico in ambiente marino; alle analisi archeometriche per definire le provenienze dei reperti archeologici; alla caratterizzazione della fauna marina insediata sui contesti archeologico-culturali subacquei.

La **Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo** ha elencato le diverse attività svolte riguardo agli indirizzi strategici previsti dal Piano del Mare, nel corso dell'anno 2025, tra cui Interventi eseguiti nell'ambito dei seguenti progetti finanziati con la programmazione ai sensi dell'articolo 1, commi 9 e 10, della legge 23 dicembre 2014, n. 190:

-Archeologia subacquea in alto fondale. Progetto di recupero, restauro e valorizzazione del relitto altoarcaico del canale di Otranto, a partire dal 18/07/2025 e fino al 3/08/2025 sono stati eseguiti lavori di indagine archeologica e di recupero del carico di età alto arcaica, situato nel Canale d'Otranto a 22 miglia nautiche dalla costa e alla profondità di -800 m.

-Amphitrite-Archeologia Subacquea per tutti nei Parchi Marini digitali, rivolto al 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, in particolare sono stati eseguiti lavori di restauro dell'Apodyterium delle terme dei lottatori Parco;

-Indagini archeologiche subacquee presso l'Isola di San Pietro (TA), svolte a novembre 2025,

-dai rischi del cambiamento climatico, in particolare dai pericoli marini come l'erosione costiera.

La **Soprintendenza ABAP per le province di Pisa e Livorno** ha comunicato che è in programma un intervento di tutela nell'area della Secche della Meloria a Livorno, già progettato nel 2025.

- **<u>Cooperazione europea ed internazionale</u>**

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, La Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo ha elencato diverse attività svolte nel corso dell'anno 2025:

-Creamare - “Linking creativity, culture and media technologies in the transnational coproduction of digital interactive products for the communication of maritime and underwater cultural heritage”, finanziato da CREA-CULTURE_2021-COOP (GRANT AGREEMENT 101056117), finalizzato allo sviluppo di un modello di co-produzione di opere multimediali finalizzate alla comunicazione e divulgazione dei beni culturali;

-BlueCulTour “Interconnecting Blue Cultural Tourism Offer in the Ionian Sea” - Call Number 4190 – Specific Objective 4.6 sul bando STAGE A – Cooperation Programme «632 - (Interreg VI-A) Greece-Italy», avviato a luglio 2025, che mira a rafforzare la cooperazione transfrontaliera tra Calabria, Puglia e Grecia Occidentale per lo sviluppo di modelli di turismo sostenibile incentrati sulla promozione del patrimonio culturale marittimo e subacqueo, come testimonianza delle radici culturali comuni dei territori che si affacciano sul Mar Ionio.

- **<u>Energia proveniente dal mare</u>**

Nell’ambito della Valutazione di Impatto Ambientale, che prevede il concerto di questo Ministero con il Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica, per le procedure riguardanti lo sviluppo di energia da fonti rinnovabili a mare, le valutazioni effettuate hanno tenuto conto dei potenziali impatti che le stesse potrebbero generare sul patrimonio archeologico sommerso e sul paesaggio da e verso costa, al fine di preservare quei caratteri di naturalità e qualità paesaggistica delle fasce costiere e del mare, con particolare riguardo alle isole minori.

Il Dirigente del Servizio I
dott. Massimo Castaldi

Il CAPO DEL DIPARTIMENTO
dott. Luigi LA ROCCA

MINISTERO DEL TURISMO

Ministero del Turismo
Ufficio di Gabinetto

MINISTERO DEL TURISMO
REPUBBLICA ITALIANA

Al Capo del Dipartimento per le Politiche del Mare - Presidenza del Consiglio dei Ministri
Amm. Sq. Pierpaolo Ribuffo
attuazione.politichedelmare@governo.it

Al Dirigente del Servizio II – "Servizio Risorse del mare"
Avv. Giuseppe Cavuoti
attuazione.politichedelmare@governo.it

e, p.c. Al Capo di Gabinetto del Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare
Dott. Riccardo Rigillo
gabinetto.protezionecivileemare@governo.it

Oggetto: relazione informativa al CIPOM. Rif. note Vs. prot. n. 1102 del 21/11/2025 e prot. n. 1143 del 28/11/2025.

Si trasmette il documento recante gli elementi di competenza dello scrivente Dicastero, utili alla predisposizione della relazione informativa al CIPOM, ai sensi della direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri del 26 febbraio 2024.

Il documento è stato redatto con il contributo dell'Ufficio legislativo del Ministero, in conformità con le indicazioni fornite da codesto Dipartimento con le note richiamate in oggetto.

L'occasione è gradita per porgere cordiali saluti.

Il Capo di Gabinetto
Cons. Erika Guerri

Via di Villa Ada, 55 – 00199 Roma – tel.: 06.170179010
www.ministeroturismo.gov.it
e-mail: segreteria.capogabinetto@ministeroturismo.gov.it.

Oggetto: Piano del Mare – Contributo UL ai fini della predisposizione della relazione informativa al CIPOM

1.- Con riferimento alla nota del CdG in allegato - con la quale si è chiesto di dare conto, per quanto di competenza di questo Ufficio Legislativo, delle "*eventuali iniziative legislative concluse, in corso o da avviare*" ai fini della predisposizione del contributo da inoltrare al Dipartimento per le politiche del mare - si osserva quanto segue.

È attualmente all'esame dell'ottava Commissione permanente del Senato (Ambiente) in prima lettura il disegno di legge "AS 1624" sulla valorizzazione della risorsa mare, nel cui ambito si inserisce la proposta normativa del Ministero del turismo volta a disciplinare in modo organico lo svolgimento delle attività subacquee a scopo ricreativo, tenuto conto della carenza di una normativa nazionale che regolamenti, in modo sistematico, i molteplici ambiti operativi della suddetta attività. In Italia, infatti, tale settore risulta disciplinato solo relativamente ad alcuni profili professionali (pescatori subacquei professionisti, palombari e sommozzatori in servizio locale nei porti), mentre in materia di attività subacquea a scopo ricreativo solo alcune regioni (Calabria, Liguria, Sardegna e Sicilia) hanno una propria legislazione, sia pure riferita esclusivamente a determinate figure professionali.

Pertanto, il Ministero del turismo ha colmato la lacuna legislativa relativa al settore delle attività subacquee a scopo ricreativo, intervenendo nel ridetto disegno di legge mediante l'inserimento di un intero **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"*.

A tal fine, le fondamentali direttrici della proposta normativa in esame sono la **tutela della sicurezza** dei soggetti che svolgono l'attività subacquea a scopo ricreativo e la **tutela del patrimonio ambientale e culturale**.

2.- Quanto al primo profilo, si evidenzia che sono stabiliti i requisiti e i princìpi fondamentali con particolare riferimento:

- all'esercizio dell'**attività di immersione subacquea**, rispetto alla quale è stato previsto, tra l'altro, il necessario rispetto delle norme dell'UNI, del CEI e di altri enti di normazione europei, comprese le specifiche norme UNI EN ISO 24801-24802 e UNI EN 14467. Inoltre, si è previsto 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, di certificato medico 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 in perfetto stato di funzionamento e di personale addestrato al primo soccorso nonché l'obbligo di annotare in un apposito registro le singole immersioni svolte. Si è altresì fissato il numero massimo di sei partecipanti simultanei all'immersione per ogni istruttore o guida.

3.- 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 sugli habitat e sulle pratiche subacquee sostenibili.

In questo quadro, inoltre, viene demandata ad un decreto del Ministro del turismo, di concerto con altri Ministri competenti e previa intesa in sede di Conferenza permanente, l'individuazione, in conformità alla pianificazione degli spazi marittimi vigente e in coerenza con la pianificazione paesaggistica e territoriale regionale, 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'attività turistica di tali luoghi, anche mediante la promozione dello sviluppo di itinerari subacquei in queste zone da parte dei centri di immersione e di addestramento subacqueo.

Il disegno di legge in oggetto, infine, promuove la cooperazione internazionale e lo scambio di best practices con altri Paesi.

***

4.- Parallelamente al disegno di legge AS 1624, il Ministero del turismo è impegnato nello studio di alcune possibili modifiche alla disciplina generale attualmente vigente in materia di **portualità turistica**, con l'intenzione di rilanciare il settore della nautica da diporto.

In particolare, sono all'esame alcune proposte di revisione del d.P.R. 2 dicembre 1997 n. 509, ossia del regolamento recante la disciplina del procedimento di **concessione di beni del demanio marittimo** per la realizzazione di **strutture dedicate alla nautica da diporto**, adottato a norma dell'art. 20, comma 8, l. 15 marzo 1997 n. 59.

In primo luogo, potrebbe procedersi alla riforma del procedimento di **esame e di approvazione del progetto** di infrastruttura portuale da realizzare su area demaniale in concessione estendendo l'ambito di applicazione dell'istituto della **conferenza di servizi**, anche mediante la previsione di forme di

semplificazione procedimentale, come l'**ampliamento del novero delle amministrazioni** chiamate a prenderne parte e l'introduzione di **tempi certi** per la conclusione dei lavori e di modalità semplificate di assunzione della decisione finale.

In aggiunta a ciò, si potrebbe includere nel perimetro applicativo del d.P.R. n. 509 del 1997 anche la figura dei c.d. **porti a secco** e cioè le strutture destinate al ricovero a secco, alaggio, varo veloce e attracco di imbarcazioni da diporto.

Altro punto qualificante di una possibile riforma, con l'obiettivo di facilitare investimenti volti alla **riqualificazione delle strutture** da parte dei concessionari, potrebbe essere l'introduzione di disposizioni speciali per le concessioni, ragionando in analogia alla disciplina attualmente vigente in materia di porti commerciali, tenuto anche conto dell'estraneità dei servizi portuali turistici al perimetro applicativo della direttiva 2006/123/CE.

Inoltre, potrebbero prevedersi interventi, specialmente economici, per **agevolare** iniziative nel campo della **nautica sociale**.

Da ultimo, occorrerebbe ragionare su soluzioni per i **problemi creati dai sedimenti** che ostruiscono i canali di ingresso e le imboccature dei porti turistici nonché per **facilitare**, dal punto di vista urbanistico e paesaggistico, la realizzazione delle **strutture** per lavorazioni cantieristiche che presentino una **minor incidenza sul territorio** e l'installazione degli **impianti** per la produzione di energie elettrica da **fonti rinnovabili**. Egualmente è a dirsi per **misure di carattere fiscale o parafiscale** (es. IMU, TARI e canoni demaniali) concretamente idonee a **favorire l'afflusso di investimenti** in un settore che potrebbe conoscere un importante rilancio con positive ricadute sulle comunità locali che ospitano porti turistici.

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI REGIONALI E LE AUTONOMIE

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie
Ufficio I per le politiche urbane e della montagna,
la modernizzazione istituzionale e l'attività internazionale delle autonomie regionali e locali
Servizio per le politiche urbane e della montagna, di sviluppo locale e di sostegno alla marginalità territoriale

Al Dipartimento per le politiche del Mare
per interoperabilità **DPM**

Oggetto: Relazione sullo stato di attuazione del Piano del mare per l'anno 2025.

Con riferimento alla Relazione sullo stato di attuazione del Piano del mare 2025, si esprime apprezzamento per il lavoro svolto e si trasmette, in allegato alla presente, il testo aggiornato, in modalità revisione, recante le modifiche di competenza di questo Dipartimento.

L'occasione è gradita per porgere cordiali Saluti.

Il Coordinatore dell'Ufficio
Cons. Giovanni Vetritto

Firmato digitalmente da
VETRITTO GIOVANNI
C=IT
O=PRESIDENZA CONSIGLIO DEI MINISTRI

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 2023-2025»

Anno 2025

(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)

La presente Relazione illustra al Parlamento le attività svolte dai pertinenti Dicasteri nel corso dell'anno 2025 ai fini dell'attuazione degli indirizzi strategici in materia di politiche marittime espressi nel 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 di seguito elencati:

- Il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale ha fornito il proprio contributo con e-mail in data 23.01.2026;
- Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha fornito il proprio contributo con nota prot. 16105 in data 31.12.2025;
- Il Ministero della difesa ha fornito il proprio contributo con nota prot. n. 2866 in data 22.01.2026;
- Il Ministero delle imprese e del *made in Italy* ha fornito il proprio contributo con e-mail in data____;
- Il Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste ha fornito il proprio contributo con nota prot. n.__ in data____;
- Il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ha fornito il proprio contributo con nota prot. 32829 del 18.12.2025;
- Il Ministero dell'economia e delle finanze ha fornito il proprio contributo con nota prot. n. 63057 in data 19.12.2025;
- Il Ministero della cultura ha fornito il proprio contributo con nota prot. _____in data_____;
- Il Ministero del turismo ha fornito il proprio contributo con nota prot. n. 274786 in data 15.12.2025;
- Il Ministro per gli Affari regionali e le Autonomie ha fornito il proprio contributo con nota prot. _____in data_____;
- Il Ministro per gli affari europei, il PNRR e le politiche di coesione ha fornito il proprio contributo con e-mail del 31.12.2025;

La relazione comprende anche il rapporto sull'attività del Comitato Interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), 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.

Sommario

INTRODUZIONE 1
1. SPAZI MARITTIMI 4
2. ROTTE COMMERCIALI 6
3. I PORTI 8
4. ENERGIA PROVENIENTE DAL MARE 16
5. TRANSIZIONE ECOLOGICA DELL'INDUSTRIA DEL MARE 18
6. PESCA E ACQUACOLTURA 20
7. CANTIERISTICA 21
8. INDUSTRIA ARMATORIALE 23
9. LAVORO MARITTIMO 25
10. GLI ECOSISTEMI E LE AREE MARINE PROTETTE 28
11. DIMENSIONE SUBACQUEA E RISORSE GEOLOGICHE DEI FONDALI 30
12. SISTEMA DELLE ISOLE MINORI 35
13. TURISMI DEL MARE 37
14. CAMBIAMENTI CLIMATICI 39
15. COOPERAZIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE 41
16. SICUREZZA 46

INTRODUZIONE

L'Italia, per la sua posizione e conformazione geografica, economia di trasformazione e vocazione marittima, ambisce a un ruolo di primo piano nell'economia del mare europea ed internazionale.

La nostra Penisola è immersa al centro del Mediterraneo, dove si sviluppa il flusso di rotte che collegano l'Indo-Pacifico all'Oceano Atlantico e all'Europa. Con i suoi 8.000 Km di costa, 15 Regioni che affacciano sul mare e un vasto sistema insulare, dipende dal mare per diversi fattori vitali per il funzionamento della nostra società, che riguardano i trasporti, il commercio, la portualità, l'industria, l'approvvigionamento energetico, la sicurezza, le comunicazioni digitali, la valorizzazione sostenibile delle risorse, il turismo, la cultura, la pesca, la protezione dell'ambiente.

In Italia, l'economia del mare genera un valore aggiunto pari a 76,6 miliardi di euro, con 1,1 milioni di occupati. Considerato il moltiplicatore economico (1,8), essa apporta un contributo al Prodotto interno lordo di oltre 200 miliardi di euro (pari all'11,3% del PIL nazionale)[1].

Riconoscendo l'interesse strategico dell'economia marittima, il 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].

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

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 31 luglio 2023 il CIPOM ha approvato all'unanimità il primo Piano del mare nazionale, redatto grazie all'impegno profuso da tutti i soggetti istituzionali e avvalendosi di un gruppo di dieci esperti di questioni marittime, a seguito di specifiche audizioni tematiche, che hanno coinvolto, altresì, esponenti del mondo dell'imprenditoria, dell'associazionismo e della ricerca, assieme alle pertinenti Amministrazioni.

Il Piano costituisce il riferimento per gli strumenti di pianificazione di settore e rappresenta lo strumento unitario di pianificazione strategica delle politiche marittime nazionali. Esso definisce una visione olistica del sistema-mare, inteso quale ambito trasversale che integra dimensioni economiche, ambientali, sociali, infrastrutturali, energetiche, culturali, di sicurezza e di proiezione internazionale. Il Piano e 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.

[1] Fonte: Ossermare 2025 - Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne e "Risorsa mare" di TEHA group.
[2] Decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito con modificazioni dalla legge 16 dicembre 2022 n. 204.

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, il Presidente del Consiglio dei ministri o un Ministro da lui delegato trasmette alle Camere, entro il 31 maggio di ogni anno, una relazione sullo stato di attuazione del Piano del mare.

La presente Relazione annuale riferisce quindi sull'attuazione del «Piano del mare 2023-2025» nel corso dell'anno 2025, dando conto delle attività svolte, dei risultati conseguiti e delle principali criticità emerse, sulla base dei contributi forniti dalle Amministrazioni competenti nell'ambito delle rispettive attribuzioni e coordinati dal Dipartimento per le politiche del mare.

La Relazione non si esaurisce in un adempimento informativo nei confronti del Parlamento, ma si configura quale strumento di monitoraggio dinamico e di valutazione integrata dell'azione dello Stato sul mare.

Si evidenzia infine l'attività svolta dal CIPOM nel corso del 2025 finalizzata a fornire il necessario coordinamento interministeriale per l'attuazione delle politiche del mare, che si è sviluppata attraverso un articolato programma di sedute e di riunioni preparatorie finalizzate all'esame, alla proposta e all'avanzamento dei lavori programmati nell'ambito del Piano del mare. Nel periodo di riferimento, si sono tenute complessivamente quattro riunioni del Comitato nelle date del 20 maggio, 25 giugno, 29 luglio e 14 ottobre 2025, nel corso delle quali sono stati esaminati i principali *dossier* strategici afferenti alle competenze del Cipom.

A supporto di tali attività, il Dipartimento per le politiche del mare ha tenuto sei riunioni tecnico-preparatorie il 3 febbraio, 9 aprile, 13 maggio, 16 giugno, 16 luglio e 16 settembre 2025, per la preparazione istruttoria dei temi all'ordine del giorno del Comitato, assicurando il necessario coordinamento interministeriale per la definizione dei contenuti. Nel complesso sono stati istruiti e trattati 23 argomenti, articolati nell'ambito dei cinque ordini del giorno delle sedute del Cipom.

Il Comitato ha adottato nel corso delle suddette attività due delibere concernenti:

- l'approvazione della relazione sullo stato d'attuazione del Piano del mare, ai sensi dell'art.12, comma 10, del decreto-legge11 novembre 2022, n. 17, convertito con modificazioni dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204,
- il parere di compatibilità alle linee politico-strategiche espresse nel Piano del mare (ai sensi del punto 5.3. della direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 febbraio 2024, in materia di coordinamento delle politiche del mare), dello schema di D.P.R. per l'istituzione della zona economica esclusiva (ZEE).

Argomento di fondamentale importanza e trasversale a tutte le direttrici è inoltre quello della necessità di porre rimedio ad un problema culturale di scarsa consapevolezza della vocazione marittima del nostro Paese, che penalizza fortemente la possibilità di cogliere appieno il potenziale di crescita per il nostro Paese racchiuso nella risorsa mare. È quindi urgente favorire una piena diffusione della cultura marittima presso la società civile, le scuole, le imprese e le stesse istituzioni pubbliche al fine di infondere conoscenza e valorizzare il mare quale risorsa ambientale, culturale, scientifica ed economica, nonché per diffondere tra le giovani generazioni i valori della cultura marinara e della tutela dell'ambiente marino.

A tal fine, il Ministro per le Politiche del mare ha organizzato, attraverso l'omonimo Dipartimento, le seguenti iniziative, volte a contribuire alla diffusione della cultura marittima:

- la seconda edizione della rassegna letteraria "Pagine d'aMare", dedicata alla narrativa, alla saggistica e alla divulgazione connesse al mare come luogo di cultura, storia e identità;

- l’evento “Giornata del Mare” nell’ambito di Expo Osaka 2025, concepito come vetrina internazionale per presentare le eccellenze italiane nel campo della sostenibilità marina, dell’innovazione e dell’economia blu;
- gli Stati Generali delle Isole Minori Marine, occasione di confronto istituzionale sulle peculiarità, le esigenze e le prospettive di sviluppo dei territori insulari.

A tali iniziative si è affiancato un ciclo itinerante di approfondimenti tematici intitolato “Parliamodimare”, ideato come occasione di confronto tra amministrazioni nazionali e locali, operatori economici e rappresentanti del terzo settore. Nel 2025, il ciclo si è articolato sui seguenti tre appuntamenti:

- Pozzallo (RG) – “La pesca, l'acquacoltura e il coraggio di scommettere”;
- Venezia – “Il lavoro marittimo, navigando tra innovazione e formazione”;
- Castellammare di Stabia (NA) – “La strategia industriale marittima, per costruire assieme le navi del futuro”.

A ciò si aggiungono gli sforzi profusi da altri Dicasteri l’11 aprile di ogni anno, in occasione della Giornata del mare e della cultura marinara, istituita in Italia con le stesse finalità dal decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229.

Molteplici sono state le iniziative realizzate, con il contributo centrale del Ministero dell’istruzione e del merito per il coinvolgimento degli studenti, e con un articolato calendario di attività nelle istituzioni scolastiche di ogni ordine e grado, in collaborazione con la Marina, il Corpo delle Capitanerie di porto e quello della Guardia di Finanza.

Anche il MAECI ha partecipato con un comunicato sulle principali attività da esso svolte in ambito marittimo, declinato nelle sue diverse dimensioni di sicurezza, ambientale e promozione dell’economia blu.

Per il tramite delle proprie rappresentanze diplomatiche e consolari, ha inoltre diramato alle 54 scuole italiane operanti all’estero un’informativa relativa alla “Giornata del Mare” incoraggiando queste ultime a realizzare attività su tale tema.

Infine, grazie alla disponibilità del Fondo per l’economia blu, istituito dall’articolo 1, comma 725, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, sono state prese le seguenti iniziative:

- istituzione del titolo di Capitale italiana del mare (Decreto interministeriale del 4 novembre 2025) da assegnare annualmente, assieme alla dotazione di 1 milione di euro, al Comune costiero in grado di presentare la migliore progettualità per la diffusione della cultura marittima;
- pubblicazione di un Avviso pubblico (10 dicembre 2025) finalizzato al finanziamento di interventi di sviluppo, riqualificazione e ammodernamento di porticcioli, approdi e borghi marinari, destinato a Comuni litoranei italiani, Unioni di Comuni, Comunità isolane e arcipelaghi con popolazione residente non superiore a 30.000 abitanti, per un importo complessivo di 2.100.000 euro.

1. SPAZI MARITTIMI

Un'efficace gestione degli spazi marittimi nazionali costituisce presupposto essenziale per lo sviluppo di qualsiasi attività marina antropica e per un'economia blu perfettamente in equilibrio tra sostenibilità e valorizzazione delle risorse marine, nonché coerente con gli interessi strategici dello Stato.

Tale gestione si colloca all'intersezione di molteplici tematiche e direttrici, coinvolgendo aspetti concernenti l'esercizio delle prerogative sovrane, la pianificazione, la sicurezza, la tutela ambientale e lo sviluppo economico. Essa è inoltre funzionale a garantire un uso ordinato e razionale degli spazi marittimi, riducendo conflitti tra utilizzi concorrenti e rafforzando la capacità dello Stato di esercitare un'efficace azione di indirizzo e controllo nel dominio marittimo.

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 concorre 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).

La norma è antecedente all'istituzione sia del CIPOM sia del Dipartimento per le politiche del mare cui le disposizioni attuali attribuiscono il ruolo di coordinamento rispettivamente strategico e tecnico delle politiche medesime. Nel corso della riunione tecnico-preparatoria del 3 febbraio 2025, è emersa la necessità di attribuire un ruolo attivo al Dipartimento nel TIC, in ragione della sua trasversalità e dell'esigenza di assicurare la visione d'insieme all'attività di pianificazione conseguente all'approvazione dei Piani nazionali di gestione dello spazio marittimo, ferma restando la competenza del MIT e mantenendo il TIC presso la Presidenza del Consiglio dei ministri. Tale decisione, si è tradotta nella formulazione di uno specifico emendamento al d.d.l. "Valorizzazione risorsa mare" approvato dal Consiglio dei ministri il 25 novembre 2024.

Inoltre, la gestione degli spazi marittimi è strettamente connessa all'estensione della giurisdizione marittima dello Stato, potendosi esercitare pienamente solo entro i suoi limiti. Un primo importante passo in avanti verso l'ampiamento dei suddetti confini è stato compiuto il 25 giugno 2025. In tale data, il Cipom ha infatti adottato il parere di compatibilità alla politica generale del Governo espressa nel Piano del mare (ai sensi del punto 5.3. della direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 febbraio 2024, in materia di coordinamento delle politiche del mare) della bozza di un D.P.R. elaborato dal MAECI su una prima proclamazione parziale della Zona economica esclusiva (ZEE) nelle acque antistanti la Croazia e la Grecia – oggetto di accordi già stipulati - nonché nel Mar Tirreno centrale e meridionale, in cui l'Italia è frontista di sé stessa. Nel corso della stessa seduta, è stata, altresì, indicata l'opportunità d'istituire un tavolo tecnico per compiere una ricognizione degli interessi nazionali marittimi nei quadranti non interessati da questa prima proclamazione parziale, sì da disporre del quadro informativo necessario per una negoziazione ottimale e pienamente consapevole, a beneficio del MAECI.

Con riferimento invece alle attività sulla piattaforma continentale, nell'ambito della stessa riunione, è altresì emersa la necessità di novellare l'ormai superata legge 613 del 21 luglio 1967, che reca la disciplina delle attività di prospezione, ricerca e coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi nel sottofondo marino e che risulta addirittura antecedente alla stessa UNCLOS.

Il Comitato interministeriale per le politiche del mare ha quindi svolto un ruolo centrale nel garantire l'unitarietà dell'azione di Governo in materia di spazi marittimi, assicurando il raccordo tra

le amministrazioni competenti e favorendo l'integrazione delle politiche settoriali. Il Dipartimento per le politiche del mare ha invece assicurato il coordinamento tecnico-amministrativo e il supporto alle attività di pianificazione, monitoraggio e indirizzo strategico, contribuendo alla coerenza complessiva dell'azione istituzionale.

In ordine alla pianificazione dello spazio marittimo (PSM), nel corso dell'anno è stata avviata la fase attuativa dei Piani di gestione dello spazio marittimo, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 25 settembre 2024, n. 237, ai sensi del decreto legislativo 17 ottobre 2016, n. 201. L'attenzione si è progressivamente spostata dalla definizione del quadro pianificatorio alla verifica della sua concreta applicazione, anche al fine di garantirne la coerenza con le esigenze settoriali emergenti e con le pianificazioni degli Stati membri confinanti. In tale contesto nell'ambito del Comitato tecnico dedicato al monitoraggio dell'attuazione dei Piani, in data 12 marzo 2025, è stato attivato il tavolo interistituzionale "*Eolico offshore nella PSM*", con l'obiettivo di avviare studi propedeutici all'individuazione, da parte del MASE in collaborazione col MIT di aree maggiormente vocate allo sviluppo dell'energia eolica d'altura. Nel corso del 2025 è proseguita, inoltre, la partecipazione dell'Italia alle consultazioni pubbliche transfrontaliere avviate da altri Stati membri dell'Unione europea nell'ambito della pianificazione dello spazio marittimo ai sensi della Direttiva 2014/89/UE. In particolare, le consultazioni promosse da Francia e Croazia hanno consentito di approfondire le interazioni tra le rispettive pianificazioni nazionali e di rafforzare il coordinamento a livello di bacino marittimo, anche attraverso l'esame delle risultanze in apposite sedute del Comitato tecnico di monitoraggio. Un passaggio di particolare rilievo ha riguardato l'istituzione parziale della Zona economica esclusiva italiana. A seguito del parere favorevole espresso dal Comitato interministeriale per le politiche del mare nella seduta del 25 giugno 2025, il Consiglio dei ministri ha approvato lo schema di regolamento per l'istituzione parziale della Zona economica esclusiva ai sensi della legge 14 giugno 2021, n. 91. Il regolamento è stato successivamente approvato in via definitiva dal Consiglio dei ministri il 18 settembre 2025, su iniziativa del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, ed è entrato in vigore con decreto del Presidente della Repubblica del 26 settembre 2025. La Zona economica esclusiva istituita interessa il Mar Adriatico centro-settentrionale, il Mar Ionio e il Mar Tirreno meridionale. Sono proseguiti i negoziati per la delimitazione delle rispettive ZEE con Malta.

Nel corso del 2025, è inoltre proseguito l'*iter* di approvazione parlamentare del disegno di legge di iniziativa governativa per la "Valorizzazione della risorsa mare", approvato dal Consiglio dei ministri il 25 novembre 2024 e presentato al Parlamento, in particolare al Senato della Repubblica, nel mese di agosto 2025. Il provvedimento prevede l'istituzione della zona contigua sino a 24 miglia nautiche dalla linea di base, nella quale, conformemente a quanto previsto dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, lo Stato costiero può esercitare il controllo necessario al fine di prevenire o punire le violazioni delle proprie leggi e regolamenti in materia doganale, fiscale, sanitaria, di immigrazione e di tutela del patrimonio culturale subacqueo. L'istituzione della zona contigua è stata proposta dal Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare e dal Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale.

Infine, si evidenzia che su mandato del Cipom attribuito nella seduta del 20 maggio 2025, è stato predisposto uno schema normativo relativo al Passaggio inoffensivo, attualmente in coordinamento con i Dicasteri competenti per le materie elencate nell'art. 21 della UNCLOS (MAECI, MIT, MEF, Min. Interno).

2. ROTTE COMMERCIALI

La direttrice “Rotte commerciali” attiene alla continuità, all’efficienza e alla competitività dei collegamenti marittimi nazionali e internazionali, incidendo direttamente sul funzionamento del sistema logistico-portuale, sulla mobilità delle merci e dei passeggeri e sul posizionamento dell’Italia nei principali corridoi commerciali euro-mediterranei e globali. Essa rappresenta un ambito strategico per il rafforzamento dell’intermodalità, per la resilienza delle catene di approvvigionamento e per la sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti.

Nel corso del 2025, le attività riconducibili alla direttrice si sono sviluppate lungo un ampio spettro di interventi, riguardanti i collegamenti marittimi di passeggeri e merci, le infrastrutture e i servizi a supporto dei traffici, nonché il quadro normativo, regolatorio e fiscale di riferimento, con l’obiettivo di rafforzare continuità, efficienza e competitività delle rotte e delle filiere logistiche connesse.

Con particolare riguardo al traffico passeggeri e merci con le isole maggiori e con le isole minori, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell’ottica di una maggiore semplificazione della disciplina e coerentemente con il decentramento amministrativo operante in altre realtà regionali, ha proseguito proficui contatti con la Regione Siciliana, affinché la Regione acquisisca una maggiore autonomia nella disciplina della gestione del servizio. All’attualità, pur risultando l’istruttoria in una fase avanzata, non si è ancora pervenuti a una definizione operativa delle iniziative intraprese nell’ottica sopraindicata; si ritiene tuttavia che il risultato atteso possa essere traguardato nel corso del 2026. Per quanto attiene, invece, agli aspetti infrastrutturali, si evidenzia che, nell’ambito del generale potenziamento dell’accessibilità e della ricettività portuale previsto dal programma di opere di cui al decreto ministeriale n. 330 del 2021, sono in corso iniziative dirette all’implementazione dell’offerta di approdo nei porti principali di collegamento con le isole maggiori nonché con quelle minori, e sull’attuazione dell’anzidetto programma il MIT effettua un monitoraggio dedicato.

Con riferimento al trasporto merci in contenitore, sono stati conseguiti significativi risultati nell’ambito dello sviluppo dell’accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali oggetto di finanziamento a valere sul Fondo complementare al PNRR, e in particolare sulle previsioni del D.M. n. 330 del 2021. In tale contesto risultano in fase di avanzata attuazione interventi infrastrutturali con livelli di completamento mediamente superiori al 70–80 per cento per le opere maggiormente mature, come da monitoraggi in corso presso le Autorità di sistema portuale. Ulteriore impulso alla crescita del comparto del trasporto containerizzato è assicurato dalle iniziative di infrastrutturazione di ultimo e penultimo miglio ferroviario, anch’esse ricomprese nelle previsioni del citato D.M. n. 330 del 2021 e riferite in particolare ai principali *hub* di traffico; in tale quadro si evidenzia il ruolo del porto di Gioia Tauro che, nel 2024, ha registrato una movimentazione pari a 3,94 milioni di TEU, con un incremento di circa l’11 per cento rispetto all’anno precedente, confermandosi quale principale *hub* nazionale del traffico containerizzato e nodo strategico delle catene logistiche euro-mediterranee.

Un ambito di particolare rilievo per l’organizzazione delle rotte e la competitività delle filiere logistiche è rappresentato dalle Autostrade del Mare, che si confermano una delle leve strategiche della logistica nazionale, non solo per ridurre l’impatto ambientale e migliorare la mobilità delle merci, ma anche per sostenere il posizionamento dell’Italia nei mercati globali, in una prospettiva di sviluppo futuro del settore.

In relazione al trasporto fluvio-marittimo, si rileva il persistente interesse a livello dell’Unione europea per modalità di trasporto alternative e complementari a quello su gomma, in chiave di

intermodalità e di parziale sostituzione del trasporto stradale, come testimoniato dal progetto europeo "Cristal" (periodo 2022–2025), finanziato con un *budget* complessivo di 6,8 milioni di euro, con il duplice obiettivo di aumentare di almeno il 20 per cento la quota fluviale di trasporto merci e di migliorare dell'80 per cento l'affidabilità del sistema, attraverso sperimentazioni condotte in tre siti pilota in Italia, Polonia e Francia; in Italia, la fase sperimentale è stata condotta sul sistema idroviario Padano-Veneto, con ricerche e analisi svolte da AIPo, ENEA, Infrastrutture Venete e SOGESCA, coordinate da Unioncamere, capofila del *pilot* italiano, e da Uniontrasporti, *competence center* del sistema camerale sui temi della logistica e della mobilità sostenibile.

Infine, con riferimento al quadro normativo e regolatorio quale strumento di protezione e sviluppo dei servizi marittimi, nel corso del 2025 si è registrato un forte impegno istituzionale nel supportare iniziative, anche a livello parlamentare, dirette alla revisione del pertinente impianto normativo, tra cui spiccano, per il Codice della navigazione e il relativo regolamento di esecuzione, il disegno di legge S.673 e il disegno di legge C.919, nonché il disegno di legge S.1624 di più ampio respiro nel campo delle attività marittime. Parallelamente, alcune misure estrapolate da tali iniziative ancora pendenti hanno trovato spazio in provvedimenti adottati nel periodo, tra cui la legge 10 novembre 2025, n. 167, che reca una delega al Governo per il riordino della disciplina della navigazione in acque interne e promiscue, e la legge 2 dicembre 2025, n. 182, recante disposizioni per la semplificazione e la digitalizzazione dei procedimenti in materia di attività economiche e di servizi, con specifico riferimento, tra l'altro, alla semplificazione della gestione amministrativa del personale marittimo imbarcato, al servizio sanitario di bordo e alla disciplina del servizio dei chimici di porto. In coerenza con l'impostazione del Piano del Mare circa la competitività del settore, il Ministero dell'economia e delle finanze ha inoltre evidenziato che con l'adozione della decisione C (2024) 8730 *final* del 13 dicembre 2024 il regime della *Tonnage Tax* di cui agli articoli 155-161 del T.U.I.R è stato ulteriormente autorizzato per il decennio dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2033. Si tratta di un regime agevolativo opzionale per la determinazione forfetaria del reddito imponibile derivante dall'utilizzazione di navi adibite al trasporto marittimo o ad attività assimilate;

3. I PORTI

La direttrice “I porti” attiene alla funzione del sistema portuale nazionale quale nodo strategico del sistema logistico e produttivo del Paese, infrastruttura essenziale per la competitività economica, per l’integrazione delle reti di trasporto e per il presidio degli interessi strategici dello Stato sul mare. I porti costituiscono l’interfaccia fisica e funzionale tra il dominio marittimo e il territorio, nonché il principale punto di innesto tra trasporto marittimo, trasporto terrestre e sistemi produttivi, con ricadute dirette sulla continuità delle catene di approvvigionamento, sull’efficienza dei traffici commerciali, sulla sicurezza e sulla resilienza nazionale.

Nel 2025 il Ministero delle infrastrutture e trasporti si è concentrato sull’attuazione degli interventi infrastrutturali programmati, sul rafforzamento della *governance* e della programmazione del sistema portuale, sulla digitalizzazione dei processi amministrativi e doganali e sull’integrazione dei porti italiani nelle reti di trasporto europee e globali, con specifico riguardo agli obiettivi di efficienza logistica, sicurezza, sostenibilità e transizione energetica.

Con riferimento alla importanza di mantenere in efficienza l’intero sistema portuale italiano, in ambito CIPOM è emersa la necessità di assicurare un regime agile e sostenibile dei dragaggi. Il tema, sollevato dal MIT nelle sedute del 17 settembre e 18 dicembre 2024, è stato successivamente trattato in specifiche riunioni tecniche di coordinamento organizzate dal Dipartimento per le politiche del mare ed ulteriormente affrontato nella riunione del Comitato del 29 luglio 2025, nell’ambito della quale il MASE ha illustrato le iniziative in atto. Le iniziative in materia sono proseguite nel corso del 2025. Il MASE ha rappresentato, con riferimento all’obiettivo di affrontare in modo coordinato ed efficiente la semplificazione delle procedure per gli interventi di dragaggio distinguendo, ove possibile, quelli necessari al mantenimento dei fondali da quelli volti al loro approfondimento, di avere completato la procedura di aggiornamento dell’Allegato tecnico al d.m. 15 luglio 2016, n. 173. Nella seduta del 27 novembre 2025 è stata acquisita l’intesa della Conferenza Stato-Regioni (Rep. atti n. 211/CSR) e, con decreto del Ministro dell’ambiente e della sicurezza energetica 16 dicembre 2025, n. 450, è stato approvato l’Allegato tecnico che annulla e sostituisce quello precedente. Tra i punti principali di semplificazione del nuovo Allegato tecnico sono stati evidenziati: la caratterizzazione e classificazione dei materiali di escavo basata sul livello di inquinamento presunto in base alla tipologia portuale e/o dell’area; la riduzione del numero di campionamenti richiesta sulla base della riperimetrazione delle aree basata sul livello di inquinamento presunto; la semplificazione dei saggi eco-tossicologici impiegati per la caratterizzazione; l’armonizzazione della durata di validità delle analisi; e un percorso semplificato per la caratterizzazione dei materiali nel caso di interventi ciclici che interessano le medesime aree di escavo e di riutilizzo. In parallelo, il MIT ha richiamato che nel periodo 2023-2025 la normativa sui dragaggi è stata oggetto di revisione con l’obiettivo di trasformare l’attività in un processo più vicino a una manutenzione ordinaria e circolare, a determinate condizioni e nel rispetto della sicurezza ambientale, richiamando l’insieme delle misure introdotte – incluse quelle relative al rafforzamento del ruolo delle AdSP e alle procedure accelerate per progetti finanziati da PNRR e PNC o di valore strategico – nonché il perfezionamento, nel corso del 2024, dell’*iter* applicativo dell’art. 5-bis della legge 84/1994 e i chiarimenti in ordine all’utilizzo delle casse di colmata.

Sotto il profilo infrastrutturale, è proseguita l’attuazione del programma di opere finanziato ai sensi del decreto ministeriale n. 330 del 2021, a valere sul Fondo complementare al PNRR, finalizzato al potenziamento dell’accessibilità marittima e terrestre, alla resilienza delle infrastrutture portuali e all’adeguamento selettivo della capacità dei bacini, con iniziative rivolte tanto agli scali di rilevanza

nazionale quanto ai porti inseriti nelle reti europee. Più nel dettaglio, tali interventi riguardano l'implementazione dell'offerta di approdo nei porti principali di collegamento con le isole maggiori nonché con quelle minori, l'adeguamento dei fondali, il potenziamento delle banchine operative e il miglioramento delle condizioni di sicurezza e operatività dei *terminal container*. Nel corso del 2025 numerosi interventi hanno registrato avanzamenti significativi, con un progressivo ingresso nelle fasi conclusive di realizzazione, come risulta dai monitoraggi effettuati presso le Autorità di sistema portuale.
Un elemento di contesto di primaria importanza per l'evoluzione degli scali è rappresentato dalla nuova disciplina europea della rete transeuropea dei trasporti. Nel periodo di vigenza del Piano del Mare 2023-2025 è entrato in vigore, il 18 luglio 2024, il nuovo Regolamento (UE) 2024/1679 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete TEN-T, che ha ridefinito il quadro strategico di riferimento, ponendo particolare attenzione all'eliminazione dei colli di bottiglia, al completamento dei collegamenti mancanti e al rafforzamento dell'integrazione tra ferrovie, strade, vie navigabili interne e rotte marittime a corto raggio, connesse ai porti e ai terminali. In tale disegno strategico la Commissione europea ha tenuto conto delle osservazioni formulate dagli Stati membri, riconoscendo l'esigenza di rafforzare le proiezioni dei corridoi verso il Mediterraneo, i Balcani e i Paesi dell'Europa orientale, anche al fine di migliorare l'accessibilità ai porti e la continuità delle catene logistiche euro-mediterranee. Per l'Italia, il nuovo assetto TEN-T valorizza il ruolo portuale prevedendo l'inclusione di ulteriori scali nella rete *core* e *comprehensive*, nonché il rafforzamento dei collegamenti tra porti, retroporti e reti terrestri.

Si colloca in questo quadro anche l'assegnazione, nell'ambito del bando CEF *Transport* 2024, di ulteriori contributi europei a progetti TEN-T localizzati in Italia, con incremento complessivo delle risorse comunitarie destinate al Paese nel periodo di programmazione 2021-2027, inclusi interventi orientati alla digitalizzazione del trasporto intermodale.

Nell'ambito dello sforzo di potenziamento dei porti, con particolare riferimento agli scali *core* TEN-T, merita specifica menzione la Diga foranea di Genova, realizzata per conto dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Opera marittima tra le più complesse in Europa, essa avanza con lavorazioni di cantiere sia in superficie sia sui fondali. Al 12 dicembre 2025 è stato completato l'affondamento del quindicesimo cassone; risultano consolidate oltre 50mila colonne di ghiaia, pari al 79% del totale previsto, con un avanzamento complessivo della ghiaia posata dell'87%; sono inoltre ultimati anche interventi strutturali sulle fondamenta, inclusa l'installazione di dreni lunghi 22 metri a 30 metri di profondità, elementi essenziali per stabilizzare e regolarizzare il piano di appoggio di una parte della diga.

In parallelo all'attuazione delle opere, è proseguita l'azione volta a valorizzare il ruolo dei porti nell'ambito delle Zone Economiche Speciali e delle Zone Logistiche Semplificate, quali strumenti di attrazione degli investimenti e di sviluppo economico. Nel periodo di vigenza del Piano del Mare assume rilievo l'entrata in vigore del decreto-legge 19 settembre 2023, n. 124 (c.d. "Decreto Sud"), convertito con legge 13 novembre 2023, n. 162, che ha istituito – dal 1° gennaio 2024 – la ZES unica per il Mezzogiorno, riunendo le preesistenti ZES regionali. È inoltre prorogata fino al 31 dicembre 2034 la Struttura di missione presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, con funzioni di indirizzo, coordinamento e attuazione delle politiche ZES, inclusa la predisposizione del Piano Strategico triennale, collegato al PNRR. È istituito, inoltre, un Portale *web* e lo Sportello Unico Digitale ZES (S.U.D. ZES) ove confluiscono i SUAP esistenti e che gestiscono tutti i procedimenti amministrativi per insediamenti produttivi nella ZES Unica. Più recentemente la Legge 18 novembre 2025, n. 171 ha esteso l'ambito della ZES Unica comprendendo anche Marche e Umbria – mantenendo inalterati

i sistemi di *governance* già definiti. Il contributo del MIT ha evidenziato, con riferimento ai principali esiti conseguiti, il rilascio di 639 autorizzazioni uniche tramite sportello digitale con tempi medi intorno ai 30 giorni e un valore complessivo degli investimenti stimati, a giugno 2025, pari a 26,9 miliardi di euro, con una dinamica significativa anche in termini occupazionali e di investimenti avviati. I porti principali inclusi nella ZES Unica, secondo quanto previsto dalle precedenti ZES confluite, sono Ancona, Gioia Tauro, Napoli, Salerno, Bari, Brindisi, Taranto, Olbia, Cagliari, Palermo, Catania. Questi porti rappresentano i principali snodi marittimi strategici della ZES Unica, beneficiari delle agevolazioni fiscali e delle semplificazioni previste dallo Sportello Unico Digitale ZES. In tale contesto si collocano le valutazioni relative alla possibilità di istituire Zone Franche Doganali (ZFD) in coerenza con il Piano strategico della ZES unica, nonché il ruolo delle ZFD già presenti in porti quali Trieste, Venezia e Cagliari.

Sotto il profilo fiscale e programmatorio, il contributo MEF ha segnalato che la Legge di Bilancio 2026 estende fino al 31 dicembre 2028 il credito d'imposta Zes Unica. Con risorse complessive pari a circa 4 miliardi di euro per il prossimo triennio, l'agevolazione rafforza il proprio ruolo strategico per le imprese che puntano su beni strumentali e lo sviluppo produttivo nel Mezzogiorno. Viene esteso anche l'analogo contributo per le ZLS. In tale quadro, assume rilievo la maggiore diffusione delle ZFD, anche in ragione delle nuove disposizioni che ne favoriscono l'istituzione e ne rafforzano la funzione strategica nei porti e nei retroporti. In particolare, l'art. 70 del d.lgs. 26 settembre 2024, n. 141 prevede che le ZFD siano istituite a seguito di perimetrazione approvata con provvedimento dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli (ADM) entro 60 giorni dalla presentazione della relativa proposta; ADM ha inoltre emanato istruzioni operative per l'applicazione dei nuovi elementi di semplificazione. È stato altresì evidenziato che, nel caso di trasferimento di merci tra area portuale e zona franca doganale adiacente, sarà possibile effettuare tali trasferimenti senza obbligo di espletamento delle formalità doganali, purché tali movimenti siano adeguatamente registrati nelle scritture contabili.

Un ambito di intervento di primaria importanza nel 2025 ha riguardato la digitalizzazione e la semplificazione dei processi portuali, logistici e doganali, in una logica di interoperabilità tra sistemi nazionali e standard europei. In tale ambito, il MIT ha rappresentato il proseguimento dell'impegno istituzionale per la digitalizzazione della gestione amministrativa e operativa delle attività marittime, portuali e della logistica connessa. Il *Port Community System* (PCS), quale sistema digitalizzato delle Autorità di sistema portuale a supporto delle operazioni e dei servizi svolti negli scali, risulta pienamente operativo nella configurazione base ed interoperabile con il *Port Management Information System* (PMIS) in uso presso le Capitanerie di porto per la gestione delle pratiche connesse a movimentazione, arrivo, partenza e stazionamento delle navi. Tali sistemi sono interoperabili anche tra diversi attori istituzionali e privati operanti negli scali e assicurano lo scambio dati con *SafeSeaNet*. Il PMIS è in transizione verso la *National Maritime Single Window* (NMSW) derivante dalla *European Maritime Single Window* (EMSWe), in conformità al Regolamento (UE) 2019/1239, con sperimentazione territoriale presso la Direzione marittima di Venezia e progressiva estensione. Nel periodo 2024-2025 tale processo ha già consentito una riduzione superiore al 50% dei dati richiesti per le dichiarazioni, secondo il principio "*submit once*", con effetti sui tempi di permanenza delle navi e sui costi operativi e ambientali.

In stretto raccordo con tali processi, l'Agenzia delle dogane e dei monopoli (ADM) ha evidenziato il proprio impegno strutturale nella semplificazione delle procedure doganali e nella riduzione dei tempi di permanenza delle merci nelle aree portuali, anche mediante strumenti organizzativi e tecnologici orientati alla decongestione degli spazi e alla velocizzazione dei flussi.

Sono operativi numerosi corridoi controllati ferroviari e su gomma che consentono l'immediato deflusso delle merci verso aree retroportuali, dove possono essere svolte le formalità doganali anche a distanza dai punti di sbarco, favorendo l'organizzazione preventiva delle operazioni di sdoganamento e il trasferimento delle merci non soggette a controllo verso i luoghi di destinazione.

Nell'ambito della digitalizzazione e del coordinamento dei controlli si colloca lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli (SU.DO.CO.), disciplinato dal d.P.R. 29 dicembre 2021, n. 235 e richiamato anche dall'art. 20 del d.lgs. 4 agosto 2016, n. 169. ADM ha rappresentato che il progetto di digitalizzazione dei porti mira all'automatizzazione delle operazioni di entrata e uscita, imbarco e sbarco connesse all'import/export di merci, e al tracciamento della posizione doganale della merce mediante razionalizzazione e interoperabilità dei sistemi informativi; tale progettualità si colloca sistematicamente nell'ambito del SU.DO.CO., costituendone una parte essenziale con riferimento al "tracciamento merci". Nel 2024 si sono concluse attività di analisi basate sulle sperimentazioni presso gli uffici doganali di Livorno e La Spezia, utili a validare soluzioni innovative per digitalizzazione dei controlli e tracciamento merci; l'analisi ha evidenziato la necessità di migliorare l'interoperabilità tra i sistemi ADM e quelli degli enti esterni, con particolare riferimento ai flussi documentali funzionali ai controlli sostanziali, puntando anche su armonizzazione dei protocolli di scambio dati e responsabilità condivise.

Il modello SU.DO.CO. elaborato da ADM prevede un Modello Unico generalizzato e centralizzato per il tracciamento degli spostamenti delle merci, adattabile alle specificità dei singoli porti ma basato su una base comune per gestione uniforme delle informazioni, semplificazione della manutenzione e monitoraggio da parte degli *stakeholder*. SU.DO.CO. è articolato in tre moduli: "Gestione certificati", quale punto unico di accesso per operatori e amministrazioni coinvolte nel rilascio dei provvedimenti autorizzativi, con tracciamento e monitoraggio documentale; "Tracciamento merci", per monitorare operazioni logistiche e procedurali attraverso il tracciamento fisico e documentale; e "Gestione controlli", per coordinare le richieste di controllo delle diverse autorità, consentendo l'approccio "*one stop shop*", con controlli nello stesso luogo e in tempi predefiniti, mantenendo inalterate le competenze di ciascun ente.

I sistemi di digitalizzazione sono stati implementati in alcune strutture portuali, tra cui in particolare Trieste e Bari, dove è attivo un sistema automatizzato di tracciamento logistico delle movimentazioni in ingresso e uscita dai varchi, mediante lettura targhe e interoperabilità tra sistemi ADM e sistemi delle Autorità di sistema portuale. ADM ha rappresentato che la digitalizzazione verrà ulteriormente sviluppata, perfezionando l'implementazione del modulo SU.DO.CO. relativo al tracciamento merci. Inoltre, facendo tesoro delle sperimentazioni, nel 2026, i modelli già in uso verranno esportati presso diversi porti nazionali, abbinando movimentazione dei veicoli alla documentazione doganale, commerciale e di trasporto, con possibilità di localizzare la merce in ogni momento sotto il profilo fisico, giuridico e delle responsabilità di custodia. In termini di sviluppi specifici, per Trieste sono in fase di realizzazione l'estensione della funzionalità "Riscontro Uscita" su *Port Tracking* per accettare e gestire anche MRN stranieri di transito e l'evidenza delle differenze su colli e peso nel monitoraggio mediante sistema IOT (MEV). Per la Puglia è prevista l'estensione del sistema di tracciabilità logistica in uso nel porto di Bari ai porti di Brindisi, Monopoli, Barletta e Manfredonia. ADM ha inoltre evidenziato l'obiettivo di realizzare un minimo comune denominatore delle attività di digitalizzazione, garantendo parità di trattamento alle strutture portuali e prevenendo diversioni dei traffici, anche mediante servizi destinati a costituire elementi fondanti dei PCS, coerenti con gli obiettivi PNRR relativi alla digitalizzazione della catena logistica.

Nell'ambito della digitalizzazione della catena logistica, il MIT ha rappresentato altresì il proseguimento delle progettualità relative alla Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), finanziata dal PNRR (Missione 3, Componente 2, Investimento 2.1) con investimento complessivo pari a 250 milioni di euro, finalizzata a raccogliere e armonizzare informazioni provenienti da nodi diversi (porti, interporti, centri merci) e da autorità competenti (AdSP, Capitanerie, Dogane), abilitando lo scambio telematico di documenti e riducendo tempi di attesa e costi operativi, con monitoraggio in tempo reale lungo la catena intermodale. L'iniziativa è articolata su più linee di intervento, tra cui il *LogIN Center*, quale piattaforma di implementazione dell'interoperabilità tra i sistemi digitalizzati pubblici di comparto, il rafforzamento delle reti portuali e interportuali attraverso l'evoluzione dei *Port Community System* (PCS) e la misura *LogIN Business*, rivolta alla digitalizzazione dei processi operativi degli operatori economici del settore.
In tale contesto, sono stati adottati i provvedimenti attuativi per l'ammissione a finanziamento dei progetti presentati e sono state previste misure di facilitazione finanziaria, inclusa la possibilità di anticipazione di una quota delle risorse, al fine di accelerare l'attuazione degli investimenti.
La PLN consente, inoltre, il monitoraggio in tempo reale delle merci lungo l'intera catena intermodale (nave–treno–camion), migliorando l'efficienza della pianificazione della movimentazione dei carichi e garantendo l'interoperabilità con i sistemi digitali già operativi (PCS / PMIS / NMSW).

Nel 2025, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) ha inoltre segnalato l'impegno nell'implementazione dell'*European Maritime Single Window environment* (EMSWe), quale interfaccia unica europea volta a ridurre gli oneri amministrativi a carico delle compagnie di navigazione tramite semplificazione delle formalità per le navi che scalano porti UE. Ne è prevista l'attuazione entro il primo semestre 2026; l'EMSWe garantirà che le informazioni connesse agli obblighi dichiarativi siano fornite in formato elettronico e una sola volta per scalo, indipendentemente dalla fonte degli obblighi (internazionali, europei o nazionali), operando altresì quando tali informazioni sono d'interesse trasversale a più amministrazioni, perseguendo la condivisione dei dati senza imporre duplicazioni ai dichiaranti, con benefici attesi in termini di competitività.

Con riferimento ai controlli, ADM ha evidenziato l'impegno nel promuovere e sostenere l'impiego di tecnologie di ispezione non intrusive di ultima generazione, in particolare scanner a raggi X per il controllo di container e mezzi di trasporto in arrivo e in partenza. Tale misura è presentata come strategica per coniugare sicurezza e accelerazione dei flussi di sdoganamento: l'ispezione radiogena consente verifiche rapide senza apertura dei container e consente di individuare anomalie rispetto alla dichiarazione doganale, riducendo ispezioni fisiche e tempi medi di rilascio delle spedizioni legittime. ADM ha precisato che l'acquisizione e l'ammodernamento delle apparecchiature sono sostenuti, tra l'altro, dal programma europeo *Customs Control Equipment Instrument* (CCEI), che cofinanzia acquisto, manutenzione e formazione; tra i benefici attesi sono indicati la riduzione dei tempi medi di ispezione, l'incremento della capacità di controllo senza incremento del personale, maggiori recuperi fiscali e contrasto alle frodi, riduzione dei costi e impatti delle ispezioni fisiche e aumento del livello di sicurezza. ADM ha inoltre rappresentato l'intenzione di sviluppare indicatori di performance delle apparecchiature e una revisione logistico-operativa degli asset delle aree di ispezione, per un circuito di controllo virtuoso e uniforme a livello nazionale.

Un ulteriore ambito strategico riguarda la programmazione e semplificazione dei procedimenti infrastrutturali. Il MIT ha richiamato che con i c.d. Decreti PNRR-bis e PNRR-ter (d.l. 13/2023 e d.l. 19/2024) sono state introdotte misure di semplificazione più incisive per le opere infrastrutturali negli scali, incluse riduzioni e razionalizzazioni dei termini procedimentali, provvedimenti unici e pronunciamenti abbreviati del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, nonché un rafforzamento dei

meccanismi di coordinamento e accelerazione delle valutazioni ambientali per progetti connessi alla transizione energetica (ad esempio elettrificazione delle banchine), anche tramite termini ridotti e l'operatività degli strumenti valutativi dedicati.

In materia di dragaggi, il tema della semplificazione normativa è stato affrontato con specifiche iniziative. Il tema, sollevato in ambito Cipom dal MIT nelle sedute del 17 settembre e 18 dicembre 2024, trattato in successive riunioni tecniche di coordinamento organizzate dal Dipartimento per le politiche del mare, è stato ultimamente affrontato in tale sede nella riunione del 29 luglio 2025, nell'ambito della quale il MASE ha illustrato le iniziative in atto. Il MASE ha rappresentato, con riferimento all'obiettivo di affrontare in modo coordinato ed efficiente la semplificazione delle procedure per gli interventi di dragaggio distinguendo, ove possibile, quelli necessari al mantenimento dei fondali da quelli volti al loro approfondimento, di avere completato la procedura di aggiornamento dell'Allegato tecnico al d.m. 15 luglio 2016, n. 173. Nella seduta del 27 novembre 2025 è stata acquisita l'intesa della Conferenza Stato-Regioni (Rep. atti n. 211/CSR) e, con decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica 16 dicembre 2025, n. 450, è stato approvato l'Allegato tecnico che annulla e sostituisce quello precedente. Tra i punti principali di semplificazione del nuovo Allegato tecnico sono stati evidenziati: la caratterizzazione e classificazione dei materiali di escavo basata sul livello di inquinamento presunto in base alla tipologia portuale e/o dell'area; la riduzione del numero di campionamenti richiesta sulla base della riperimetrazione delle aree basata sul livello di inquinamento presunto; la semplificazione dei saggi eco tossicologici impiegati per la caratterizzazione; l'armonizzazione della durata di validità delle analisi; e un percorso semplificato per la caratterizzazione dei materiali nel caso di interventi ciclici che interessano le medesime aree di escavo e di riutilizzo. In parallelo, il MIT ha indicato che nel periodo 2023-2025 la normativa sui dragaggi è stata oggetto di revisione con l'obiettivo di trasformare l'attività in un processo più vicino a una manutenzione ordinaria e circolare, a determinate condizioni e nel rispetto della sicurezza ambientale, richiamando l'insieme delle misure introdotte – incluse quelle relative al rafforzamento del ruolo delle AdSP e alle procedure accelerate per progetti finanziati da PNRR e PNC o di valore strategico – nonché il perfezionamento, nel corso del 2024, dell'*iter* applicativo dell'art. 5-bis della legge 84/1994 e i chiarimenti in ordine all'utilizzo delle casse di colmata.

Con riferimento all'intermodalità ferroviaria, oltre alle azioni infrastrutturali di ultimo e penultimo miglio e al potenziamento dei raccordi portuali, è stato segnalato dal MEF che l'art. 1, commi 509-511, della legge 30 dicembre 2024, n. 207 (legge di bilancio 2025) dispone, fino al 31 dicembre 2026, la possibilità per ciascuna Autorità di sistema portuale di assegnare, nel limite di 1 milione di euro e nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, un contributo in favore degli operatori dei servizi di manovra ferroviaria che operano al servizio dell'area portuale, sulla base di obiettivi di traffico ferroviario definiti dall'Autorità interessata, nel rispetto degli equilibri di bilancio e senza utilizzo dell'avanzo di amministrazione. Il successivo comma 510 prevede l'obbligo per i beneficiari di conferire il contributo in misura non inferiore al 50% ai propri clienti che hanno usufruito dei servizi di manovra oggetto del contributo; il comma 511 stabilisce che un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisca criteri, modalità e termini, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, che ha rappresentato che è in corso l'istruttoria volta all'emanazione del decreto attuativo.

Un profilo centrale della direttrice è rappresentato dalla transizione energetica nei porti. Il MASE ha illustrato il programma "*Green Ports*", inserito nel PNRR nell'ambito del MASE e gestito dalla DG TBM (Missione 3, Componente 2, Investimento 1.1: Porti verdi), finalizzato a rendere le attività portuali sostenibili e compatibili con i contesti urbano-portuali mediante il finanziamento di interventi

di efficienza energetica e uso di energie rinnovabili, con l'obiettivo di determinare una significativa decarbonizzazione delle aree interessate e una riduzione del 20% delle emissioni di CO_2 ogni anno, incluse le emissioni inquinanti, contribuendo all'obiettivo di riduzione del 55% dei gas serra entro il 2030. Beneficiarie sono nove Autorità di sistema portuale del Centro-Nord (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). In considerazione delle risorse residue e al fine di favorire la realizzazione degli obiettivi, con decreto direttoriale n. 312 del 20 dicembre 2024 è stata disposta la riapertura dei termini dell'avviso pubblico del 25 agosto 2021 e definite le modalità per nuove proposte progettuali; nel corso del 2025 quattro delle nove AdSP hanno presentato 16 nuove proposte, di cui 14 ritenute ammissibili; con decreto direttoriale n. 136 del 17 aprile 2025 è stato approvato l'elenco dei progetti ammessi a finanziamento, con finanziamento dei progetti delle AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, del Mar Adriatico Centro-Settentrionale e del Mar Adriatico Settentrionale, mentre è in corso di perfezionamento l'iter per il finanziamento di quelli del Mar Ligure Occidentale. Parallelamente è proseguito il monitoraggio dei progetti finanziati nelle annualità precedenti, registrando ulteriori rinunce e non ammissibilità con conseguenti decreti di revoca. Tenuto conto di rinunce e nuovi finanziamenti, i progetti in corso di esecuzione risultano complessivamente 64, per un investimento totale di 160.819.975,45 euro, e proseguono le attività di monitoraggio dell'avanzamento della misura.

Il MIT ha richiamato uno dei pilastri della transizione energetica rappresentato dallo sviluppo delle infrastrutture di elettrificazione delle banchine (OPS – *Onshore Power Supply*), in coerenza con il Regolamento (UE) 2023/1804 (AFIR) e le politiche nazionali di decarbonizzazione del settore marittimo-portuale. Nel periodo 2024-2025 sono proseguite attività di pianificazione e realizzazione delle infrastrutture elettriche, anche con accordi con i gestori delle reti e potenziamento delle connessioni necessarie; molti interventi finanziati dal PNRR e dal Fondo complementare risultano in stato avanzato, in vista del rispetto delle *milestone* europee. Nell'ambito della più ampia transizione, alcune AdSP stanno inoltre sperimentando modelli innovativi di produzione e condivisione di energia rinnovabile, anche attraverso iniziative riconducibili alle Comunità Energetiche Rinnovabili (CER), orientate a valorizzare superfici e infrastrutture portuali per la produzione da fonti rinnovabili e l'autoconsumo, rafforzando il ruolo delle AdSP come soggetti attuatori delle politiche di sostenibilità.

Nel 2025, infine, un passaggio di particolare rilievo nel percorso di riforma del sistema portuale è stato rappresentato dall'approvazione, nella seduta del Consiglio dei ministri del 22 dicembre 2025, del provvedimento di riforma della portualità, avviando una riorganizzazione attesa da anni, finalizzata a introdurre una visione unitaria del sistema, obiettivi chiari e responsabilità definite, ponendo le basi per un assetto moderno, competitivo e integrato nelle principali rotte del Mediterraneo e dell'Europa. Nel nuovo assetto assume centralità la costituzione di Porti d'Italia S.p.A., società pubblica partecipata dal Ministero dell'economia e delle finanze e vigilata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con funzioni di regia nazionale e responsabilità in materia di grandi investimenti infrastrutturali strategici, manutenzione straordinaria, individuazione delle opere di interesse economico generale e promozione unitaria del sistema portuale sui mercati internazionali. Le sedici Autorità di sistema portuale restano operative con gestione territoriale degli scali, manutenzione ordinaria e rilascio delle concessioni, ma vengono sollevate dal carico finanziario delle grandi opere; il riequilibrio economico è garantito mediante capitalizzazione di Porti d'Italia S.p.A. attraverso l'utilizzo degli avanzi di amministrazione non vincolati del sistema portuale. La riforma prevede inoltre semplificazioni procedurali, incidendo sui tempi di approvazione dei piani

regolatori portuali, sulle operazioni di dragaggio e sul riutilizzo dei materiali in un'ottica di economia circolare, e rafforza i poteri di vigilanza del MIT a garanzia del rispetto di tempi e regole. Il MIT ha altresì evidenziato che tale percorso si colloca in un contesto caratterizzato da sfide strutturali connesse alla sostenibilità ambientale ed energetica, all'evoluzione tecnologica e digitale, alle crisi geopolitiche e alla competizione internazionale, richiedendo modelli di governance e strumenti operativi idonei ad assicurare efficienza, resilienza e attrattività, con un successivo dibattito istituzionale anche in relazione all'evoluzione della disciplina della legge 84/1994.

4. ENERGIA PROVENIENTE DAL MARE

La direttrice attiene allo sviluppo, alla gestione e alla regolazione delle risorse energetiche marine quale componente strategica del sistema energetico nazionale, incidendo in modo diretto sulla sicurezza degli approvvigionamenti, sulla transizione energetica e sulla riduzione della dipendenza da fonti fossili, in coerenza con gli obiettivi nazionali ed europei di decarbonizzazione e con gli indirizzi del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC).

In tale quadro rientrano, da un lato, le politiche volte allo sviluppo delle fonti rinnovabili d'altura - con particolare riferimento all'eolico marino e alle tecnologie emergenti connesse al moto ondoso, alle maree, alle correnti e alla geotermia - e, dall'altro, la gestione delle attività connesse alle fonti fossili, che continuano a rivestire un ruolo rilevante nell'assetto complessivo delle fonti di approvvigionamento energetico del Paese nel medio termine.

Nel corso del 2025, l'azione di Governo in materia di energia proveniente dal mare si è articolata lungo più direzioni complementari, riguardanti sia la gestione delle attività connesse alle fonti fossili, sia lo sviluppo delle fonti rinnovabili e innovative, sia il rafforzamento del quadro pianificatorio e del coordinamento interistituzionale.

Con riferimento alle fonti fossili, pur rimanendo centrale l'obiettivo di una progressiva riduzione della dipendenza energetica del Paese attraverso l'incremento della produzione da fonti rinnovabili e il potenziamento delle politiche di efficienza energetica, le politiche europee e nazionali riconoscono che il gas naturale, in quanto fonte fossile a minore impatto ambientale, continui a rivestire un ruolo strategico nell'assetto complessivo delle fonti di approvvigionamento energetico del Paese anche nel medio termine. In tale contesto, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ha rappresentato che, alla data del 30 novembre 2025, risultano in istruttoria 18 istanze per il conferimento di nuovi titoli minerari a mare, di cui 3 istanze di prospezione di idrocarburi, 14 istanze di permesso di ricerca di idrocarburi e una istanza di concessione di coltivazione di idrocarburi. Le istanze sono distribuite nelle diverse zone marine, con superfici variabili a seconda delle aree interessate; è stato inoltre evidenziato che 10 delle 14 istanze di permesso di ricerca consistono in istanze precedentemente rigettate in applicazione del Piano per la transizione energetica sostenibile delle aree idonee (PiTESAI) e successivamente ripristinate nel corso del 2025 a seguito dell'annullamento del Piano.

Parallelamente, risultano vigenti 59 titoli minerari a mare, di cui 9 permessi di ricerca e 50 concessioni di coltivazione di idrocarburi, distribuiti nelle diverse zone marine, con superfici complessive significative. Sono inoltre cessati e in attesa di ripristino minerario un permesso di ricerca e 8 concessioni di coltivazione; a tali elementi si aggiunge la previsione di procedere, entro il 31 dicembre 2025, al ripristino di un ulteriore permesso di ricerca precedentemente revocato in attuazione del PiTESAI. L'insieme di tali attività si colloca nel quadro delle competenze statali in materia di risorse minerarie e si integra con le esigenze di tutela ambientale e di pianificazione dello spazio marittimo.

Con riferimento alle fonti rinnovabili e innovative, nel 2025 sono proseguite le attività finalizzate a creare le condizioni normative, tecniche e conoscitive per lo sviluppo delle energie rinnovabili in mare. Un ruolo centrale è stato svolto dall'attuazione dei Piani di gestione dello spazio marittimo, che costituiscono il presupposto indispensabile per l'individuazione delle aree potenzialmente idonee allo sviluppo delle installazioni energetiche *offshore*. Nell'ambito del Comitato tecnico di monitoraggio dell'attuazione dei Piani, nel corso del 2025 è stato attivato uno specifico tavolo interistituzionale dedicato all'eolico d'altura, finalizzato ad avviare studi e approfondimenti tecnici

propedeutici all'individuazione delle aree maggiormente vocate, tenendo conto delle esigenze di tutela ambientale e paesaggistica, della sicurezza della navigazione e della compatibilità con gli altri usi del mare.

Un ulteriore ambito di intervento ha riguardato la geotermia, anche in relazione alle potenzialità della risorsa in ambito marino. In tale contesto, assume rilievo la Risoluzione del Parlamento europeo del 18 gennaio 2024 sull'energia geotermica, che sottolinea il potenziale di tale fonte nel conseguimento degli obiettivi strategici dell'Unione e invita la Commissione europea a presentare una strategia geotermica basata su una valutazione approfondita del potenziale del sottosuolo superficiale, medio, profondo e ultra-profondo in tutti gli Stati membri. Alla luce di tale indirizzo e degli obiettivi contenuti nel PNIEC, la Direzione competente del MASE sta lavorando a una proposta normativa volta a integrare il quadro nazionale, anche mediante modifiche al decreto legislativo n. 22 del 2010, al fine di armonizzare e coordinare i diversi usi della risorsa geotermica, inclusi profili innovativi quali l'estrazione di litio dalle brine geotermiche. Sono infine in corso attività per la predisposizione di uno studio di mappatura del potenziale minerario nazionale, esteso anche al mare, nonché per la creazione di una banca dati pubblica nazionale e di un fondo dedicato alla mitigazione del rischio geologico in capo agli operatori per le nuove attività di prospezione, in particolare per quelle basate su tecnologie innovative.

5. TRANSIZIONE ECOLOGICA DELL'INDUSTRIA DEL MARE

La direttrice in questione attiene al processo di progressiva riconversione sostenibile delle filiere produttive e dei servizi connessi all'economia marittima, in coerenza con gli obiettivi nazionali, europei e internazionali di decarbonizzazione, riduzione delle emissioni climalteranti e tutela ambientale. Essa riveste carattere trasversale rispetto all'insieme delle politiche del mare, incidendo sul trasporto marittimo, sulla cantieristica, sulla portualità, sulla logistica, nonché sulle attività industriali e manifatturiere direttamente o indirettamente collegate al dominio marittimo.

La direttrice si colloca nel quadro del *Green Deal* europeo e del pacchetto "Fit for 55", nonché degli impegni assunti in sede internazionale, in particolare nell'ambito dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), e risponde all'esigenza di accompagnare la transizione ecologica del settore marittimo salvaguardandone al contempo la competitività, la sostenibilità economica e la coesione occupazionale.

In diverse occasioni la questione è stata oggetto di discussione in ambito CIPOM.

Più nel dettaglio, nel corso delle sedute del 20 maggio 2025 e del 14 ottobre 2025 si è trattato della necessità di un approccio interministeriale al tema dell'ETS e della riduzione degli svantaggi allo stesso connessi. Il Comitato si è reso disponibile ad effettuare il coordinamento necessario ad accelerare il perfezionamento dei decreti per la ripartizione tra i Dicasteri interessati delle risorse derivanti dal pagamento delle quote degli armatori, previsti dall'art. 5 del d.lgs. 10 settembre 2024, n. 147, di attuazione della normativa comunitaria sull'ETS.

Nel corso delle sedute è altresì emersa l'opportunità di valutare l'esclusione dall'ETS per le tratte che toccano tutte le isole, in considerazione degli svantaggi connessi alla condizione di insularità e di favorire la discussione presso l'IMO della possibilità di introdurre un'unica forma di imposizione a livello mondiale che assorba quella europea.

Il Comitato sempre nella seduta del 20 maggio, si è occupato anche della questione dei carburanti alternativi, da affrontare in modo olistico nell'ambito della definizione della strategia sull'industria marittima nazionale.

Nel corso del 2025, l'azione di Governo in materia di transizione ecologica dell'industria del mare si è concentrata prevalentemente sul coordinamento strategico e normativo delle politiche di settore, nonché sulla partecipazione attiva ai processi decisionali europei e internazionali.

Un primo ambito di intervento ha riguardato l'elaborazione di contributi nazionali connessi alle pianificazioni discendenti dall'attuazione di specifiche disposizioni dell'Unione europea. In tale contesto si collocano le iniziative interistituzionali finalizzate alla definizione del contributo nazionale al Quadro strategico previsto dalla regolamentazione AFIR, nonché il contributo all'elaborazione della Strategia industriale marittima nazionale, derivante dalla Strategia industriale europea. In tali sedi è stata posta particolare attenzione alla mitigazione degli impatti a carico del comparto marittimo derivanti dall'applicazione delle normative ETS, delle disposizioni IMO e delle altre misure in materia di decarbonizzazione, anche attraverso il dialogo nelle competenti sedi europee e internazionali circa l'armonizzazione delle scadenze e delle regole applicabili.

Parallelamente, nel 2025 è proseguito il confronto in ambito IMO, con particolare riferimento ai lavori del Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC) e ai gruppi tecnici intersessionali dedicati alla riduzione delle emissioni di gas serra del trasporto marittimo. In tale ambito sono state esaminate e approvate, in linea di principio, nuove misure globali basate su *standard* progressivi di emissione e su meccanismi di tariffazione differenziata, accompagnati

dall'istituzione di un fondo internazionale destinato a sostenere l'innovazione tecnologica, lo sviluppo delle infrastrutture e la transizione energetica del settore. L'entrata in vigore di tali misure è stata successivamente differita, a seguito delle difficoltà emerse nel processo di ratifica.

Un ulteriore profilo di rilievo ha riguardato il coordinamento delle politiche fiscali e di accisa con gli obiettivi di transizione ecologica. Nel quadro della revisione della Direttiva sulla tassazione dell'energia, l'Italia ha contribuito a preservare il regime di esenzione per i carburanti destinati alla navigazione commerciale, garantendo la continuità del quadro agevolativo vigente. In tale ambito è stato inoltre confermato che i carburanti alternativi, quali il GNL, il bio GNL e i biocarburanti sostenibili, rientrano già nel perimetro delle agevolazioni previste dall'ordinamento nazionale, fermo restando il rispetto dei criteri di sostenibilità ambientale e delle compatibilità finanziarie.

Nel corso del 2025 sono proseguite anche le attività connesse alla promozione dell'elettrificazione delle banchine e all'utilizzo dell'energia elettrica da terra nei porti (OPS), mediante l'applicazione di un'aliquota di accisa ridotta, autorizzata in sede europea, quale misura di supporto alla riduzione delle emissioni e dell'inquinamento atmosferico e acustico nelle aree portuali.

Sul piano operativo, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha continuato a svolgere un ruolo di supporto e di attuazione delle misure europee di decarbonizzazione, in particolare con riferimento al Meccanismo di Aggiustamento del Carbonio alle Frontiere (CBAM), contribuendo alla gestione dei flussi informativi e all'implementazione del registro europeo dedicato, quale strumento di semplificazione e uniformazione delle procedure.

Tra le misure PNRR si segnala la riforma M2C2R1 "Semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti rinnovabili *onshore* e *offshore*, nuovo quadro giuridico per sostenere la produzione da fonti rinnovabili e proroga dei tempi e dell'ammissibilità degli attuali regimi di sostegno". Tale strumento è abilitante allo sviluppo di tecnologie d'altura (eolico galleggiante, moto ondoso, correnti) grazie a semplificazioni normative per sostenere la produzione da fonti rinnovabili. Ciò si integra con quanto previsto dal Piano del Mare nelle sezioni dedicate a fonti rinnovabili marine e alla produzione di carburanti alternativi.

6. PESCA E ACQUACOLTURA

In questo contesto possiamo parlare di pesca e acquacoltura non solo come elenco di obiettivi, ma come una visione politica con cui l'Italia intende gestire, in maniera sostenibile, il mare come risorsa.

Da questo punto prende forma il concetto cardine introdotto dal MASAF, la "Sovranità alimentare", e cioè di trasformare il settore ittico in un pilastro della sicurezza alimentare nazionale.

La strategia si muove lungo due linee: da un lato c'è l'esigenza di proteggere le imprese e il lavoro di migliaia di pescatori, dall'altro c'è l'impegno doveroso di rispettare i rigidi parametri europei sulla sostenibilità (Politica Comune della Pesca).

Nel corso del 2025, l'azione del MASAF si è tradotta in una serie di interventi concreti che toccano i punti vitali della filiera ittica, muovendosi lungo il delicato equilibrio tra protezione ambientale e sostegno economico.

Sul fronte della tutela delle risorse, il Ministero ha lavorato intensamente alla gestione dello sforzo di pesca. Non si è trattato solo di imporre limiti, ma di implementare piani di gestione nazionali e misure tecniche capaci di ridurre l'impatto sugli ecosistemi marini, garantendo così che il prelievo ittico rimanga sostenibile nel lungo periodo.

Per quanto riguarda il rilancio industriale, un ruolo centrale è stato giocato dalla programmazione FEAMPA 2021-2027. Attraverso l'attivazione di bandi specifici, lo Stato ha messo a disposizione risorse fondamentali per l'innovazione tecnologica e la modernizzazione delle flotte. L'obiettivo è trasformare i pescherecci in unità più sicure e all'avanguardia, sostenendo gli investimenti a bordo necessari per restare competitivi sul mercato europeo.

Una delle sfide più urgenti dell'anno è stata la gestione dell'emergenza "Granchio Blu". Di fronte alla proliferazione di questa specie aliena invasiva, che ha messo in ginocchio intere comunità — in particolare nelle aree del Delta del Po — il MASAF ha adottato provvedimenti straordinari. Questi interventi non si sono limitati al contenimento della specie, ma hanno previsto ristori e sostegni diretti alle imprese colpite, cercando di salvaguardare la biodiversità locale e l'economia dei territori coinvolti.

Infine, un capitolo rilevante ha riguardato l'acquacoltura sostenibile. Il Ministero ha promosso con forza metodi di allevamento a basso impatto ambientale, agendo contemporaneamente sulla leva burocratica: sono state infatti semplificate le procedure per il rilascio delle concessioni nelle cosiddette AZA (Zone Idonee per l'Acquacoltura). Questa strategia punta a rendere l'Italia più autonoma nella produzione ittica, riducendo le lungaggini amministrative e incentivando pratiche che rispettino la salute del nostro mare.

Rispetto alle misure del PNRR, l'investimento M2C1-I2.1 "Sviluppo logistica per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo", gestito dal MASAF, è finalizzato a potenziare la logistica delle filiere agroalimentari e della pesca, intervenendo sui nodi di raccolta, stoccaggio, trasformazione e distribuzione – in particolare mercati all'ingrosso, piattaforme logistiche, magazzini e infrastrutture a temperatura controllata – con l'obiettivo di ridurre le emissioni connesse al trasporto, migliorare l'efficienza delle catene del freddo e favorire l'introduzione di soluzioni digitali e di mobilità a minore impatto ambientale.

l'investimento M2C1-I2.1 contribuisce a rendere più efficiente e sostenibile la fase di sbarco, prima trasformazione e distribuzione del pescato e dei prodotti acquicoli, riducendo sprechi, perdite di prodotto e impatti ambientali della catena logistica.

7. CANTIERISTICA

L'industria marittima nazionale è un settore strategico per l'economia del mare e produce un impatto significativo su commercio internazionale, sicurezza energetica, innovazione tecnologica, transizione ecologica, sicurezza e difesa.

La progressiva adozione in ambito europeo dell'*Emission Trading System* (ETS) ha comportato pesanti effetti sull'intero sistema marittimo nazionale, attraverso l'introduzione di severe penalità per le emissioni di CO_2 a partire dal 2025, per puntare a un ideale traguardo di zero emissioni per il 2050. Ciò con implicazioni rilevanti che afferiscono a più settori della marittimità: da un lato, l'esigenza della cantieristica di adeguare i requisiti costruttivi alle nuove disposizioni di matrice comunitaria, dall'atro quella degli armatori di procedere a un repentino rinnovamento della flotta ed infine la necessità del sistema portuale nazionale di celermente predisporsi per offrire i carburanti alternativi prescelti.
Tali tematiche sono state preliminarmente affrontate nel corso della seduta del CIPOM del 20 maggio 2025, nell'ambito della quale è altresì emersa la necessità che il processo di transizione sia non solo assistito ma anche e soprattutto guidato dallo Stato, con un'unica visione d'insieme che tenga conto delle ripercussioni sull'armamento, sul sistema portuale nazionale e sull'industria navalmeccanica.
Successivamente, il 25 giugno 2025, il CIPOM ha approvato il contributo italiano alla definizione della strategia industriale marittima europea, nell'ambito del quale sono stati indicati gli obiettivi strategici per la nostra Nazione. Tali obiettivi risiedono nel consolidamento e incremento del vantaggio tecnologico nei segmenti ad alta complessità, quali le navi da crociera, militari, specialistiche, i traghetti e le tecnologie subacquee, intercettando altresì, l'esigenza dell'armamento di rinnovare repentinamente le flotte a fronte dell'entrata in vigore dell'ETS. Il contributo è stato redatto con il contributo di tutti gli attori pubblici e privati interessati: il 29 maggio 2025 il Dipartimento per le politiche del mare ha audito le pertinenti realtà imprenditoriali, della ricerca e dell'associazionismo e, parallelamente, ha tenuto una serie di riunioni con le Amministrazioni, il 31 marzo, il 16 aprile, il 7 maggio e il 16 giugno dello stesso anno.

Il 14 ottobre 2025 il suddetto Comitato si è altresì espresso sulla necessità di definire una strategia industriale marittima nazionale, per disporre di un quadro di riferimento affidabile per gli attori pubblici e gli investitori privati. Sul tema, il Dipartimento per le politiche del mare ha tenuto una riunione ristretta con MIMIT – Dicastero di riferimento - MIT, MASE e Difesa e una riunione tecnica preparatoria con le Amministrazioni che siedono nel CIPOM, rispettivamente nei giorni 11 settembre e 16 settembre 2025.

Lo scopo della strategia, individuato nel corso della suddetta seduta del CIPOM, è quello di mettere a sistema le esigenze dell'industria cantieristica e sistemistica navale, con quelle del sistema portuale nazionale e dell'armamento, addivenendo alla:

- definizione e individuazione dei carburanti alternativi e degli specifici porti in cui renderli disponibili;
- previsione e programmazione dei necessari adeguamenti infrastrutturali;
- pianificazione dello sviluppo e localizzazione dei bacini necessari alla costruzione e al *refitting* delle navi;
- valorizzazione delle esigenze dell'armamento a fronte della necessità di repentino rinnovamento delle flotte, indotta dal processo di decarbonizzazione;

- definizione del percorso di rinnovo e messa in sicurezza della flotta peschereccia;
- valutazione di compatibilità delle proposte avanzate con le disposizioni comunitarie, promuovendone, se del caso, le opportune modifiche nelle sedi competenti.

Nel quadro delle iniziative riportate nel Piano del Mare, sono state portate avanti le procedure di semplificazione delle procedure doganali, ove consentito dalla normativa unionale e nazionale, al fine di garantire piena competitività al comparto, anche nei confronti di analoghe aziende europee: l'emissione di numerose circolari specifiche per tale settore è un evidente segnale di attenzione che potrà favorire l'ulteriore sviluppo della cantieristica, garantendo agli operatori di settore la massima semplificazione delle procedure doganali.

8. INDUSTRIA ARMATORIALE

L'industria armatoriale riveste una funzione centrale nell'assicurare la mobilità delle merci e dei passeggeri lungo le principali rotte commerciali e contribuisce in modo significativo allo sviluppo della *blue economy*. Tale industria presenta inoltre un elevato livello di integrazione con altri segmenti dell'economia marittima, tra cui la portualità, la logistica, la cantieristica navale, le rotte commerciali, il lavoro marittimo e le attività industriali connesse al trasporto marittimo.

Nel quadro delle politiche del mare, la direttrice assume una dimensione particolarmente rilevante anche in relazione alle trasformazioni in atto nel settore dello *shipping* a livello globale, connesse alla digitalizzazione dei processi logistici, alla transizione energetica del trasporto marittimo e all'evoluzione del quadro normativo internazionale ed europeo in materia di sicurezza, sostenibilità ambientale e competitività del settore.

Come evidenziato nel capitolo precedente, le esigenze dell'armamento di rinnovare repentinamente le flotte a fronte dell'entrata in vigore del regime europeo dell'ETS, sono state valorizzate nell'ambito del contributo italiano alla definizione della strategia industriale marittima europea approvato dal CIPOM il 25 giugno 2025 e altresì indicate quale obiettivo prioritario da inserire anche nell'ambito della strategia industriale marittima nazionale, nella seduta del 14 ottobre 2025 del Comitato.

Nel corso della citata riunione, sono state inoltre individuate alcune misure da adottare a sostegno dell'impresa armatoriale, allo scopo di contenere il fenomeno della fuga dalla bandiera nazionale in favore di regimi esteri fiscali e amministrativi più favorevoli.

Tali misure spaziano dalla semplificazione del regime di rilascio dei visti, alla ratifica della Convenzione di Londra sulla limitazione della responsabilità in materia di crediti marittimi (LLMC) del 1976/1996, dall'adozione del regolamento sul servizio sanitario di bordo ai temi più generali della revisione, snellimento e sburocratizzazione delle norme e dei procedimenti amministrativi.

Nel corso del 2025 l'azione pubblica in materia di industria armatoriale ha riguardato il rafforzamento della competitività del settore, l'adeguamento del quadro normativo di riferimento e il sostegno alla transizione energetica del trasporto marittimo.

Un primo ambito di intervento ha interessato il consolidamento del quadro regolatorio nazionale volto a sostenere la competitività delle imprese armatoriali italiane nel contesto internazionale. In tale prospettiva assumono particolare rilievo gli strumenti di politica marittima che negli anni hanno contribuito allo sviluppo della flotta nazionale, tra cui il regime del Registro Internazionale e il regime fiscale del tonnellaggio (*Tonnage Tax*), che consente la determinazione forfetaria del reddito imponibile derivante dall'utilizzo di navi impiegate nel trasporto marittimo.

Nel corso dell'anno in riferimento sono proseguite anche le iniziative finalizzate alla modernizzazione del quadro normativo del settore marittimo e alla semplificazione dei procedimenti amministrativi relativi alle attività di navigazione e alla gestione del personale marittimo. In tale ambito si collocano le iniziative legislative - tra cui l'A.S. 1624 concernente il d.d.l. di iniziativa governativa sulla "Valorizzazione della risorsa mare" - dirette all'aggiornamento del Codice della navigazione e del relativo regolamento di esecuzione, nonché le misure di semplificazione e digitalizzazione dei procedimenti amministrativi connessi alla gestione delle attività marittime e del lavoro a bordo.

Nello stesso tempo, l'azione pubblica si è concentrata sul sostegno alla transizione ecologica del trasporto marittimo, in coerenza con gli obiettivi europei e internazionali di riduzione delle emissioni del settore e di cui viene fatta menzione, all'interno del presente documento, all'interno della direttrice dedicata.

9. LAVORO MARITTIMO

La direttrice relativa al lavoro marittimo attiene alla valorizzazione, alla tutela e allo sviluppo delle professionalità operanti nei diversi comparti dell'economia del mare, con particolare riferimento al personale imbarcato sulle navi mercantili nazionali, agli operatori della pesca e alle figure professionali coinvolte nelle attività portuali e logistiche.

Il lavoro marittimo rappresenta un elemento essenziale per il funzionamento e la competitività dell'industria armatoriale e della logistica portuale, incidendo direttamente sulla sicurezza della navigazione, sulla qualità dei servizi di trasporto marittimo e sulla capacità del Paese di mantenere un ruolo di primo piano nei traffici marittimi internazionali.

La questione è stata portata all'attenzione del CIPOM nella seduta del 14 ottobre 2025, nell'ambito della quale è stata evidenziata l'inadeguatezza dell'attuale quadro normativo in materia di requisiti di accesso alle professioni marittime, nonché la necessità di modificare la normativa in materia di collocamento della gente di mare e di procedure per l'imbarco dei marittimi di cui al d.P.R. 231/2006, l'ormai datato regio decreto legge n. 1773 del 1933, concernente l'idoneità fisica della gente di mare ed attuare l'anagrafe digitale unica e nazionale della gente di mare.

Tali temi sono stati recepiti a livello tecnico nel corso della riunione preparatoria del 16 settembre 2025 coordinata dal Dipartimento per le politiche del mare.

Il MIT ha già adottato nel corso del 2025 alcuni decreti concernenti misure di razionalizzazione e semplificazione del settore (riguardanti la semplificazione per il rinnovo delle certificazioni di competenza, il miglioramento dell'accessibilità, la semplificazione delle procedure per il rilascio delle certificazioni di rango superiore, l'ottimizzazione e l'aggiornamento dei percorsi di formazione e addestramento e l'introduzione della figura dell'ufficiale di macchina elettrotecnico).

Circa tale direttrice rileva come le politiche del mare in materia di lavoro marittimo siano orientate al consolidamento di una *governance* unitaria del trasporto marittimo, nel rispetto della specialità del settore, e alla semplificazione e modernizzazione della disciplina del lavoro a bordo, anche attraverso la digitalizzazione delle procedure amministrative. Tali interventi mirano a valorizzare il capitale umano del mare, migliorando le condizioni di vita e di lavoro dei marittimi e rafforzando la competitività del settore. In questo quadro, assume rilievo strategico lo sviluppo dei percorsi formativi e di accesso alle professioni marittime, in coerenza con le sfide della transizione digitale ed ecologica e con gli obiettivi del Piano del Mare 2025.

In merito al paragrafo 2.9.1 del Piano "La Crisi occupazionale e le opportunità di crescita" al fine di far fronte alla grave carenza di personale, in particolare nel settore della macchina, il MIT ha provveduto a rivedere, con decreto direttoriale 7 maggio 2025, n. 72, i requisiti per il conseguimento delle certificazioni STCW. Tale intervento ha consentito anche agli Ufficiali Elettrotecnici di acquisire la certificazione di Primo Ufficiale di Macchina, ampliando le prospettive di carriera – precedentemente precluse dalla Convenzione STCW – e contribuendo al rafforzamento della forza lavoro del settore di macchina. Nel medesimo ambito, su richiesta del MIT, il Ministero dell'Istruzione, competente per materia, ha individuato uno specifico percorso scolastico per la formazione degli Allievi Ufficiali Elettrotecnici, avviato in via sperimentale nel 2021 e inserito, dal 2024, in via definitiva nei programmi dell'istruzione secondaria di secondo grado – indirizzo Trasporti e Logistica, opzioni Conduzione di apparati e impianti marini e Conduzione di apparati e impianti elettrotecnici (CAIM/CAIE).

Sempre nell'ottica di incentivare l'occupazione, il MIT ha predisposto uno schema di decreto ministeriale volto alla revisione dei requisiti per l'accesso alla qualifica di cuoco di bordo per

l'equipaggio, attualmente disciplinata dal D.P.R. 14 luglio 1957, n. 1065. Il provvedimento prevede una significativa semplificazione dei requisiti, mediante la riduzione del periodo di navigazione richiesto e la revisione delle modalità di esame, superando l'attuale svolgimento presso le Capitanerie di porto e riconoscendo l'esame di maturità degli Istituti professionali alberghieri quale titolo idoneo al conseguimento diretto della qualifica. L'emanazione del suddetto decreto è subordinata al conferimento di un'apposita delega legislativa, necessaria per l'abrogazione del citato decreto presidenziale; a seguito dell'entrata in vigore della legge di delega 10 novembre 2025, n. 167, il MIT sta valutando l'opportunità di inserire la relativa abrogazione nei decreti legislativi attuativi.

Nell'ambito della materia del "Collocamento della gente di mare" di cui al paragrafo 2.9.2 del Piano del mare, il MIT ha avviato appositi tavoli tecnici con il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, competente per materia, e con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, finalizzati all'adozione dei provvedimenti previsti dal D.P.R. 18 aprile 2006, n. 231, e successive modificazioni.

In materia di formazione e in particolare per quanto concerne le politiche di incentivazione volte a compensare i costi della formazione obbligatoria, si rappresenta che, a seguito dell'emanazione del decreto interministeriale MEF/MIT 17 novembre 2023, n. 297, che ha stanziato complessivamente 7 milioni di euro da destinare, nel triennio 2023–2026, alle imprese armatoriali impegnate nella formazione del personale marittimo e nell'assunzione di almeno il 60 % dei soggetti formati, il MIT ha provveduto a liquidare, per l'anno 2023, l'importo di euro 618.662, consentendo la formazione di n. 371 marittimi. Per le annualità successive, si è in attesa delle rendicontazioni da parte delle società armatrici beneficiarie.

Nel medesimo ambito, il MIT ha avviato i lavori di revisione dell'Allegato al D.P.R. 18 aprile 2006, n. 231, nonché concluso la consultazione pubblica sulla bozza di provvedimento di revisione delle abilitazioni disciplinate dagli articoli 259 (Capo barca per il traffico nello Stato), 260 (Capo barca per il traffico locale), 273 (Motorista abilitato) e 274 (Marinaio motorista) del regolamento al codice della navigazione. Tale intervento è finalizzato ad aggiornare i requisiti formativi e professionali in coerenza con l'evoluzione tecnologica e con le norme di sicurezza, tenendo conto delle specificità operative di un settore prevalentemente costiero e stagionale.

Per quanto attiene ad una più funzionale gestione amministrativa delle linee di attività ancorate al personale marittimo, il MIT, in coerenza con lo sforzo di progressiva digitalizzazione profuso nell'intero comparto, ha provveduto all'attivazione del servizio di iscrizione *online* alla gente di mare, primo passaggio per l'accesso alla carriera marittima, tramite il portale *Single Digital Gateway*, nonché all'implementazione del Portale del Lavoro Marittimo, attualmente in fase di definizione degli accordi per la manutenzione evolutiva e gestionale degli stessi.

Sono state inoltre avviate le attività per la realizzazione di un'anagrafe nazionale dei marittimi – ANGEMAR – allineata in tempo reale con le altre anagrafi di interesse nazionale tramite la PDND (Piattaforma Digitale Nazionale Dati) e aggiornata costantemente dalle Capitanerie di porto con tutte le informazioni attualmente riportate nel libretto di navigazione. La realizzazione di tale anagrafica risulta funzionale all'introduzione di un nuovo libretto di navigazione in modalità plastificata e digitale (per il tramite del sistema *IT-Wallet*), consentendo il superamento dell'attuale documento in formato cartaceo e la verifica digitale, da parte dei soggetti istituzionali e degli operatori autorizzati, dei titoli, delle abilitazioni e delle certificazioni dei marittimi.

Infine, il MIT sta partecipando ai lavori coordinati dall'EMSA per lo sviluppo della piattaforma europea di *e-certificates*, finalizzata al rilascio, da parte dell'Amministrazione italiana,

dei certificati di competenza e di addestramento in formato digitale, in coerenza con gli standard europei e internazionali.
In materia di fondi dedicati, l'articolo 36, comma 1-*bis*, del decreto-legge 4 maggio 2023, n. 48, ha istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), il "Fondo" destinato all'erogazione di contributi alle imprese armatoriali per la formazione iniziale del personale impiegato sulle navi, con particolare riferimento alle figure professionali mancanti di sezioni di coperta, macchine, cucina e camera, al fine di incrementare la sicurezza del trasporto marittimo, con una dotazione di 1 milione di euro per l'anno 2023 e di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026.
Per quanto concerne l'adozione delle disposizioni attuative, il medesimo comma 1-*bis* del citato articolo prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definiti le modalità di presentazione delle domande per l'accesso al contributo, i criteri per la selezione delle stesse, le spese ammissibili, le modalità di erogazione del contributo, le modalità di verifica, controllo e rendicontazione delle spese, nonché le cause di decadenza e revoca.
Attualmente è in corso un'istruttoria afferente ad uno schema di decreto che, recando modifiche al decreto 17 novembre 2023, n. 297 (precedentemente emanato per disciplinare le modalità di presentazione delle domande per l'accesso al contributo, le spese ammissibili, il riconoscimento e l'erogazione della stessa, nonché le verifiche e la revoca del contributo coerentemente con la citata normativa), ridefinisce le modalità di presentazione delle istanze per il ricevimento dei contributi alla formazione iniziale del personale marittimo.

10. GLI ECOSISTEMI E LE AREE MARINE PROTETTE

La protezione degli ecosistemi marini rappresenta oggi una sfida multidimensionale che vede l'Italia impegnata nel coniugare le direttive europee con le ambiziose riforme del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Il quadro strategico è delineato dalla Strategia Europea per la Biodiversità al 2030, che impone la tutela del 30% dei mari dell'Unione, e dalla Direttiva Quadro Strategia Marina (2008/56/CE). Quest'ultima, basata su un approccio ecosistemico, mira al raggiungimento del "Buono Stato Ambientale" (GES) attraverso una gestione adattativa e ciclica. In questo contesto, il progetto *Marine Ecosystem Restoration* (MER) — finanziato dal PNRR (Investimento 3.5) — costituisce il braccio operativo principale, focalizzandosi sul ripristino dei fondali e degli *habitat* per invertire i processi di degradazione in corso.

Il CIPOM ha affrontato il tema nel corso della seduta del 25 giugno 2025, focalizzando l'attenzione sullo stato di attuazione della legge 17 maggio 2022, n. 60 - c.d. "Salvamare", adottata per concorrere alla riduzione della presenza di rifiuti nell'ambiente marino e per la promozione dell'economia circolare, a compimento del regime giuridico nazionale di attuazione della disciplina comunitaria.

L'anno 2025 ha segnato tappe fondamentali sul fronte normativo e operativo. A novembre, con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale (Serie Generale n. 277 del 28/11/2025) del relativo Decreto Ministeriale, l'Italia ha ufficialmente aggiornato la definizione del Buono Stato Ambientale e i relativi *target*. Parallelamente, a marzo, è stata trasmessa alla Commissione Europea la relazione intermedia sull'attuazione del Programma di Misure.

Sul piano della gestione pratica delle Aree Marine Protette (AMP), il MASE ha proceduto con determinazione verso la digitalizzazione (Investimento 3.2). Grazie alla collaborazione con INVITALIA, sono stati attivati i contratti per la fornitura di droni e sistemi ottici 3D per il monitoraggio subacqueo, con consegne già completate per diversi lotti. Contemporaneamente, prosegue il lavoro di supporto tecnico di ISPRA per l'ampliamento e la riperimetrazione di sei aree chiave: Isole di Ventotene e Santo Stefano, Porto Cesareo, Torre Guaceto, Punta Campanella, Portofino e Isole Tremiti.

Tra le misure del PNRR, si segnala l'investimento M2C4-I3.2 "Digitalizzazione dei Parchi Nazionali e delle Aree Marine Protette" che sostiene sistemi di monitoraggio, sorveglianza, *database* ecologici e digitalizzazione della gestione delle AMP. Esso si collega agli obiettivi del Piano del Mare dedicati alla conservazione degli ecosistemi marini, al potenziamento delle Aree marine protette e ai sistemi di osservazione della dimensione subacquea.

Nel corso del 2025 sono stati conclusi i seguenti progetti:

- progetto denominato "*Test* delle buone pratiche per lo studio della potenziale interazione tra attività *offshore* e pericolosità naturali" SPIN che ha avuto ad oggetto lo studio delle possibili interazioni tra i suddetti impianti e le faglie sismogenetiche presenti nelle aree di interesse, nonché gli eventi franosi sottomarini, mirando inoltre a valutare il potenziale impatto sulla pericolosità dei geo rischi sopra citati dovuto alle attività antropiche legate alla produzione di idrocarburi. Il progetto SPIN ha coinvolto molteplici enti: l'INGV, il CNR-ISMAR, l'Università di Bologna DIFA, RSE S.p.A., RELUIS, EUCENTRE con la collaborazione tecnica del Dipartimento della Protezione Civile,
- progetto per la sicurezza e la transizione energetica, finalizzato ad affrontare le sfide poste dalla transizione energetica, proponendo soluzioni innovative, 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;

- progetto per la valutazione del potenziale minerario nazionale di gas.

Nell'autunno del 2025, il MASE ha preso parte alla *European Ocean Observation Initiative*, che ha lo scopo di ridurre l'attuale frammentazione della conoscenza dell'ambiente marino, riconosciuta come elemento critico non solo per lo sviluppo efficace della sopracitata "economia blu", ma anche per ricerca e innovazione, previsione climatica, sistemi di allerta precoce, sicurezza, difesa e tutela dell'ambiente marino.

Nel secondo semestre del 2025, nell'ambito delle attività inerenti all'attuazione del *Regolamento (UE) 2024/1787 sulla riduzione delle emissioni di metano nel settore dell'energia e che modifica il regolamento (UE) 2019/942,* sono state avviate le interlocuzioni con l'INGV e l'ISPRA al fine di individuare una possibile strategia sinergica volta a svolgere una campagna di misurazione delle potenziali emissioni fuggitive di metano sulle c.d. *"teste-di-pozzo"* sottomarine (terminali di pozzi minerari chiusi da anni) ricadenti in concessioni *off-shore*, ormai rilasciate dai precedenti operatori e ricadenti quindi nella competenza del MASE come istituenda Autorità Competente del succitato Regolamento.

E' inoltre stato pubblicato un avviso per la manifestazione di interesse per sottoscrivere un Accordo di Ricerca per la vettorializzazione e georeferenziazione delle linee sismiche in formato *raster*.

Nel corso del 2025 sono state inoltre avviate iniziative 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)" anche ai fini del relativo adattamento ai titoli *offshore*, allo stoccaggio di CO2 e ai progetti geotermici, anche a mare.

ISPRA, nel mese di maggio 2025, ha inoltre pubblicato nel proprio sito *internet* la Carta mineraria aggiornata, (che riguarda specificatamente però la sola parte di territorio *onshore)* necessaria autorizzazioni alle estrazioni nei fondali marini ai sensi del D.L. 84/2024 che 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.

Si segnalano infine i seguenti interventi PNRR coerenti con la direttrice in esame:

- investimento M2C1-I3.1 "Isole Verdi", rivolto alle isole minori non interconnesse. L'obiettivo è trasformare questi territori in modelli di sostenibilità attraverso interventi integrati su rinnovabili, mobilità *green*, gestione del ciclo dei rifiuti, riduzione dei consumi energetici e modernizzazione delle infrastrutture idriche. M2C4–I3.2 – "Digitalizzazione dei Parchi Nazionali e delle Aree Marine Protette";
- investimento M2C4-I3.2, che sostiene sistemi di monitoraggio, sorveglianza, *database* ecologici e digitalizzazione della gestione delle AMP;
- investimento M2C4 – I3.5 – "Ripristino e tutela dei fondali e degli habitat marini", nell'ambito del quale è incardinato il grande progetto MER – *Marine Ecosystem Restoration*. Questa misura sta finanziando la mappatura ad alta risoluzione dei fondali, il monitoraggio avanzato degli ecosistemi, la realizzazione di interventi di ripristino su *habitat* degradati – dalle praterie di Posidonia agli *habitat* profondi – e l'acquisizione di una nuova nave oceanografica.

11. DIMENSIONE SUBACQUEA E RISORSE GEOLOGICHE DEI FONDALI

Nell'attuazione della direttrice particolare rilievo assume lo sviluppo di strumenti di *governance*, innovazione tecnologica e regolazione delle attività subacquee, al fine di garantire un utilizzo sicuro e sostenibile dello spazio marittimo e dei fondali sottoposti alla giurisdizione nazionale. Nel corso del 2025, le iniziative attuate nell'ambito della direttrice hanno contribuito a rafforzare la resilienza del sistema Paese rispetto alle vulnerabilità emergenti della dimensione subacquea e a consolidare le capacità nazionali di monitoraggio, protezione e valorizzazione delle infrastrutture e delle risorse presenti nei fondali marini, in coerenza con gli obiettivi strategici del Piano del mare.

Nel corso del 2025, il Ministero della Difesa ha svolto un'azione centrale nel pieno dispiegamento operativo del Polo Nazionale della Dimensione Subacquea (PNS), che si è consolidato quale riferimento strategico per l'innovazione e la competitività del sistema Paese nel settore. Nell'ambito dei quattordici bandi di ricerca pubblicati dal Polo nel biennio 2024-2025, sono stati avviati complessivamente diciannove progetti, per un valore finanziario pari a 115 milioni di euro. Le iniziative, finalizzate alla realizzazione di dimostratori, prototipi e soluzioni *software* avanzate, hanno coinvolto circa 250 soggetti tra piccole e medie imprese, università, centri di ricerca, *start-up* e grandi imprese, contribuendo alla strutturazione di una rete nazionale integrata nel settore subacqueo.

Attraverso tali progettualità, il Polo ha rafforzato lo sviluppo di capacità tecnologiche avanzate nella dimensione subacquea, con applicazioni a carattere duale e significative ricadute nei comparti della difesa, dell'energia, della tutela ambientale e della sicurezza delle infrastrutture critiche sottomarine, in coerenza con gli obiettivi strategici del Piano del Mare.

Parallelamente, nel corso del 2025 è proseguito l'*iter* parlamentare del disegno di legge recante la disciplina organica della sicurezza delle attività subacquee e l'istituzione dell'Agenzia per la Sicurezza delle Attività Subacquee (ASAS), già approvato dal Senato e sottoposto, nell'ultimo quadrimestre dell'anno, all'esame della Camera ai fini dell'approvazione definitiva.

L'iniziativa normativa costituisce un passaggio strategico per il rafforzamento della *governance* della dimensione subacquea, in un contesto segnato dalla crescente antropizzazione dei fondali marini e dalla presenza di infrastrutture critiche di interesse nazionale, che impongono un quadro regolatorio unitario, capace di assicurare coordinamento, sicurezza e tutela degli interessi strategici del Paese.

L'ASAS sarà chiamata a esercitare funzioni di gestione delle interferenze tra attività subacquee civili, assicurando una gestione ordinata e sicura degli spazi sommersi sottoposti alla giurisdizione nazionale. Essa sarà inoltre competente per la regolazione tecnica delle attività subacquee, mediante la definizione di *standard* di sicurezza per i mezzi subacquei, nonché per la tutela degli operatori attraverso la disciplina delle qualifiche professionali, dei requisiti di idoneità e dei percorsi formativi in ambito subacqueo e iperbarico.

Nel loro insieme, il rafforzamento del PNS quale piattaforma di aggregazione e innovazione tecnologica e l'avanzamento del quadro normativo istitutivo dell'ASAS delineano nel 2025 un sistema che contribuisce in modo sostanziale agli obiettivi del Piano del Mare.

Il contributo del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale alla direttrice in questione si è concentrato sul presidio dei principali processi multilaterali e sull'azione di coordinamento nazionale, con l'obiettivo di tutelare gli interessi italiani in materia di fondali marini profondi, sicurezza delle infrastrutture sottomarine e protezione dell'ambiente marino.

In ambito Autorità Internazionale dei Fondali Marini (ISA), il MAECI ha assicurato la partecipazione alle sessioni del Consiglio e dell'Assemblea, contribuendo al prosieguo del negoziato sul Regolamento per lo sfruttamento minerario dei fondali marini, giunto nel 2025 a una fase particolarmente delicata. Parallelamente, sono state promosse riunioni di raccordo e informative con le Amministrazioni nazionali interessate, finalizzate a consolidare una posizione consapevole e coerente sui profili di maggiore impatto per il sistema Paese, nonché a valorizzare le competenze e le eccellenze italiane nella ricerca marina, nelle tecnologie subacquee e nella tutela ambientale.

Sul versante della sicurezza, il MAECI ha partecipato alle iniziative avviate in ambito Unione europea, NATO e G7 dedicate alla protezione delle infrastrutture critiche sottomarine (*Critical Underwater Infrastructure* – CUI). In tale quadro, ha contribuito alla negoziazione della dichiarazione dell'UE/ Stati membri per il rafforzamento del quadro giuridico internazionale a protezione delle CUI e per il contrasto ai rischi connessi alle cosiddette "flotte ombra", approvata dal Consiglio Affari Esteri dell'Unione europea il 15 dicembre 2025.

Nel medesimo anno, a seguito della comunicazione della Commissione europea del 9 giugno 2025 sul Patto europeo per gli Oceani, il MAECI ha curato il negoziato sulla bozza di Conclusioni del Consiglio, assicurando un coordinamento strutturato con le Amministrazioni competenti per sostenere gli interessi nazionali nei settori dell'industria marittima, della pesca e acquacoltura, della ricerca, della protezione dell'ambiente marino e della sicurezza, con specifica attenzione ai profili legati alla dimensione subacquea. Le Conclusioni sono state approvate l'8 dicembre 2025 e il MAECI ha partecipato, il 10 dicembre, alla riunione del *Member State Expert Group on Integrated Maritime Policy* dedicata all'avvio della fase di attuazione delle priorità individuate.

Nel corso del 2025, il contributo del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica alla direttrice "dimensione subacquea" del Piano del Mare si è articolato lungo un insieme coordinato di interventi normativi, tecnico-scientifici e operativi, finalizzati a rafforzare la tutela dei fondali marini, la sicurezza delle attività *offshore* e la conoscenza delle risorse e dei rischi connessi all'ambiente sommerso.

In primo luogo, sul piano regolatorio, è stata avviata la predisposizione del decreto ministeriale attuativo dell'articolo 109, comma 5, del decreto legislativo n. 152 del 2006, volto a definire modalità e criteri tecnici per la movimentazione dei fondali marini derivante dalla posa in mare di cavi e condotte. L'istituzione di un Gruppo di lavoro interistituzionale coordinato dal MASE, con la partecipazione delle amministrazioni centrali competenti, del Sistema nazionale per la protezione dell'ambiente e delle Regioni costiere, ha consentito di impostare un quadro tecnico condiviso per la prevenzione degli impatti sui fondali, in coerenza con la Strategia Marina e con gli obiettivi di protezione degli ecosistemi sommersi.

Un apporto centrale alla dimensione subacquea è derivato dall'attuazione dell'Investimento 3.5 del PNRR – "*Marine Ecosystem Restoration* (MER)" – dedicato al ripristino e alla tutela dei fondali e degli *habitat* marini. Nel 2025 sono stati completati gli interventi su larga scala previsti nei traguardi europei, rafforzando il sistema nazionale di monitoraggio e osservazione degli ecosistemi costieri e profondi e migliorando la conoscenza relativa a localizzazione, estensione e stato di conservazione degli *habitat* di interesse. L'approvazione di una variante finalizzata alla riallocazione delle economie registrate ha garantito la piena continuità attuativa del programma, consolidando l'infrastruttura tecnico-scientifica a supporto delle politiche di protezione dei fondali.

Nell'ambito del monitoraggio dei geo-rischi marini, come evidenziato nel capitolo precedente dedicato alla tutela degli ecosistemi e delle aree marine protette, sono proseguite e si sono consolidate le attività di ricerca e di analisi delle interazioni tra attività antropiche e pericolosità naturali in

ambiente sottomarino. In tale quadro si colloca la conclusione del progetto SPIN, volto a validare metodologie per la valutazione delle possibili interferenze tra operazioni *offshore* e fenomeni sismici o gravitativi sottomarini, con applicazioni in aree dell'Adriatico e del Canale di Sicilia. Parallelamente, sono state avviate iniziative funzionali all'attuazione del Regolamento (UE) 2024/1787 sulla riduzione delle emissioni di metano nel settore energetico, con la definizione di una strategia per la misurazione delle potenziali emissioni fuggitive da infrastrutture *offshore* dismesse, rafforzando il presidio ambientale sulle strutture sommerse.

Sempre in relazione alla dimensione subacquea, è proseguito l'aggiornamento degli indirizzi e delle linee guida per il monitoraggio della sismicità, delle deformazioni del suolo e delle pressioni di poro connesse alle attività antropiche, estendendone l'ambito applicativo ai titoli *offshore*, ai progetti di stoccaggio geologico della CO_2 e alle iniziative geotermiche anche a mare. In tale contesto si inserisce il sistema di monitoraggio relativo al progetto "CCS Ravenna Fase 1", per il quale è stato definito un piano integrato di gestione operativa, con la partecipazione delle istituzioni territoriali e degli enti di ricerca, a garanzia della sicurezza ambientale e della trasparenza delle attività di iniezione e stoccaggio nel sottosuolo marino.

Per quanto concerne le risorse geologiche dei fondali, il 2025 ha visto il consolidamento delle attività di valutazione del potenziale minerario nazionale, anche in ambito *offshore*, e l'avvio di progettualità connesse alla riconversione di infrastrutture marine nella prospettiva della transizione energetica, con particolare riferimento allo stoccaggio di CO_2 e all'impiego dell'idrogeno quale vettore energetico. Tali iniziative sono state accompagnate da un rafforzamento degli strumenti conoscitivi, inclusi processi di digitalizzazione e sistematizzazione dei dati geofisici e sismici, funzionali a una gestione più consapevole e sostenibile del patrimonio minerario sommerso.

Un ulteriore elemento qualificante della direttrice subacquea è rappresentato dall'aggiornamento delle Linee guida per la redazione della Relazione sui Grandi Rischi ai sensi del decreto legislativo n. 145 del 2015, concluso nel 2025 con l'approvazione del nuovo documento da parte del Comitato per la sicurezza delle operazioni a mare. L'aggiornamento integra metodologie avanzate per la valutazione degli impatti ambientali e recepisce le migliori pratiche internazionali, rafforzando il sistema di prevenzione degli incidenti rilevanti nelle attività *offshore*. A ciò si sono affiancate attività operative di ispezione e controllo subacqueo delle infrastrutture energetiche, svolte anche in collaborazione con la Marina Militare, a tutela dell'integrità delle condotte e delle piattaforme e della sicurezza dell'ambiente marino.

Nell'ambito dell'attuazione del Piano del Mare, il Ministero del turismo ha proseguito e rafforzato le iniziative finalizzate alla valorizzazione della risorsa mare, con particolare riferimento alla disciplina e alla promozione delle attività subacquee a scopo ricreativo, quale segmento strategico dell'economia blu e dell'offerta turistica nazionale.

In tale contesto si colloca il disegno di legge AS 1624, attualmente all'esame dell'VIII Commissione permanente del Senato (Ambiente) in prima lettura, recante disposizioni per la valorizzazione della risorsa mare. Nell'ambito del provvedimento è stata inserita, su proposta del Ministero del turismo, una disciplina organica delle attività subacquee a scopo ricreativo, volta a colmare una storica lacuna normativa.

L'intervento normativo, articolato in un apposito Capo dedicato alla valorizzazione dell'attività subacquea ricreativa e alla tutela della sicurezza e del patrimonio ambientale e culturale, si fonda su due direttrici prioritarie: da un lato, la garanzia di elevati *standard* di sicurezza per gli operatori subacquei nell'ambito della subacquea ricreativa; dall'altro, la salvaguardia degli ecosistemi marini e dei beni culturali sommersi.

Con riferimento al primo profilo, sono stati definiti requisiti e principi generali per l'esercizio dell'attività di immersione subacquea, prevedendo l'obbligo di conformità alle norme tecniche nazionali ed europee di settore e introducendo specifiche prescrizioni organizzative, tra cui lo svolgimento delle immersioni in condizioni di sicurezza e con un numero minimo di partecipanti. Sono stati altresì disciplinati i requisiti per l'esercizio dell'attività di istruttore e di guida subacquea, prevedendo l'obbligo di brevetto, copertura assicurativa, certificazione medica, manutenzione periodica delle attrezzature e tenuta di registri attestanti controlli e collaudi. Analoga attenzione è stata riservata ai centri di immersione e di addestramento subacqueo, per i quali sono stati introdotti obblighi in materia di dotazioni tecniche, coperture assicurative, personale formato al primo soccorso e tracciabilità delle attività svolte, nonché limiti numerici ai partecipanti per ciascun istruttore o guida, al fine di garantire adeguati standard di vigilanza e assistenza.

Per quanto concerne la tutela del patrimonio ambientale e culturale, la disciplina prevede che le immersioni siano effettuate nel pieno rispetto della normativa vigente in materia di protezione ambientale e di tutela dei beni culturali, con particolare riguardo ai siti sommersi di interesse archeologico. È stato inoltre attribuito un ruolo centrale agli operatori del settore, chiamati a svolgere un'attività di sensibilizzazione dei turisti in ordine alla fragilità degli ecosistemi marini e all'adozione di pratiche subacquee sostenibili, favorendo una fruizione consapevole e responsabile della risorsa mare.

In coerenza con la pianificazione degli spazi marittimi e con gli strumenti di pianificazione paesaggistica e territoriale regionale, è stata infine prevista l'individuazione, con decreto ministeriale adottato di concerto con le altre amministrazioni competenti e previa intesa in sede di Conferenza permanente, di specifiche "zone di interesse turistico subacqueo". Tali aree, selezionate sulla base di criteri di sicurezza, rilevanza paesaggistica, faunistica, archeologica e culturale, sono finalizzate alla valorizzazione di contesti marini caratterizzati da condizioni ambientali favorevoli e dalla presenza di habitat e siti sommersi di particolare pregio. L'obiettivo perseguito è quello di promuovere uno sviluppo turistico qualificato e sostenibile, anche mediante la realizzazione di itinerari subacquei tematici, in grado di coniugare crescita economica, tutela ambientale e valorizzazione del patrimonio culturale.

Nel quadro della direttrice relativa alla dimensione subacquea, il Dipartimento per gli affari europei ha assicurato nell'anno di riferimento un costante raccordo strategico tra Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e Piano del Mare, con particolare riferimento all'investimento M2C4-I3.5 "Ripristino e tutela dei fondali e degli *habitat* marini".

Tale investimento, nell'ambito del quale è incardinato il progetto "*Marine Ecosystem Restoration (MER*)", rappresenta uno degli assi portanti dell'allineamento tra programmazione europea e politiche nazionali per il mare. Attraverso questa misura, finanziata dal PNRR, sono state sostenute attività di mappatura ad alta risoluzione dei fondali marini, il potenziamento dei sistemi di monitoraggio avanzato degli ecosistemi, la realizzazione di interventi di ripristino su *habita*t degradati – incluse le praterie di Posidonia e gli habitat profondi – nonché il rafforzamento delle infrastrutture di ricerca mediante l'acquisizione di una nuova nave oceanografica.

L'azione svolta nell'ambito dell'investimento M2C4-I3.5 ha contribuito in maniera diretta all'attuazione delle previsioni del Piano del Mare dedicate non solo alla conservazione e al ripristino degli ecosistemi marini, ma anche alla dimensione subacquea e alla gestione dei georischi, oltre a sostenere le misure di adattamento ai cambiamenti climatici. Il Dipartimento per gli affari europei ha accompagnato tale processo garantendo coerenza con gli obiettivi europei in materia di biodiversità

e resilienza climatica, favorendo il corretto avanzamento dei traguardi e degli obiettivi concordati con la Commissione europea.

Nell'ambito delle competenze del Ministero delle Imprese e del *Made in Italy* (MIMIT), si segnala, in linea con gli obiettivi strategici del Piano del mare il proseguo dei lavori avviati dall'Ufficio di Gabinetto con imprese e Amministrazioni di interesse sulla mappatura dei cavi sottomarini e sulla filiera nazionale dei cavi sottomarini per telecomunicazioni a lunga percorrenza, contribuendo al monitoraggio del settore, alla valutazione delle esigenze industriali e alla definizione di misure di rafforzamento strategico.

12. SISTEMA DELLE ISOLE MINORI

La direttrice relativa al sistema delle isole minori è volta a tutelare e valorizzare le comunità insulari e il rafforzamento delle condizioni di accessibilità, sviluppo economico e qualità della vita nei territori caratterizzati dagli svantaggi connessi alla particolare condizione di insularità.

Le isole minori rappresentano un patrimonio di rilevanza strategica per l'Italia sotto il profilo ambientale, culturale, economico e sociale, nonché un presidio territoriale di particolare valore nel contesto marittimo nazionale. Esse presentano tuttavia specifiche criticità legate alla distanza dalla terraferma, alla limitata accessibilità, alla dipendenza dai collegamenti marittimi e alla fragilità degli ecosistemi naturali.

La direttrice si inserisce nel quadro più ampio delle politiche pubbliche volte a ridurre gli svantaggi derivanti dall'insularità e a promuovere uno sviluppo sostenibile delle comunità insulari, attraverso il miglioramento del godimento dei diritti essenziali- sanità, trasporti, istruzione - il rafforzamento delle infrastrutture portuali e il sostegno alle attività economiche locali.

Dal 10 al 12 ottobre 2025, nella splendida cornice di Lipari, si sono tenuti i primi "Stati Generali delle isole minori marine", al fine di promuovere un ampio confronto sulle tematiche evidenziate ed individuare soluzioni condivise da tutti gli attori pubblici e privati interessati, nonché dagli stessi cittadini. Nel corso dell'evento organizzato dal Ministro per la protezione civile e le politiche del mare, è stato annunciato il disegno di legge governativo recante "Disposizioni per la valorizzazione delle isole minori marine, lagunari e lacustri", già approvato nella seduta del Consiglio dei ministri del ~~29~~ 28 ottobre.

Il disegno di legge sulle isole minori si inserisce in un quadro normativo e strategico rinnovato, volto a riconoscere in modo pieno e strutturale le peculiarità dei territori insulari e a rimuovere gli svantaggi derivanti dalla condizione di insularità. Esso costituisce attuazione della legge costituzionale 7 novembre 2022, n. 2, che ha modificato l'articolo 119 della Costituzione introducendo il principio secondo cui la Repubblica deve promuovere misure idonee a compensare gli svantaggi delle isole. Tale previsione, letta in combinazione con l'articolo 3 della Costituzione sul principio di eguaglianza sostanziale, configura l'insularità non come una semplice caratteristica geografica, ma come un fattore di svantaggio che può limitare l'effettivo esercizio dei diritti fondamentali, imponendo un intervento attivo dello Stato.

Il provvedimento si colloca inoltre nel solco degli indirizzi europei in materia di coesione territoriale e dà attuazione al Piano del mare 2023–2025, che dedica una specifica linea strategica al "sistema delle isole minori", promuovendo un approccio integrato e organico alle politiche di sviluppo. Nonostante in passato siano state adottate misure compensative, persistono infatti squilibri socioeconomici, carenze infrastrutturali e criticità nell'erogazione dei servizi pubblici essenziali, aggravati dalla discontinuità territoriale, dalla dipendenza dai trasporti marittimi e aerei e dalla forte oscillazione stagionale tra popolazione residente e flussi turistici.

In risposta a tali problematiche, il disegno di legge propone una disciplina unitaria e sistematica, superando la frammentazione degli interventi episodici finora adottati. Fulcro dell'impianto normativo è la programmazione strategica settennale, fondata sul Documento unico di programmazione isole minori (DUPIM), adottato con decreto interministeriale e costruito a partire dai Progetti integrati di sviluppo territoriale (PIST) elaborati dai comuni interessati, con il coinvolgimento delle Regioni. A tale programmazione si collega un sistema di finanziamento dedicato: l'istituzione di due Fondi ~~un Fondo~~ per lo sviluppo delle isole minori, con risorse

~~progressive dal 2025~~nel 2027 e ~~a~~nel 2028, e la possibilità di stipulare contratti istituzionali di sviluppo, finanziati anche attraverso la Strategia Nazionale per le Aree Interne.

Il testo disciplina inoltre interventi in ambiti centrali per la qualità della vita e la competitività dei territori: tutela e valorizzazione del patrimonio ambientale e culturale, potenziamento dell'offerta turistica, miglioramento dei servizi sanitari e scolastici, continuità territoriale, inclusione delle persone con disabilità, sostegno ai giovani e alla pratica sportiva, protezione civile e difesa del territorio. È prevista infine una delega al Governo per il riordino delle agevolazioni a favore delle isole minori.

Nel complesso, il disegno di legge mira a costruire un modello di sviluppo integrato e stabile, capace di garantire pari diritti e opportunità ai cittadini delle isole minori e, al contempo, di valorizzarne le risorse ambientali, culturali ed economiche, trasformando una condizione di svantaggio strutturale in un elemento di forza per l'intero Paese.

Tra le misure del PNRR rilevanti per la direttrice qui trattata, l'apposita Struttura di missione segnala l'investimento M2C1-I3.1 "Isole Verdi", rivolto alle isole minori non interconnesse. L'obiettivo è trasformare questi territori in modelli di sostenibilità attraverso interventi integrati su rinnovabili, mobilità *green*, gestione del ciclo dei rifiuti, riduzione dei consumi energetici e modernizzazione delle infrastrutture idriche. Questa misura contribuisce direttamente alla visione del Piano del Mare sul sistema delle isole minori, richiamata al capitolo 2.12, aumentando l'autonomia energetica dei territori insulari e riducendo la dipendenza dai combustibili fossili trasportati via mare, con effetti coerenti anche con le direttrici dedicate alla transizione ecologica dell'economia del mare. Favorisce inoltre forme di turismo sostenibile, in linea con quanto previsto ai capitoli 2.13.4 (Nautica da diporto), 2.13.5 (Portualità turistica) e 2.13.9 (Turismo ambientale), che valorizzano la qualità ambientale come asset competitivo dei territori insulari.

13. TURISMI DEL MARE

La direttrice relativa ai turismi del mare riguarda l'insieme delle attività turistiche connesse alla fruizione delle risorse costiere e marine, comprendendo il turismo balneare, la nautica da diporto, il turismo crocieristico e le diverse forme di turismo legate all'ambiente marino e alle aree costiere. Il turismo del mare rappresenta uno dei principali motori della economia blu nazionale, contribuendo in modo significativo alla crescita economica, all'occupazione e alla valorizzazione del patrimonio naturale e culturale delle aree costiere e insulari.

Nella seduta del 20 maggio u.s., il CIPOM ha indicato la portualità turistica quale tema prioritario da affrontare nel prossimo periodo, mentre nel successivo consesso del 29 luglio sono stati individuati i principali ambiti di intervento per rilanciare il settore. A tal fine, è stata evidenziata la necessità di revisionare il d.P.R. n. 509/1997 - concernente la disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto - secondo una visione unitaria e sistemica della portualità turistica, sì da perseguire una riforma organica del sistema delle concessioni attraverso interventi volti ad assicurare un contesto più attrattivo per gli investitori, riducendo i tempi e la complessità delle procedure per il rilascio delle stesse, garantendo una maggiore uniformità da parte degli enti locali nell'attribuzione e nella gestione delle concessioni ed una loro durata proporzionata all'impegno economico.

Particolare importanza assume anche la questione della semplificazione delle attività di escavo dei fondali marini, in particolare per i canali di accesso, necessaria per assicurare l'efficienza dei porti turistici.

Nel corso del 2025 sono stati quindi aperti alcuni *dossier* sulla portualità turistica e sulla disciplina dei relativi dragaggi per recepire le suddette indicazioni del CIPOM. Al riguardo e in linea con tali indirizzi, il Ministero del turismo è impegnato nell'esame di alcune proposte di revisione del citato d.P.R. 2 dicembre 1997 n. 509, concernenti:

- la semplificazione del procedimento di concessione e di approvazione del progetto d'infrastruttura portuale da realizzare sull'area demaniale interessata, estendendo l'ambito di applicazione dell'istituto della conferenza di servizi, nonché introducendo tempi certi per la conclusione dei lavori e modalità semplificate di assunzione della decisione finale;
- la possibilità di includere nel perimetro applicativo del d.P.R. n. 509 del 1997 anche la figura dei c.d. porti a secco, strutture destinate al ricovero a secco, alaggio, varo veloce e attracco di imbarcazioni da diporto;
- l'introduzione di disposizioni speciali in materia di concessioni per la nautica da diporto, analogamente a quanto previsto dall'attuale disciplina in materia di porti commerciali e in considerazione dell'estraneità dei servizi portuali turistici al perimetro applicativo della direttiva 2006/123/CE:
- iniziative nel campo della nautica sociale;
- soluzioni per i problemi creati dai sedimenti che ostruiscono i canali di ingresso e le imboccature dei porti turistici nonché per facilitare, dal punto di vista urbanistico e paesaggistico, la realizzazione delle strutture per lavorazioni cantieristiche che presentino una minor incidenza sul territorio e l'installazione degli impianti per la produzione di energie elettrica da fonti rinnovabili;
- misure di carattere fiscale concretamente idonee a favorire gli investimenti nel settore con positive ricadute anche sulle comunità locali.

Inoltre, come già evidenziato nel capitolo dedicato alla "Subacquea", nel disegno di legge sulla "Valorizzazione della risorsa mare", è stata introdotta una specifica disciplina volta a disciplinare in modo organico lo svolgimento delle attività subacquee a scopo ricreativo.

Prosegue altresì l'alimentazione a cura delle Amministrazioni pubbliche che abbiano la proprietà o la gestione del bene oggetto della concessione, del "Sistema informativo di rilevazione delle concessioni di beni pubblici" (SICONBEP).

Tutti i Ministeri interessati sono stati sentiti in appositi Tavoli tecnici distinti per *asset* concessorio al fine di verificare l'esistenza di sistemi informatizzati contenenti dati relativi ai beni oggetto di concessione.

La mappatura è stata avviata simultaneamente per i vari settori concessori a livello centralizzato, demandando ad un secondo momento il confronto con gli Enti territoriali per la parte di demanio e/o patrimonio indisponibile decentrato.

Relativamente al demanio marittimo, il Dipartimento dell'economia del MEF ha promosso il Tavolo Tecnico con il MIT per la ricognizione delle suddette concessioni tramite l'interoperabilità con il Sistema SID – Il Portale del Mare.

A seguito di vari confronti tecnici, il MEF ha condiviso con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le "Linee Guida del demanio marittimo", contenenti le specifiche tecniche, le modalità e la tempistica per la trasmissione dei dati da parte dei soggetti obbligati, in qualità di enti proprietari o gestori di beni. Le stesse dovranno essere approvate dalla Conferenza Unificata ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

14. CAMBIAMENTI CLIMATICI

La direttrice relativa ai cambiamenti climatici riguarda l'insieme delle politiche e delle azioni volte ad affrontare gli impatti del cambiamento climatico sugli ecosistemi marini e costieri, sulle attività economiche legate al mare e sulle infrastrutture marittime e portuali.

Il mare e le aree costiere risultano particolarmente esposti agli effetti dei cambiamenti climatici, tra cui l'innalzamento del livello del mare, l'erosione costiera, l'aumento della frequenza e dell'intensità degli eventi meteorologici estremi e le alterazioni degli ecosistemi marini. Tali fenomeni incidono direttamente sulla sicurezza delle comunità costiere, sulla tutela della biodiversità e sulla sostenibilità delle attività economiche marittime.

Nel quadro del Piano del Mare, l'obiettivo perseguito consiste nel rafforzare la resilienza dei territori costieri e delle infrastrutture marittime, promuovere la tutela degli ecosistemi marini e contribuire al raggiungimento degli obiettivi nazionali ed europei in materia di transizione ecologica e neutralità climatica.

Il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica si è mosso su tre binari principali: proteggere ciò che abbiamo, adattare le infrastrutture e spingere sull'energia pulita.

Le Aree Marine Protette (AMP) hanno ricevuto i fondi del programma "AMP per il Clima". Il MASE ha considerato progetti che "rispondessero" al clima che cambia, finanziando ad esempio molti interventi per piantare nuova Posidonia oceanica: queste praterie sottomarine sono infatti considerati i nostri "polmoni blu" e servono a smorzare la forza delle onde, proteggendo le spiagge dall'erosione che aumenta con l'innalzamento del livello del mare.

Il 2025 è stato anche l'anno in cui il Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC) è passato dalla carta alla realtà. Il MASE ha evidenziato che il litorale sta vivendo un mutamento di paradigma: non è più percepito esclusivamente come una risorsa balneare e turistica, bensì come un ambito territoriale vulnerabile e soggetto a crescenti fattori di rischio.

Inoltre, l'azione istituzionale si è sviluppata attraverso un approccio integrato, volto a coniugare l'innovazione tecnologica con la salvaguardia degli ecosistemi e la sicurezza del territorio. In primo luogo, il potenziamento del monitoraggio sistemico ha permesso l'implementazione di sensoristica avanzata per il rilevamento costante dell'innalzamento del livello del mare e dei livelli di acidificazione delle acque. Tali parametri risultano determinanti per la protezione della biodiversità marina e per la tutela delle attività economiche legate alla pesca e alla molluschicoltura, settori particolarmente vulnerabili alle alterazioni chimico-fisiche dell'*habitat.*

Parallelamente, il Ministero ha consolidato il proprio ruolo di coordinamento nel supporto agli Enti locali, definendo linee guida tecniche essenziali per l'elaborazione di strategie regionali di resilienza. L'obiettivo primario di tali direttive è fornire strumenti operativi per una gestione proattiva del rischio derivante dai fenomeni di erosione e inondazione, garantendo una protezione strutturata delle aree costiere.

Sul fronte della transizione ecologica, è proseguito l'impegno nell'efficientamento del sistema portuale nazionale attraverso l'erogazione dei fondi previsti dal PNRR. Tali risorse sono state destinate all'infrastrutturazione elettrica delle banchine, intervento fondamentale per l'abbattimento delle emissioni inquinanti e climalteranti nei principali snodi logistici italiani. In stretta correlazione con la decarbonizzazione dei porti, si è agito sul piano amministrativo per favorire lo sviluppo dell'eolico *offshore*. Tramite una significativa semplificazione dei processi autorizzativi, l'Amministrazione ha inteso agevolare l'installazione di turbine in mare aperto, dove la maggiore

intensità del vento si coniuga con un ridotto impatto paesaggistico, configurando il bacino marittimo come un polo strategico per la produzione di energia pulita su vasta scala.

15. COOPERAZIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE

La direttrice relativa alla cooperazione internazionale riguarda il rafforzamento del ruolo dell'Italia nei processi di *governance* internazionale del mare e la promozione della collaborazione tra Stati e organizzazioni internazionali nelle materie connesse alle politiche marittime.

Il mare costituisce per sua natura uno spazio di dimensione internazionale, nel quale le attività economiche, ambientali e di sicurezza richiedono forme strutturate di cooperazione tra Stati e istituzioni multilaterali. In tale contesto, l'Italia partecipa attivamente ai principali consessi internazionali e regionali competenti in materia marittima, contribuendo alla definizione delle regole e degli *standard* che disciplinano l'uso sostenibile degli spazi marini.

In ambito finanziario, la politica di coesione rappresenta un quadro di riferimento fondamentale[3], 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.

Nel ciclo di programmazione 2021-2027, la politica di coesione dell'Unione europea si articola in due obiettivi volti a rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale. Il primo è l'obiettivo "Investimenti a favore dell'occupazione e della crescita", che riceve il sostegno del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), del Fondo sociale europeo Plus (FSE+), del Fondo di coesione (FC) (destinato agli Stati membri con un reddito nazionale lordo (RNL) pro capite inferiore al 90% della media dell'UE-27 del quale l'Italia non beneficia) e infine dal Fondo per la giusta transizione (JTF). Il secondo è l'obiettivo "Cooperazione Territoriale Europea" (CTE)[4], comunemente conosciuto come Interreg, finanziato dal FESR e da strumenti complementari, in particolare NDICI e IPA III. Entrambi gli obiettivi costituiscono riferimenti essenziali per il settore marittimo e operano in sinergia con gli interventi attivati a livello nazionale, complementari alla programmazione comunitaria e finanziati con le risorse del Fondo di rotazione di cui alla legge n. 183/1987 e del Fondo sviluppo e coesione. A tali strumenti si affianca il Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura (FEAMPA), che sostiene specificamente il comparto marittimo della pesca.

In continuità con il ciclo di programmazione 2014-2020, l'Italia partecipa anche nel 2021-2027 a 19 programmi Interreg[5]. La dotazione complessiva dei programmi 2021-2027 supera i 3 miliardi di euro per l'insieme dei Paesi partecipanti, mentre la sola partecipazione italiana mobilita fondi FESR e risorse nazionali per circa 1,2 miliardi di euro, in sostanziale continuità con il periodo 2014-2020.

Nel 2021-2027, 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

[3] 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.

[4] 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.

[5] 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.

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.

In Italia, il Ministro per gli Affari europei, il PNRR le Politiche di coesione è competente sia per il coordinamento e la programmazione delle politiche di coesione e di sviluppo territoriale, sia per il coordinamento delle macrostrategie EUSAIR ed EUSALP e dell'iniziativa strategica *West*MED, funzione che esercita in stretto raccordo con il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale (MAECI). Queste strategie riguardano specifiche aree 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. La macrostrategia EUSAIR (*European Strategy for the Adriatic and Ionian Region*) è la più rilevante delle due strategie macroregionali (EUSAIR e EUSALP) per il Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), in quanto incentrata fortemente sul mare Adriatico. A questa si aggiunge l'iniziativa di bacino marittimo per lo sviluppo sostenibile dell'economia blu nel Mediterraneo occidentale *West*MED.

Più nel dettaglio, per ciò che concerne l'EUSAIR, si tratta di una iniziativa lanciata nel 2014 che coinvolge dieci Paesi[6]. L'obiettivo della strategia 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. L'Italia assumerà la Presidenza di EUSAIR a partire da giugno 2026. Questo ruolo consentirà la concertazione di nuove azioni per il rafforzamento e il rilancio della strategia.

Per quanto riguarda *West*MED, 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 assetti di *governance* specifici. La Commissione europea riveste un ruolo di primo piano nel coordinamento strategico delle principali tappe della strategia. In ciascuno Stato partecipante, i coordinatori nazionale responsabili per il coordinamento generale e per il sostegno all'attuazione delle strategie. Sia la strategia EUSAIR sia l'iniziativa *West*MED 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*"[7] delle priorità sia della strategia EUSAIR sia dell'iniziativa *West*MED nei programmi della coesione.

In questo quadro, i programmi Interreg offrono specifiche potenzialità di costruzione di partenariati multilivello di carattere transnazionale e transfrontaliero per l'adozione di approcci

[6] 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).

[7] 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.

comuni ed armonizzati. Per il 2021-2027, il livello di attuazione registra progressi significativi e si proietta verso il pieno impegno delle risorse finanziarie, superiori ai 3 miliardi di euro, nel corso del 2026. I dati di avanzamento evidenziano un quadro complessivamente soddisfacente rispetto ai *target* finanziari al 31.12.2025[8] e risorse residue concentrate in un numero limitato di programmi. La stima delle risorse residue UE (FESR, IPA, NDICI, in milioni di euro), relative a bandi non ancora pubblicati per il ciclo di programmazione 2021-2027, sul totale della dotazione dei programmi e al netto dell'assistenza tecnica, risulta articolata come segue[9]:

ALPI-EUROPA CENTRALE Programma: Residuo / dotazione complessiva (UE, euro) Central Europe: 0,00 / 280.779.753 Francia-Italia Alcotra: 39,9 / 227.913.112 Italia-Slovenia: 0,00 / 88.623.329 Italia-Svizzera: 3,3 / 102.933.343 Italia-Austria: 16,5 / 91.339.757 Spazio Alpino: 2 / 142.734.916	**MEDITERRANEO** Programma: Residuo / dotazione complessiva (UE, euro) Italia-Tunisia: 2,1 / 35.934.260 Italia-Malta: 0,00 / 57.604.032 Italia-Francia Marittimo: 20 /193.296.077 EuroMED: 44 / 317.113.955 Next MED: 35 / 292.327.476
ADRIATICO-IONIO Programma: Residuo / dotazione complessiva (UE, euro) Italia-Croazia: 5 / 222.724.299 Grecia-Italia: 17 / 106.110.572 IPA ADRION: 2 / 160.810.029 IPA SOUTH ADRIATIC: 0,00/81.258.770	**INTERREGIONALI** Programma: Residuo / dotazione complessiva (UE, euro) URBACT: 35 / 86.769.799 Interreg Europe: 0,00 / 384.482.670 ESPON: 9 / 48.000.000 INTERACT: 11,86 / 45.000.000

A testimonianza di una dinamica positiva, sia in termini quantitativi che qualitativi, i progetti approvati 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. L'intera architettura di *governance*, che comprende il coinvolgimento attivo del partenariato economico e sociale e della società civile, si

[8] 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.

[9] Dati aggiornati al 30.11.2025.

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. A tal fine, con Decreto n. 305 del 10 dicembre 2024 è stato istituito il Gruppo di coordinamento strategico (GCS) CTE 2021-2027. L'Accordo di Partenariato prevede che il GCS sia l'organismo con funzioni di indirizzo strategico e di sorveglianza sull'attuazione complessiva dei programmi CTE 2021-2027.

Sulla base dell'Intesa sulla *governance* CTE del 12 luglio 2023, il Gruppo esercita anche un ruolo di impulso e monitoraggio dei programmi e dei processi di capitalizzazione e di *mainstreaming*, con riferimento alle sinergie tra programmi Interreg e i programmi dell'Obiettivo Investimenti per l'Occupazione e per la Crescita, nonché agli specifici Tavoli tecnici che potranno essere istituiti nell'ambito del Comitato dell'Accordo di Partenariato relativamente 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.

Dopo aver accompagnato il processo di condivisione nazionale sulle proposte regolamentari della Commissione europea in merito al futuro di Interreg nel ciclo di programmazione post-2027, il GCS continuerà a svolgere un ruolo di indirizzo e di sostegno alla governance nazionale, anche attraverso la costituzione di Gruppi d'area geografica finalizzati a valorizzare il coordinamento tra programmi e progetti e a rafforzare l'efficacia complessiva dell'azione di cooperazione svolta dall'Italia, in stretta collaborazione con i Paesi che partecipano ai 19 programmi CTE e nel quadro delle strategie macroregionali e di bacino marittimo.

Il MAECI ha assicurato il coordinamento del negoziato sulla Dichiarazione politica adottata dalla Terza Conferenza delle Nazioni Unite sull'Oceano (Nizza, 9-13 giugno), nonché fornito il necessario sostegno per la partecipazione della delegazione italiana (MASE, MASAF, MUR e MAECI), per la presentazione degli impegni nazionali e per la realizzazione dell'evento nazionale a margine, organizzato da MASE e MUR. A margine di tale evento, il Ministro per gli Affari esteri ha partecipato ad una riunione sul Mediterraneo connesso, dedicato alla collaborazione tra Paesi dell'area in tema di infrastrutture critiche sottomarine, in primis nel settore dell'energia e della connettività.

A seguito della pubblicazione da parte della Commissione europea, il 9 giugno 2025, di una comunicazione sul Patto europeo per gli Oceani, il MAECI ha effettuato il negoziato sulla relativa bozza di Conclusioni del Consiglio. Il MAECI ha assicurato uno stretto coordinamento con le Amministrazioni nazionali interessate, al fine di assicurare la promozione degli interessi nazionali nel settore dell'industria marittima, della pesca e acquacultura, della ricerca, della protezione dell'ambiente marino e della sicurezza, con particolare attenzione alla dimensione subacquea. Le Conclusioni sono state approvate dal Consiglio in data 8 dicembre. Il MAECI ha partecipato il 10 dicembre ad una riunione del *Member State Expert Group on Integrated Maritime Policy*, dedicata alla messa in opera delle priorità identificate nelle Conclusioni sopra menzionate.

Il MAECI, attraverso la Rappresentanza Permanente presso l'Unione Europea, ha continuato ad assicurare la partecipazione ai negoziati in corso nelle materie relative alla politica marittima europea ed alle politiche ad essa collegate dei trasporti, della pesca, dell'ambiente oltre ad un raccordo costante con i competenti servizi della Commissione in relazione all'elaborazione delle strategie UE sulla politica industriale marittima e sui porti.

Nel corso del 2025, il citato Dicastero ha assicurato i necessari adempimenti per il completamento della procedura di ratifica della Convenzione istitutiva dell'*International*

Organization for Marine Aids to Navigation (IALA), avvenuta il 15 luglio, e la successiva formalizzazione dell'adesione dell'Italia all'Organizzazione in parola, avvenuta il 12 novembre.

Il MAECI ha partecipato alle prime due sessioni della PrepCom delle Nazioni Unite, svoltesi a New York rispettivamente a marzo e ad agosto, in vista dell'entrata in vigore (il 17 gennaio 2026) e l'attuazione dell'Accordo *Biodiversity Beyond National Jurisdiction* (BBNJ) sulla tutela della biodiversità nelle zone al di là della giurisdizione nazionale. Le posizioni sono state coordinate con quelle dell'UE e degli altri Stati membri in sede di riunioni mensili del Gruppo del Consiglio dell'UE sul diritto del mare (COMAR). L'Italia ha co-sponsorizzato la risoluzione 79/271 sul BBNJ approvata a marzo dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite e la Risoluzione Omnibus sul diritto del mare approvata il 9 dicembre 2025. L'iter nazionale di ratifica dell'accordo è in corso.

Con la nomina di un Inviato Speciale per l'IMEC ad aprile, si è cominciato a strutturare l'azione di promozione degli interessi italiani nell'ambito del progetto. Il MAECI ha dunque assicurato il sostegno all'azione dell'Inviato Speciale, che ha partecipato a riunioni a livello sherpa fra i firmatari del MoU istitutivo dell'IMEC, ha incontrato portatori di interesse pubblici e privati, italiani e stranieri per promuovere il sistema Italia. In parallelo, il MAECI ha partecipato alle prime riunioni fra i membri dell'IMEC per definire una *governance* internazionale del progetto ed ha attivato un coordinamento con le istituzioni pubbliche di Trieste (Regione, Comune, Autorità portuale), città individuata come punto di approdo prioritario del corridoio.

La Farnesina ha promosso un'intensa attività di "diplomazia della crescita", incentrata sulla promozione delle esportazioni e dell'internazionalizzazione delle imprese italiane, anche nell'ambito dell'Economia del Mare. Tra le iniziative sostenute dal MAECI, il progetto GreenMed per la cooperazione con i Paesi dell'Adriatico-Ionico e del Mediterraneo e l'iniziativa WestMED per lo Sviluppo Sostenibile della *Blue Economy* nel Mediterraneo occidentale che riunisce Paesi UE e non-UE (Libia, Tunisia, Algeria, Marocco e Mauritania). Il MAECI partecipa attivamente a tutti i principali esercizi di coordinamento in materia di economia del mare, come il Gruppo di lavoro previsto dall'Intesa con il MUR in materia di ricerca scientifica marina e di sviluppo tecnologico.

Il MAECI ha sostenuto il settore navale attraverso un'azione coordinata di promozione economica e di accompagnamento istituzionale delle imprese. Sono state promosse e patrocinate iniziative di rilievo dedicate all'economia del mare, tra cui *Seafuture,* mentre è stato assicurato il sostegno alle attività delle principali associazioni del comparto, quali ALIS e Assarmatori, con la partecipazione del VPdC/On. Ministro ai rispettivi eventi di riferimento. Al contempo, il MAECI ha garantito un costante supporto alle aziende del comparto navale, anche tramite la rete diplomatico-consolare, accompagnandone la partecipazione a fiere, missioni economiche e incontri B2B, sostenendone la partecipazione a gare e procedure d'appalto all'estero, favorendo l'accesso a opportunità di commesse internazionali e il dialogo con le autorità competenti e i principali partner industriali. Fra le iniziative di promozione integrata dell'Italia all'estero, il MAECI, ha realizzato progetti originali e di successo come "SIAMO MARE, *We are Sea*" o la mostra "Mediterranea" che valorizza e integra contenuti culturali con innovazione e tecnologia.

16. SICUREZZA

La dimensione marittima della sicurezza continua a mantenere una decisa 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, che si aggiunge alle "ordinarie" problematiche concernenti la pubblica sicurezza e la necessità di reprimere i reati perpetrati via mare.

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.

La Difesa, attraverso la Marina Militare, ha continuato ad assicurare un'efficace azione di sorveglianza del dominio marittimo mediante la partecipazione a operazioni nazionali, a missioni dell'Unione europea, ai dispositivi permanenti della NATO e attraverso il sistema di sorveglianza costiera. È proseguita l'attività di sorveglianza e protezione delle infrastrutture critiche sottomarine di interesse nazionale e dei fondali attraverso l'Operazione Fondali Sicuri e il pieno impiego del *Critical Underwater Infrastructure Surveillance Centre* (CUISC), integrato nella Centrale Operativa della Marina Militare. In tale ambito è stato potenziato l'impiego di sistemi robotici e droni per il controllo dei fondali e delle infrastrutture subacquee ed è stato avviato un piano di sviluppo per il rafforzamento delle capacità di sorveglianza, comprensivo di un programma di realizzazione di unità navali polivalenti dedicate alla vigilanza di questo ambiente.

Nel corso del 2025, l'Italia ha, inoltre, partecipato alle attività in seno al Gruppo *G7++ Friends of the Gulf of Guinea*, che sostiene lo sviluppo delle capacità degli Stati costieri nel combattere le attività marittime illecite, valorizzando - anche in seno al coordinamento UE – il proprio contributo alla sicurezza dell'area, assicurato dalla campagna di Nave Bettica di aprile-luglio, nell'ambito della missione della Marina Militare "Operazione Gabinia", nonché dal contributo finanziario al programma di formazione dell'*United Nations Office on Drugs and Crime* per i timonieri e per la manutenzione delle navi.

Analogamente, durante il 2025, l'Italia ha proseguito la partecipazione alle riunioni del *Contact Group on Illicit Maritime Activities* (CGIMA). Il gruppo sostiene gli Stati della regione - dove l'Italia è attualmente presente anche attraverso la missione navale "Atalanta" dell'UE - nell'affrontare le attività marittime illecite.

In relazione alle attività dedicate alla sicurezza delle infrastrutture critiche sottomarine, nel corso del 2025 è stato istituito un tavolo interministeriale coordinato dall'Ufficio del Consigliere Militare della Presidenza del Consiglio dei ministri per avviare una riflessione strategica nazionale sul Piano d'Azione dell'Unione europea per aumentare la sicurezza e la resilienza dei cavi sottomarini adottato nel 2025. In tale contesto, i diversi ministeri di interesse hanno contribuito alla definizione della posizione italiana sulla proposta europea per l'istituzione di un meccanismo regionale di sorveglianza dei cavi sottomarini, destinato a prevenire interferenze e atti ostili e a rafforzare la condivisione informativa attraverso sistemi già attivi quali il CISE e i servizi integrati dell'EMSA. Tale attività si colloca nel quadro delineato dalla Raccomandazione (UE) 2024/779 sulla sicurezza e resilienza delle infrastrutture di cavi sottomarini, dal citato Piano d'Azione UE e dal Libro Bianco sulla Difesa europea – *Readiness 2030*.

MINISTRO PER GLI AFFARI EUROPEI, IL PNRR E LE POLITICHE DI COESIONE

Da: Vittorio Coscarella
Inviato: mercoledì 31 dicembre 2025 16:44
A: Dipartimento Politiche del mare
Cc: Gabinetto Ministro Foti; Manfredi De Leo; Guerrieri Angela
Oggetto: R: Richiesta relazione ai fini di informativa al CIPOM
Allegati: Contributo Cooperazione Territoriale europea.UG.docx; Allegato 1. Attuazione COE.docx; All. 2 PNRR e Piano del Mare.docx

Gentilissimi,
con riferimento a quanto in oggetto, si trasmette l'allegato contributo elaborato sulla base degli elementi forniti dalle strutture che operano a supporto del Ministro per gli affari europei, il PNRR e le politiche di coesione.
Restando a disposizione per ogni eventuale occorrenza, si coglie l'occasione per porgere i migliori auguri per un felice anno nuovo.
Cordiali saluti

Vittorio Coscarella

Vittorio Coscarella
UFFICIO DI GABINETTO
Ministro per gli affari europei,
il PNRR e le politiche di coesione

Largo Chigi 19, 00187 Roma
Tel. +39 06 67793114

Da: Dipartimento Politiche del mare <dipartimento.politichedelmare@governo.it>
Inviato: venerdì 28 novembre 2025 09:52
A: catherine.flumiani@esteri.it; GIUSEPPE PORTA <2uf.9sez@gabmin.difesa.it>; Insinga Lucio <lucio.insinga@mef.gov.it>; paolo.quercia@mise.gov.it; D'Andrea Patrizio Ivo <patrizioivo.dandrea@masaf.gov.it>; Tancredi Fabio <tancredi.fabio@mase.gov.it>; stefano.riazzola@mit.gov.it; Vetritto Giovanni <g.vetritto@governo.it>; Vittorio Coscarella <v.coscarella@governo.it>; BISOGNO SERENA <serena.bisogno@cultura.gov.it>; segreteria.capogabinetto@ministeroturismo.gov.it
Cc: Gabinetto Ministro Protezione Civile e Mare <gabinetto.ministroprotezionecivileemare@governo.it>; Giuseppe Cavuoti <g.cavuoti@governo.it>; Attuazione Politiche del mare <attuazione.politichedelmare@governo.it>
Oggetto: Richiesta relazione ai fini di informativa al CIPOM

Spett.li,
su indicazione del Capo Dipartimento, si inoltra la nota in allegato a fronte di alcuni chiarimenti pervenuti dalle SS.LL.
Si ringrazia per l'attenzione.
Cordialità.

Presidenza
del Consiglio dei Ministri

Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare
Dipartimento per le Politiche del Mare
La Segreteria del Capo Dipartiment
Via dei Robilant, 11
00135 Roma

Presidenza del Consiglio dei Ministri

Ministro per gli affari europei,
il PNRR e le politiche di coesione
Ufficio di Gabinetto

OGGETTO: **Cooperazione Territoriale Europea (CTE/Interreg) e delle strategie macroregionali e di bacino marittimo nell'ambito delle aree tematiche del Piano del Mare.**

Con riferimento alla nota prot. DPM-0001143 del 18 novembre u.s., con la quale sono stati richiesti elementi informativi ai fini della predisposizione della relazione sullo stato di attuazione del Piano del Mare, nonché in relazione agli indirizzi previsti per il prossimo futuro, sulla base del contributo fornito dal Dipartimento per le politiche di coesione e per il Sud, si rappresenta quanto segue.

Nel quadro della politica di coesione 2021-2027, l'Unione europea ha definito due grandi obiettivi: da un lato l'obiettivo "**Investimenti a favore dell'occupazione e della crescita**", sostenuto dal Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), dal Fondo sociale europeo Plus (FSE+), dal Fondo di coesione e dal Fondo per una transizione giusta (JTF); dall'altro l'obiettivo "**Cooperazione territoriale europea**" (**CTE/Interreg**), finanziato dal FESR e da strumenti esterni quali IPA III e NDICI. A questi si affianca il Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura (FEAMPA), che sostiene in modo mirato gli interventi nel sistema-mare.

L'Italia sta progressivamente traducendo la visione del Piano del Mare in azioni concrete, utilizzando in modo sistematico la politica di coesione 2021-2027 e, in particolare, i programmi Interreg come **leva per modernizzare le catene del valore marittime e portuali** e accompagnare la transizione verde e digitale del sistema-mare nazionale. Entrambi gli obiettivi costituiscono, infatti, un riferimento essenziale per l'attuazione delle direttrici strategiche del Piano del Mare, in quanto consentono di finanziare infrastrutture portuali, servizi logistici innovativi, tecnologie per la decarbonizzazione, sviluppo di competenze, rafforzando al tempo stesso la coesione economica, sociale e territoriale e riducendo le disparità tra aree più e meno sviluppate.

Per l'Italia, il pilastro della cooperazione è rappresentato dai **19 programmi Interreg** a cui il Paese partecipa nel ciclo 2021-2027. Si tratta di programmi transfrontalieri, transnazionali e interregionali che, complessivamente, superano i 3 miliardi di euro di dotazione per tutte le nazioni coinvolte, con circa 1,2 miliardi tra FESR e cofinanziamento nazionale, in continuità con il periodo 2014-2020. Tra gli altri programmi, alcuni come Euro-MED, Italia–Croazia, Italia–Francia Marittimo, Italia–Malta, Italia–Tunisia, IPA ADRION e South Adriatic e NEXT MED hanno un focus particolare sullo sviluppo dell'intero bacino mediterraneo.

Tali strumenti non operano in modo isolato, ma in **stretta sinergia con le strategie macroregionali e di bacino marittimo** – in particolare EUSAIR per la regione adriatico-ionica e

WestMED per il Mediterraneo occidentale – che il Piano del Mare riconosce come piattaforme centrali per la *governance* multilivello e l'integrazione dei fondi europei. Il processo di *embedding* delle priorità di EUSAIR e WestMED nei programmi della coesione può costituire una ulteriore opportunità affinché le progettualità Interreg siano pienamente allineate alle direttrici strategiche nazionali, rendendo più efficace la programmazione e l'uso delle risorse. In questa cornice, anche per il 2026, è previsto il **sostegno all'implementazione dei programmi e dei progetti Interreg e delle strategie come laboratori operativi** per affrontare quattro direttrici principali di trasformazione delle catene del valore marittime, portuali e logistiche:

• **Costruzione di ecosistemi per i combustibili verdi**. Si prevede il rafforzamento del monitoraggio dei progetti transnazionali e transfrontalieri che sostengono la sperimentazione e la diffusione di combustibili a basse e zero emissioni (idrogeno, ammoniaca, metanolo, GNL a ridotto impatto climatico) e le soluzioni di retrofit verde delle flotte, lavorando in parallelo sull'efficienza energetica delle infrastrutture portuali. Attraverso l'azione coordinata di programmi come Italia–Malta, Italia–Francia Marittimo ed Euro-MED vengono sviluppati studi di fattibilità, azioni pilota e piattaforme di cooperazione tecnico-scientifica che preparano la bancabilità degli investimenti nazionali in corridoi verdi, *cold ironing* e sistemi di *Onshore Power Supply* (OPS), nonché nella produzione e distribuzione dei nuovi carburanti marini.

• **Accelerazione degli adeguamenti infrastrutturali per la transizione verde e digitale**. La politica di coesione sostiene sia gli investimenti materiali (banchine, terminali di bunkeraggio per combustibili alternativi, connessioni ferrovia–porto, piattaforme logistiche) sia quelli immateriali (sistemi ICT, digitalizzazione delle procedure, sicurezza informatica). Nei programmi adriatici (ADRION, Italia–Croazia, South Adriatic) e nel programma Italia–Francia Marittimo sono previsti progetti specifici per lo sviluppo di smart e green ports, la riduzione delle emissioni e il miglioramento della performance ambientale e di sicurezza, in piena coerenza con gli obiettivi del Piano del Mare su TEN-T, intermodalità e resilienza delle infrastrutture.

• **Mappatura e rafforzamento delle catene del valore dei nuovi sistemi di propulsione**. Le iniziative finanziate nell'ambito di Interreg consentono di mappare le filiere internazionali, anche quelle legate alle tecnologie per la decarbonizzazione e all'economia del mare (componentistica navale avanzata, sistemi di stoccaggio e distribuzione dei combustibili verdi, soluzioni digitali per l'efficienza operativa), di individuare gap tecnologici e di competenze e di definire piani di lavoro condivisi per la loro adozione su larga scala. In quest'ottica, la cooperazione tra cluster, centri di ricerca, PMI innovative e grandi operatori logistici, sostenuta da FESR e FEAMPA, rafforza le capacità industriali e la competitività delle imprese italiane della blue economy.

• **Creazione di una rete coesa tra i bacini marittimi europei**. Grazie a programmi come Euro-MED, NEXT MED, Italia–Croazia, Italia–Tunisia e IPA ADRION si prevede di consolidare ulteriormente la rete di cooperazione tra porti, autorità marittime, amministrazioni nazionali e regionali, operatori privati e mondo della ricerca, che favorisce lo scambio di conoscenze, la progettazione congiunta e l'accesso coordinato ai finanziamenti. Questa rete sostiene la progressiva convergenza degli standard tecnici, ambientali e di sicurezza, contribuendo a ridurre i divari territoriali e a rafforzare il ruolo dell'Italia come hub logistico euromediterraneo.

Dal punto di vista operativo, l'azione congiunta di politica di coesione, INTERREG, EUSAIR e WestMED continua a valorizzare il **capitale già esistente di partenariati, gruppi tecnici e**

piattaforme multi-stakeholder sui porti e sulla logistica, stabilmente attivi da più cicli di programmazione. Questi partenariati hanno contribuito a istituzionalizzare luoghi di confronto tra amministrazioni centrali, regioni, autorità di sistema portuale, imprese, cluster, università e centri di ricerca, in linea con il principio di partenariato economico e sociale che è alla base della politica di coesione.

Il risultato atteso per il 2026 è una **capacità crescente di identificare e attuare azioni congiunte** che rafforzano le politiche industriali e migliorano l'allocazione dei fondi lungo le filiere marittime e logistiche: progetti pilota che superano barriere normative e organizzative, nuove soluzioni di governance portuale, modelli di cooperazione per la formazione e le competenze blu, strumenti comuni per il monitoraggio ambientale e la pianificazione dello spazio marittimo. Particolare attenzione sarà rivolta al coinvolgimento di giovani, PMI emergenti e territori periferici, riconosciuti come attori chiave per l'innovazione e per una transizione equa.

Oltre il 2026, la piena operatività dei progetti Interreg finanziati nel ciclo di programmazione 2021-2027, in sinergia con le azioni delle strategie macroregionali e di bacino marittimo, favorirà in misura crescente l'elaborazione di standard, linee guida e strumenti condivisi e renderà cantierabili le priorità nazionali tramite progetti concreti su porti, supply chain e servizi logistici.

In questo quadro, la politica di coesione 2021-2027 contribuirà in modo decisivo a consolidare la posizione dell'Italia come sistema-mare più attrattivo, verde e resiliente, pienamente inserito nelle dinamiche euro-mediterranee delineate dal Piano del Mare.

Tanto rappresentato, si allega alla presente nota un contributo elaborato dal Dipartimento per le politiche di coesione e per il Sud relativo alle direttrici del Piano del Mare rivolte alla cooperazione e alla coesione territoriale (All. 1), nonché un contributo della Struttura di missione PNRR volto a illustrare le misure del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza collegate alle direttrici del Piano del Mare (All. 2).

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 di conoscenze e competenze che finanziario. In tale ambito, la politica di coesione rappresenta un quadro di riferimento fondamentale,[1] 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 territoriali più fragili e ai soggetti più vulnerabili. In tale contesto, la Cooperazione Territoriale Europea (CTE/Interreg) 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 Interreg, con una dotazione finanziaria complessiva che supera i 3 miliardi di euro, derivante dal contributo dell'Unione Europea – in particolare attraverso il Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale (FESR) – e da cofinanziamenti nazionali, pubblici e privati. A tali risorse si aggiungono quelle provenienti dagli strumenti NDICI (Strumento di vicinato, cooperazione allo sviluppo e cooperazione internazionale) per i programmi NEXT, e IPA III (strumento di preadesione) per i programmi con i Balcani occidentali. La programmazione Interreg a supporto dell'impegno italiano nelle aree di cooperazione indicate si inserisce nel quadro dei meccanismi di governance delle strategie macroregionali EUSAIR ed EUSALP, nonché della strategia di bacino marittimo WESTMED, ponendo al centro dei partenariati istituzionali i temi della sostenibilità e della competitività.

2.15.1 LA POLITICA DI COESIONE E LA COOPERAZIONE TERRITORIALE EUROPEA

Nel ciclo di programmazione 2021-2027, la politica di coesione dell'Unione europea si articola in due obiettivi volti a rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale. Il primo è l'obiettivo "Investimenti a favore dell'occupazione e della crescita", che riceve il sostegno del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), del Fondo sociale europeo Plus (FSE+), del Fondo di coesione (FC) (destinato agli Stati membri con un reddito nazionale lordo (RNL) pro capite inferiore al 90% della media dell'UE-27 del quale l'Italia non beneficia) e infine dal Fondo per la giusta transizione (JTF). Il secondo è l'obiettivo "Cooperazione Territoriale Europea" (CTE),[2] comunemente conosciuto come Interreg, finanziato dal FESR e da strumenti complementari, in

[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.

[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.

particolare NDICI e IPA III. Entrambi gli obiettivi costituiscono riferimenti essenziali per il settore marittimo e operano in sinergia con gli interventi attivati a livello nazionale, complementari alla programmazione comunitaria e finanziati con le risorse del Fondo di rotazione di cui alla legge n. 183/1987 e del Fondo sviluppo e coesione. A tali strumenti si affianca il Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura (FEAMPA), che sostiene specificamente il comparto marittimo della pesca.

In continuità con il ciclo di programmazione 2014-2020, l'Italia partecipa anche nel 2021-2027 a 19 programmi Interreg.[3] La dotazione complessiva dei programmi 2021-2027 supera i 3 miliardi di euro per l'insieme dei Paesi partecipanti, mentre la sola partecipazione italiana mobilita fondi FESR e risorse nazionali per circa 1,2 miliardi di euro, in sostanziale continuità con il periodo 2014-2020.

Nel 2021-2027, 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.

In Italia, il Ministro per gli Affari europei, il PNRR le Politiche di coesione è competente sia per il coordinamento e la programmazione delle politiche di coesione e di sviluppo territoriale, sia per il coordinamento delle macrostrategie EUSAIR ed EUSALP e dell'iniziativa strategica WestMED, funzione che esercita in stretto raccordo con il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale (MAECI). Queste strategie riguardano specifiche aree 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. La macrostrategia EUSAIR (*European Strategy for the Adriatic and Ionian Region*) è la più rilevante delle due strategie macroregionali (EUSAIR e EUSALP) per il Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), in quanto incentrata fortemente sul mare Adriatico. A questa si aggiunge l'iniziativa di bacino marittimo per lo sviluppo sostenibile dell'economia blu nel Mediterraneo occidentale WestMED.

Più nel dettaglio, per ciò che concerne l'EUSAIR, si tratta di una iniziativa lanciata nel 2014 che coinvolge dieci Paesi.[4] L'obiettivo della strategia 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. L'Italia assumerà la Presidenza di EUSAIR a partire da giugno 2026. Questo ruolo consentirà la concertazione di nuove azioni per il rafforzamento e il rilancio della strategia.

Per quanto riguarda 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

[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] 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).

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 assetti di governance specifici. 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"[5] delle priorità sia della strategia EUSAIR sia dell'iniziativa WestMED nei programmi della coesione.

In questo quadro, i programmi Interreg offrono specifiche potenzialità di costruzione di partenariati multilivello di carattere transnazionale e transfrontaliero per l'adozione di approcci comuni ed armonizzati. Per il 2021-2027, il livello di attuazione registra progressi significativi e si proietta verso il pieno impegno delle risorse finanziarie, superiori ai 3 miliardi di euro, nel corso del 2026. I dati di avanzamento evidenziano un quadro complessivamente soddisfacente rispetto ai target finanziari al 31.12.2025[6] e risorse residue concentrate in un numero limitato di programmi. La stima delle risorse residue UE (FESR, IPA, NDICI, in milioni di euro), relative a bandi non ancora pubblicati per il ciclo di programmazione 2021-2027, sul totale della dotazione dei programmi e al netto dell'assistenza tecnica, risulta articolata come segue:[7]

ALPI-EUROPA CENTRALE Programma: Residuo / dotazione complessiva (UE, euro)	**MEDITERRANEO** Programma: Residuo / dotazione complessiva (UE, euro)
Central Europe: 0,00 / 280.779.753 Francia-Italia Alcotra: 39,9 / 227.913.112 Italia-Slovenia: 0,00 / 88.623.329 Italia-Svizzera: 3,3 / 102.933.343 Italia-Austria: 16,5 / 91.339.757 Spazio Alpino: 2 / 142.734.916	Italia-Tunisia: 2,1 / 35.934.260 Italia-Malta: 0,00 / 57.604.032 Italia-Francia Marittimo: 20 /193.296.077 EuroMED: 44 / 317.113.955 Next MED: 35 / 292.327.476

[5] 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.

[6] 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.

[7] Dati aggiornati al 30.11.2025.

ADRIATICO-IONIO Programma: Residuo / dotazione complessiva (UE, euro)	INTERREGIONALI Programma: Residuo / dotazione complessiva (UE, euro)
Italia-Croazia: 5 / 222.724.299 Grecia-Italia: 17 / 106.110.572 IPA ADRION: 2 / 160.810.029 IPA SOUTH ADRIATIC: 0,00/81.258.770	URBACT: 35 / 86.769.799 Interreg Europe: 0,00 / 384.482.670 ESPON: 9 / 48.000.000 INTERACT: 11,86 / 45.000.000

A testimonianza di una dinamica positiva, sia in termini quantitativi che qualitativi, i progetti approvati 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. L'intera architettura di governance, che comprende il coinvolgimento attivo 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. A tal fine, con Decreto n. 305 del 10 dicembre 2024 è stato istituito il Gruppo di coordinamento strategico (GCS) CTE 2021-2027. L'Accordo di Partenariato prevede che il GCS sia l'organismo con funzioni di indirizzo strategico e di sorveglianza sull'attuazione complessiva dei programmi CTE 2021-2027.

Sulla base dell'Intesa sulla governance CTE del 12 luglio 2023, il Gruppo esercita anche un ruolo di impulso e monitoraggio dei programmi e dei processi di capitalizzazione e di mainstreaming, con riferimento alle sinergie tra programmi Interreg e i programmi dell'Obiettivo Investimenti per l'Occupazione e per la Crescita, nonché agli specifici Tavoli tecnici che potranno essere istituiti nell'ambito del Comitato dell'Accordo di Partenariato relativamente 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.

Dopo aver accompagnato il processo di condivisione nazionale sulle proposte regolamentari della Commissione europea in merito al futuro di Interreg nel ciclo di programmazione post-2027, il GCS continuerà a svolgere un ruolo di indirizzo e di sostegno alla governance nazionale, anche attraverso la costituzione di Gruppi d'area geografica finalizzati a valorizzare il coordinamento tra programmi e progetti e a rafforzare l'efficacia complessiva dell'azione di cooperazione svolta dall'Italia, in stretta collaborazione con i Paesi che partecipano ai 19 programmi CTE e nel quadro delle strategie macroregionali e di bacino marittimo.

Le misure PNRR collegate alle direttrici del Piano del Mare

Il Piano del Mare si articola in numerose linee strategiche – dalla portualità alle rotte commerciali, dalla transizione ecologica dello shipping alla tutela degli ecosistemi marini – che trovano già una concreta attuazione nelle misure del PNRR. Molti investimenti del Piano nazionale, infatti, anticipano o accompagnano gli obiettivi del Piano del Mare, sostenendone l'attuazione con risorse mirate. Le misure, come rappresentato di seguito, riguardano principalmente la Missione 2 "*Rivoluzione verde e transizione ecologica*" e la Missione 3 "*Infrastrutture per una mobilità sostenibile*".

1. Porti, rotte commerciali e logistica marittima

- **M2C1-2.1 "Sviluppo della logistica per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo"**

Un ulteriore intervento PNRR rilevante rispetto alle direttrici del Piano del Mare è l'investimento **M2C1-I2.1 "Sviluppo logistica per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo"**, gestito dal Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste. La misura è finalizzata a potenziare la logistica delle filiere agroalimentari e della pesca, intervenendo sui nodi di raccolta, stoccaggio, trasformazione e distribuzione – in particolare mercati all'ingrosso, piattaforme logistiche, magazzini e infrastrutture a temperatura controllata – con l'obiettivo di ridurre le emissioni connesse al trasporto, migliorare l'efficienza delle catene del freddo e favorire l'introduzione di soluzioni digitali e di mobilità a minore impatto ambientale.

Nel quadro del Piano del Mare, l'investimento M2C1-I2.1 si collega anzitutto al capitolo **2.6 "Pesca e acquacoltura"**, e in particolare alle sezioni **2.6.1 (Pesca)** e **2.6.2 (Acquacoltura)**, poiché contribuisce a rendere più efficiente e sostenibile la fase di sbarco, prima trasformazione e distribuzione del pescato e dei prodotti acquicoli, riducendo sprechi, perdite di prodotto e impatti ambientali della catena logistica. Esso presenta inoltre una forte coerenza con le direttrici dedicate a porti e aree retro-portuali, richiamate al capitolo **2.3**, in particolare alla **voce 2.3.4 (Aree retro-portuali e interazione con i "dry ports")**, nella misura in cui promuove l'integrazione fra infrastrutture portuali, piattaforme logistiche e mercati agroalimentari. Per la componente di trasporto e distribuzione delle merci deperibili, l'investimento si innesta infine sulle considerazioni del capitolo **2.2 "Rotte commerciali"**, favorendo catene di approvvigionamento marittimo–terrestri più efficaci, meno emissive e più resilienti, soprattutto nelle relazioni che coinvolgono le aree costiere e le isole.

- **M3C2–I1.1 – "Green Ports"**

L'investimento *M3C2-I1.1* è oggi una delle principali leve di modernizzazione per le infrastrutture portuali italiane. Esso finanzia interventi per la riduzione delle emissioni, l'installazione di impianti fotovoltaici, sistemi di accumulo e processi di efficientamento energetico. Questo investimento sostiene in modo diretto le direttrici del Piano del Mare relative alla transizione energetica dei porti **(2.3.10)**, allo sviluppo dei *green corridors* **(2.3.11)** e al potenziamento della competitività della portualità italiana nel Mediterraneo (**2.3.1**).

- **M3C2–I1.2 – "Elettrificazione delle banchine – Cold Ironing"**

L'investimento *M3C2-I1.2* sostiene la realizzazione di impianti di alimentazione elettrica da terra per le navi in sosta. Si tratta di un'azione già in corso in numerosi porti italiani, resa possibile anche dalla contestuale riforma autorizzativa inclusa nella stessa Missione. Il *cold ironing* è un pilastro del Piano del Mare, poiché contribuisce all'obiettivo di ridurre l'inquinamento nei centri portuali (**2.3.10**) e si integra con le misure per la decarbonizzazione dello shipping **(2.5.6.d)**.

- **M3C2–I2.1 – "Digitalizzazione della Catena Logistica – Piattaforma Logistica Nazionale"**

Con l'investimento *M3C2-I2.1* il PNRR sta finanziando l'estensione della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), l'interoperabilità dei Port Community System e la digitalizzazione dei processi doganali e logistici. Questa trasformazione digitale è centrale per le direttrici del Piano del Mare dedicate alla semplificazione amministrativa **(2.3.6)**, alla modernizzazione delle AdSP **(2.3.12)** e all'efficienza delle rotte commerciali **(2.2)**, incluse autostrade del mare, traffico contenitore e general cargo.

2. Transizione ecologica dello shipping e energia dal mare

- **M2C2 R1.1 – Semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti rinnovabili onshore e offshore, nuovo quadro giuridico per sostenere la produzione da fonti rinnovabili e proroga dei tempi e dell'ammissibilità degli attuali regimi di sostegno**

La riforma M2C2R1.1 è abilitante allo sviluppo di tecnologie offshore (eolico galleggiante, moto ondoso, correnti) grazie a semplificazioni normative per sostenere la produzione da fonti rinnovabili. Ciò si integra con quanto previsto dal Piano del Mare nelle sezioni dedicate a fonti rinnovabili marine **(2.4.2)** e alla produzione di carburanti alternativi **(2.5.6.e)**.

3. Ecosistemi marini, aree protette, cambiamento climatico e economia circolare

- **M2C1-I3.1 "Isole Verdi"**

Un ulteriore intervento PNRR di grande coerenza con le direttrici del Piano del Mare è l'investimento M2C1-I3.1 "Isole Verdi", rivolto alle isole minori non interconnesse. L'obiettivo è trasformare questi territori in modelli di sostenibilità attraverso interventi integrati su rinnovabili, mobilità green, gestione del ciclo dei rifiuti, riduzione dei consumi energetici e modernizzazione delle infrastrutture idriche. Questa misura contribuisce direttamente alla visione del Piano del Mare sul sistema delle isole minori, richiamata al **capitolo 2.12**, aumentando l'autonomia energetica dei territori insulari e riducendo la dipendenza dai combustibili fossili trasportati via mare, con effetti coerenti anche con le direttrici dedicate alla transizione ecologica dell'economia del mare. Favorisce inoltre forme di turismo sostenibile, in linea con quanto previsto ai capitoli **2.13.4 (Nautica da diporto)**, **2.13.5 (Portualità turistica)** e **2.13.9 (Turismo ambientale)**, che valorizzano la qualità ambientale come asset competitivo dei territori insulari.

- **M2C4–I3.2 – "Digitalizzazione dei Parchi Nazionali e delle Aree Marine Protette"**

L'investimento *M2C4-I3.2* sostiene sistemi di monitoraggio, sorveglianza, database ecologici e digitalizzazione della gestione delle AMP. Esso si collega agli obiettivi del Piano del Mare dedicati

alla conservazione degli ecosistemi marini **(2.10.1)**, al potenziamento delle Aree marine protette **(2.10.2)** e ai sistemi di osservazione della dimensione subacquea **(2.11.1)**.

- **M2C4 – I3.5 – "Ripristino e tutela dei fondali e degli habitat marini"**

Un ulteriore capitolo di allineamento tra PNRR e Piano del Mare riguarda la tutela degli ecosistemi marini e la dimensione subacquea. Qui assume particolare rilevanza l'investimento **M2C4-I3.5 "Ripristino e tutela dei fondali e degli habitat marini"**, nell'ambito del quale è incardinato il grande progetto MER – Marine Ecosystem Restoration. Questa misura sta finanziando la mappatura ad alta risoluzione dei fondali, il monitoraggio avanzato degli ecosistemi, la realizzazione di interventi di ripristino su habitat degradati – dalle praterie di Posidonia agli habitat profondi – e l'acquisizione di una nuova nave oceanografica. Le azioni previste da M2C4-I3.5 danno attuazione concreta alle sezioni del Piano del Mare dedicate alla conservazione degli ecosistemi (2.10), alla dimensione subacquea e ai georischi (2.11), oltre a sostenere le misure di adattamento ai cambiamenti climatici (2.14).