

# GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA



PARTE PRIMA

Roma - Martedì, 30 giugno 2026

SI PUBBLICA TUTTI I  
GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA, 70 - 00186 ROMA  
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA, 691 - 00138 ROMA - CENTRALINO 06-85081 - LIBRERIA DELLO STATO  
PIAZZA G. VERDI, 1 - 00198 ROMA

La **Gazzetta Ufficiale, Parte Prima**, oltre alla **Serie Generale**, pubblica cinque **Serie speciali**, ciascuna contraddistinta da autonoma numerazione:

- 1<sup>a</sup> **Serie speciale**: *Corte costituzionale (pubblicata il mercoledì)*
- 2<sup>a</sup> **Serie speciale**: *Unione europea (pubblicata il lunedì e il giovedì)*
- 3<sup>a</sup> **Serie speciale**: *Regioni (pubblicata il sabato)*
- 4<sup>a</sup> **Serie speciale**: *Concorsi ed esami (pubblicata il martedì e il venerdì)*
- 5<sup>a</sup> **Serie speciale**: *Contratti pubblici (pubblicata il lunedì, il mercoledì e il venerdì)*

La **Gazzetta Ufficiale, Parte Seconda**, "Foglio delle inserzioni", è pubblicata il martedì, il giovedì e il sabato

## AVVISO ALLE AMMINISTRAZIONI

Al fine di ottimizzare la procedura di pubblicazione degli atti in *Gazzetta Ufficiale*, le Amministrazioni sono pregate di inviare, contemporaneamente e parallelamente alla trasmissione su carta, come da norma, anche copia telematica dei medesimi (in formato word) al seguente indirizzo di posta elettronica certificata: [gazzettaufficiale@giustiziacert.it](mailto:gazzettaufficiale@giustiziacert.it), curando che, nella nota cartacea di trasmissione, siano chiaramente riportati gli estremi dell'invio telematico (mittente, oggetto e data).

Nel caso non si disponga ancora di PEC, e fino all'adozione della stessa, sarà possibile trasmettere gli atti a: [gazzettaufficiale@giustizia.it](mailto:gazzettaufficiale@giustizia.it)

## SOMMARIO

### LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

Ministero della giustizia

DECRETO 26 giugno 2026, n. 114.

Regolamento recante ulteriori modifiche al decreto 29 dicembre 2023, n. 217 in materia di processo penale telematico. (26G00134). . . . . Pag. 1

### DECRETI PRESIDENZIALI

DELIBERA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI 28 aprile 2026.

Inserimento degli interventi relativi alle aree ex Daramic ed ex Liquichimica, ricomprese nel SIN di Tito, tra i compiti attribuiti al Commissario unico gen. Giuseppe Vadalà. (26A03223). . . . . Pag. 6

### DECRETI, DELIBERE E ORDINANZE MINISTERIALI

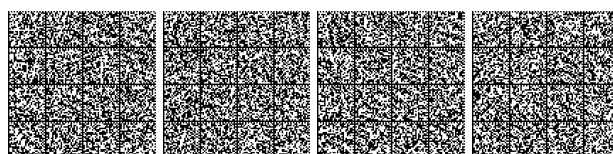
Ministero dell'agricoltura,  
della sovranità alimentare  
e delle foreste

DECRETO 19 maggio 2026.

Disposizioni in materia di interruzione temporanea obbligatoria delle attività di pesca ai sensi del regolamento (UE) n. 2026/266 del Consiglio del 26 gennaio 2026 che stabilisce, per il 2026, le possibilità di pesca applicabili nel Mar Mediterraneo e nel Mar Nero per alcuni stock e gruppi di stock ittici - Annualità 2026. (26A03236). . . . . Pag. 9

DECRETO 22 giugno 2026.

Riconoscimento del Consorzio di tutela del Nizza e attribuzione dell'incarico a svolgere le funzioni di promozione, valorizzazione, tutela, vigilanza, informazione del consumatore e cura generale degli interessi di cui all'articolo 41, commi 1 e 4, della legge 12 dicembre 2016, n. 238, per la DOCG «Nizza». (26A03235). . . . . Pag. 18



<p style="text-align: center;"><b>Ministero dell'economia e delle finanze</b></p> <p>DECRETO 23 giugno 2026.</p> <p><b>Rilevazione dei tassi di interesse effettivi globali medi ai fini della legge sull'usura, periodo di rilevazione 1° gennaio - 31 marzo 2026. Applicazione dal 1° luglio al 30 settembre 2026.</b> (26A03259) . . . . . <i>Pag.</i> 20</p> <p style="text-align: center;"><b>Ministero della salute</b></p> <p>DECRETO 12 maggio 2026.</p> <p><b>Quantificazione delle tariffe massime per la remunerazione delle prestazioni di riabilitazione ospedaliera e lungodegenza post acuzie.</b> (26A03234) . . . . . <i>Pag.</i> 23</p> <p style="text-align: center;"><b>Ministero delle imprese e del made in Italy</b></p> <p>DECRETO 8 giugno 2026.</p> <p><b>Liquidazione coatta amministrativa della «Dima Service società cooperativa», in Milano e nomina del commissario liquidatore.</b> (26A03099) <i>Pag.</i> 41</p> <p>DECRETO 8 giugno 2026.</p> <p><b>Liquidazione coatta amministrativa della «Saman Puglia società cooperativa sociale», in San Severo e nomina del commissario liquidatore.</b> (26A03100) . . . . . <i>Pag.</i> 42</p> <p>DECRETO 8 giugno 2026.</p> <p><b>Liquidazione coatta amministrativa della «Wimag Service società cooperativa S.r.l.», in Montebello di Bertona e nomina del commissario liquidatore.</b> (26A03101) . . . . . <i>Pag.</i> 43</p> <p>DECRETO 8 giugno 2026.</p> <p><b>Liquidazione coatta amministrativa della «Consorzio Associazione Produttori Ortofrutticoli Caserta società cooperativa per azioni - in sigla Consorzio A.P.O. Caserta S.C.P.A. in liquidazione», in Caserta e nomina del commissario liquidatore.</b> (26A03149) . . . . . <i>Pag.</i> 44</p> <p style="text-align: center;"><b>Presidenza del Consiglio dei ministri</b></p> <p style="text-align: center;">COMITATO INTERMINISTERIALE PER LE POLITICHE DEL MARE</p> <p>DELIBERA 18 febbraio 2026.</p> <p><b>Approvazione della strategia industriale marittima nazionale.</b> (26A03184) . . . . . <i>Pag.</i> 45</p> <p>DELIBERA 7 maggio 2026.</p> <p><b>Approvazione della relazione sullo stato di attuazione del Piano del mare - periodo 1° gennaio 2025 - 31 dicembre 2025.</b> (26A03185) . . . . . <i>Pag.</i> 46</p>	<p>DECRETO 7 maggio 2026.</p> <p><b>Approvazione del Piano del mare 2026-2028.</b> (26A03186) . . . . . <i>Pag.</i> 47</p> <p style="text-align: center;"><b>Presidenza del Consiglio dei ministri</b></p> <p style="text-align: center;">CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME DI TRENTO E DI BOLZANO</p> <p>INTESA 26 giugno 2026.</p> <p><b>Intesa, ai sensi dell'accordo Stato-regioni del 5 dicembre 2013, rep. atti n. 164/CSR, sull'ipotesi di accordo collettivo nazionale per la disciplina dei rapporti con i medici di medicina generale, ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502, per l'attuazione dell'investimento 1.1 «Case della comunità e presa in carico della persona» (missione 6 - salute, componente 1), di cui al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).</b> (Rep. atti n. 96/CSR). (26A03304) . . . . . <i>Pag.</i> 185</p> <p style="text-align: center;"><b>DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Segretariato generale della giustizia amministrativa</b></p> <p>DELIBERA 17 febbraio 2026.</p> <p><b>Modifiche agli articoli 9 e 23 del regolamento interno per il funzionamento del Consiglio di Presidenza della giustizia amministrativa adottato con provvedimento del 6 febbraio 2004.</b> (Delibera n. 15/2026). (26A03302) . . . . . <i>Pag.</i> 192</p> <p>DECRETO 25 marzo 2026.</p> <p><b>Modifiche agli articoli 11-bis e 15 del regolamento di organizzazione degli uffici amministrativi della Giustizia amministrativa, approvato con decreto del Presidente del consiglio di Stato del 22 dicembre 2020.</b> (Decreto n. 123/2026). (26A03303) . . . . . <i>Pag.</i> 192</p> <p style="text-align: center;"><b>ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Agenzia italiana del farmaco</b></p> <p><b>Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano, a base di ciprofloxacina cloridrato monoidrato, «Macar».</b> (26A03102) . . . . . <i>Pag.</i> 193</p> <p><b>Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Clen-sia»</b> (26A03103) . . . . . <i>Pag.</i> 193</p>
--	--



Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano, a base di ebastina, «Ebastina Sandoz». (26A03104) . . . . . Pag. 194

Autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano, a base di esomeprazolo, «esomeprazolo Laboratori Alter». (26A03237) . . . . . Pag. 194

Autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano, a base di linagliptin, «Linagliptin Vivanta». (26A03238) . . . . . Pag. 195

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano, a base di diltiazem cloridrato, «Diladel». (26A03261) . . . . . Pag. 196

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano, a base di pantoprazolo, «Pantoprazolo Zentiva». (26A03262) Pag. 197

**Ministero dell'agricoltura,  
della sovranità alimentare  
e delle foreste**

Proposta di cancellazione della registrazione della denominazione di origine protetta (menzione specifica tradizionale italiana: denominazione di origine controllata - D.O.C.) del vino «Bianco Capena». (26A03260) . . . . . Pag. 197





# LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

## MINISTERO DELLA GIUSTIZIA

DECRETO 26 giugno 2026, n. 114.

**Regolamento recante ulteriori modifiche al decreto 29 dicembre 2023, n. 217 in materia di processo penale telematico.**

### IL MINISTRO DELLA GIUSTIZIA

Visto l'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Visto il decreto legislativo 10 ottobre 2022, n. 149, recante «Attuazione della legge 26 novembre 2021, n. 206, recante delega al Governo per l'efficienza del processo civile e per la revisione della disciplina degli strumenti di risoluzione alternativa delle controversie e misure urgenti di nazionalizzazione dei procedimenti in materia di diritti delle persone e delle famiglie nonché in materia di esecuzione forzata»;

Visto il decreto legislativo 10 ottobre 2022, n. 150, recante «Attuazione della legge 27 settembre 2021, n. 134, recante delega al Governo per l'efficienza del processo penale, nonché in materia di giustizia riparativa e disposizioni per la celere definizione dei procedimenti giudiziari»;

Visti il regio decreto 19 ottobre 1930, n. 1398, recante approvazione del testo definitivo del codice penale e il decreto del Presidente della Repubblica 22 settembre 1988, n. 447, recante approvazione del codice di procedura penale;

Visto il decreto legislativo 28 luglio 1989, n. 271, recante norme di attuazione, di coordinamento e transitorie del codice di procedura penale;

Visto il decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, recante «Codice dell'amministrazione digitale» e successive modificazioni;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 11 febbraio 2005, n. 68, recante «Regolamento recante disposizioni per l'utilizzo della posta elettronica certificata, a norma dell'articolo 27 della legge 16 gennaio 2003, n. 3»;

Visto il decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, recante «Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese», convertito con modificazioni dalla legge 17 dicembre 2012, n. 22;

Visto il decreto ministeriale 27 aprile 2009 recante «Nuove regole procedurali relative alla tenuta dei registri informatizzati dell'amministrazione della giustizia», pubblicato nella *G.U.* n. 107 dell'11 maggio 2009;

Visto l'articolo 4 del decreto-legge 29 dicembre 2009, n. 193, recante «Interventi urgenti in materia di funzionalità del sistema giudiziario», convertito con modificazioni dalla legge 22 febbraio 2010 n. 24;

Visto l'articolo 87, commi 1 e 3 del decreto legislativo 10 ottobre 2022, n. 150;

Visto il regolamento 29 dicembre 2023, n. 217 recante: «Decreto ai sensi dell'articolo 87, commi 1 e 3 del decreto legislativo 10 ottobre 2022, n. 150 e dell'articolo 4, com-

ma 1 del decreto-legge 29 dicembre 2009, n. 193, convertito con modificazioni dalla legge 22 febbraio 2010, n. 24, recante modifiche al decreto del Ministro della giustizia di concerto con il Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione 21 febbraio 2011, n. 44»;

Visto il regolamento 27 dicembre 2024, n. 206 recante «Regolamento concernente modifiche al decreto 29 dicembre 2023, n. 217 in materia di processo penale telematico.»;

Visto il regolamento 30 dicembre 2025, n. 206 recante «Regolamento recante nuove modifiche al decreto 29 dicembre 2023, n. 217 in materia di processo penale telematico», che ha modificato il predetto regolamento, riprogrammando i termini di transizione al regime di esclusività delle modalità telematiche stabiliti all'articolo 3 con riguardo, rispettivamente, agli atti relativi alle intercettazioni (sino al 30 giugno 2026 in luogo del 31 dicembre 2025) e al riesame e all'appello cautelare (sino al 31 marzo 2026 in luogo del 31 dicembre 2025), nonché prevedendo un meccanismo di monitoraggio della progressiva attuazione del sistema di deposito con modalità telematiche nei settori oggetto di intervento, mediante un sistema di verifica periodica *ex post* del raggiungimento delle finalità dell'intervento normativo, in termini di apprezzamento e stima dei costi e degli effetti prodotti;

Rilevata la necessità di effettuare un'ulteriore riprogrammazione che tenga conto delle peculiarità sperimentate nei diversi uffici giudiziari, al fine di garantire che l'obbligatorietà del processo penale telematico sia sostenuta da strumenti effettivamente utilizzabili, stabili e coerenti con le esigenze della giurisdizione, evitando il disallineamento tra la previsione normativa e la capacità operativa reale degli uffici medesimi, mediante la rimodulazione differenziata dei termini di deposito, comunicazione e notificazione degli atti del procedimento penale che, nel testo vigente, inizierebbero ad operare per tutti gli uffici giudiziari dal 1° gennaio 2027;

Visti gli articoli 10 delle disposizioni sulla legge in generale premesse al codice civile in tema di deroga alla *vacatio legis* ordinaria dei regolamenti e 87, commi da 4 a 6-bis, del decreto legislativo 10 ottobre 2022, n. 150, che attribuisce al regolamento di cui al comma 3 del medesimo articolo il potere di individuazione dei termini di transizione al nuovo regime anche in deroga al termine del quindicesimo giorno successivo alla pubblicazione del regolamento medesimo;

Sentiti il Consiglio superiore della magistratura, che si è espresso nella seduta del 3 giugno 2026 e il Consiglio nazionale forense che si è espresso in data 21 maggio 2026;

Udito il parere del Consiglio di Stato espresso dalla Sezione Consultiva per gli Atti Normativi nell'adunanza del 23 giugno 2026;

Vista la legge 14 gennaio 1994, n. 20, recante «Disposizioni in materia di giurisdizione e controllo della Corte dei conti», e, in particolare, l'articolo 3, comma 1, lett. c)»;



Vista la comunicazione al Presidente del Consiglio dei ministri, a norma dell'articolo 17, comma 3, della citata legge n. 400 del 1988, in data 26 giugno 2026;

ADOTTA  
il seguente regolamento:

Art. 1.

*Modifiche all'articolo 3 del decreto  
29 dicembre 2023, n. 217*

1. All'articolo 3 del decreto 29 dicembre 2023, n. 217 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 3-*bis*, le parole: «30 giugno» sono sostituite dalle seguenti: «31 dicembre»;

b) i commi 5 e 6 sono sostituiti dai seguenti:

«5. Il deposito di atti, documenti, richieste e memorie da parte dei soggetti abilitati interni ed esterni ha luogo esclusivamente con modalità telematiche, ai sensi dell'articolo 111-*bis* del codice di procedura penale, anche nei seguenti uffici giudiziari penali:

a) Corte di appello e Procura generale presso la Corte di appello, con esclusione dei procedimenti assegnati alla sezione della Corte d'appello per i minorenni, nonché di quelli di cui ai libri IV, titolo I, capo VIII, IX, titoli III-*bis* e IV, X e XI del codice di procedura penale, e di quelli in materia di misure di prevenzione e di mandato d'arresto europeo e procedure di consegna tra Stati membri, a far data dal 1° luglio 2027;

b) Ufficio del giudice di pace, Corte di cassazione e Procura generale presso la Corte di cassazione, con esclusione dei procedimenti di cui ai libri IV, titolo I, capo VIII, IX, titoli III-*bis* e IV, X e XI del codice di procedura penale, nonché di quelli in materia di misure di prevenzione e di mandato d'arresto europeo e procedure di consegna tra Stati membri, a far data dal 1° gennaio 2028;

c) tribunale per i minorenni e procura della Repubblica presso il tribunale per i minorenni, a far data dal 1° gennaio 2029;

d) tribunale di sorveglianza, a far data dal 1° gennaio 2030.

5-*bis*. Il deposito di cui al comma 5 ha luogo esclusivamente con modalità telematiche altresì nelle seguenti ipotesi:

a) nei procedimenti di impugnazione avverso i provvedimenti del giudice di pace, a far data dal 1° gennaio 2028;

b) nei procedimenti assegnati alla sezione della Corte d'appello per i minorenni, a far data dal 1° gennaio 2029;

c) nei procedimenti di cui al libro X del codice di procedura penale, a far data dal 1° luglio 2029;

d) nei procedimenti di cui ai libri IV, titolo I, capo VIII, IX, titoli III-*bis* e IV, e XI del codice di procedura penale, e in quelli in materia di misure di prevenzione e di mandato d'arresto europeo e procedure di consegna tra Stati membri, a far data dal 1° luglio 2030.

6. Il deposito di atti, documenti, richieste e memorie da parte dei soggetti abilitati esterni può avere luogo anche con modalità telematiche nei seguenti uffici giudiziari penali:

a) Corte di appello e Procura generale presso la Corte di appello, fino al 30 giugno 2027;

b) Corte di cassazione, Procura generale presso la Corte di cassazione e Ufficio del giudice di pace, fino al 31 dicembre 2027.»;

c) al comma 7, le parole: «Sino alla medesima data di cui al comma 6, negli» sono sostituite dalle seguenti: «Negli», e dopo le parole: «indicati dal comma 5» sono inserite le seguenti: e nei procedimenti indicati dal comma 5-*bis*, fino alle date ivi rispettivamente stabilite per ciascuno di essi,»;

d) il comma 8 è soppresso.

Art. 2.

*Clausola di invarianza finanziaria*

1. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il presente decreto sarà inviato per la registrazione alla Corte dei conti.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana ed entra in vigore il giorno della sua pubblicazione. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Roma, 26 giugno 2026

*Il Ministro:* NORDIO

Visto, il *Guardasigilli:* NORDIO

*Registrato alla Corte dei conti il 30 giugno 2026*

*Ufficio di controllo sugli atti della Presidenza del Consiglio dei ministri, del Ministero della giustizia e del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, n. 1905*

NOTE

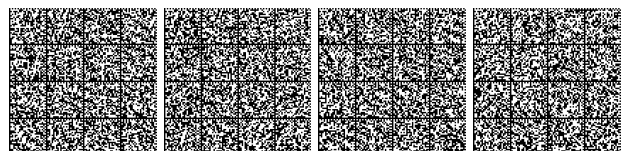
AVVERTENZA:

Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto dall'amministrazione competente per materia ai sensi dell'art. 10, commi 2 e 3 del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge modificate o alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

*Note alle premesse:*

— Si riporta l'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, (Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri), pubblicata nella *G.U.* 12 settembre 1988, n. 214, S.O.:

«Art. 17 (*Regolamenti*). — (*Omissis*).



3. Con decreto ministeriale possono essere adottati regolamenti nelle materie di competenza del ministro o di autorità sottordinate al ministro, quando la legge espressamente conferisca tale potere. Tali regolamenti, per materie di competenza di più ministri, possono essere adottati con decreti interministeriali, ferma restando la necessità di apposita autorizzazione da parte della legge. I regolamenti ministeriali ed interministeriali non possono dettare norme contrarie a quelle dei regolamenti emanati dal Governo. Essi debbono essere comunicati al Presidente del Consiglio dei ministri prima della loro emanazione.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 4 del decreto-legge 29 dicembre 2009, n. 193 (Interventi urgenti in materia di funzionalità del sistema giudiziario), convertito, con modificazioni, dalla legge 22 febbraio 2010 n. 24 e pubblicato nella *G.U.* 30 dicembre 2009, n. 302:

«Art. 4 (*Misure urgenti per la digitalizzazione della giustizia*).

— 1. Con uno o più decreti del Ministro della giustizia, di concerto con il Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione, sentito il Centro nazionale per l'informatica nella pubblica amministrazione e il Garante per la protezione dei dati personali, adottati, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono individuate le regole tecniche per l'adozione nel processo civile e nel processo penale delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, in attuazione dei principi previsti dal decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, e successive modificazioni. Le vigenti regole tecniche del processo civile telematico continuano ad applicarsi fino alla data di entrata in vigore dei decreti di cui ai commi 1 e 2.

2. Nel processo civile e nel processo penale, tutte le comunicazioni e notificazioni per via telematica si effettuano mediante posta elettronica certificata, ai sensi del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, e successive modificazioni, del decreto del Presidente della Repubblica 11 febbraio 2005, n. 68, e delle regole tecniche stabilite con i decreti previsti dal comma 1. Fino alla data di entrata in vigore dei predetti decreti, le notificazioni e le comunicazioni sono effettuate nei modi e nelle forme previste dalle disposizioni vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto.

3. All'articolo 51, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) i commi 1, 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

“1. A decorrere dal quindicesimo giorno successivo a quello della pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana dei decreti di cui al comma 2, negli uffici giudiziari indicati negli stessi decreti, le notificazioni e le comunicazioni di cui al primo comma dell'articolo 170 del codice di procedura civile, la notificazione di cui al primo comma dell'articolo 192 del codice di procedura civile e ogni altra comunicazione al consulente sono effettuate per via telematica all'indirizzo di posta elettronica certificata di cui all'articolo 16 del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2. Allo stesso modo si procede per le notificazioni e le comunicazioni previste dal regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, e per le notificazioni a persona diversa dall'imputato a norma degli articoli 148, comma 2-bis, 149, 150 e 151, comma 2, del codice di procedura penale. La notificazione o comunicazione che contiene dati sensibili è effettuata solo per estratto con contestuale messa a disposizione, sul sito internet individuato dall'amministrazione, dell'atto integrale cui il destinatario accede mediante gli strumenti di cui all'articolo 64 del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82.

2. Con uno o più decreti aventi natura non regolamentare, da adottarsi entro il 1° settembre 2010, sentiti l'Avvocatura generale dello Stato, il Consiglio nazionale forense ed i consigli dell'ordine degli avvocati interessati, il Ministro della giustizia, previa verifica, accerta la funzionalità dei servizi di comunicazione, individuando gli uffici giudiziari nei quali trovano applicazione le disposizioni di cui al comma 1.

3. A decorrere dalla data fissata ai sensi del comma 1, le notificazioni e comunicazioni nel corso del procedimento alle parti che non hanno provveduto ad istituire e comunicare l'indirizzo elettronico di cui al medesimo comma, sono fatte presso la cancelleria o segreteria dell'ufficio giudiziario.”;

3-bis. Il secondo comma dell'articolo 16 del regio decreto-legge 27 novembre 1933, n. 1578, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 gennaio 1934, n. 36, introdotto dal comma 5 dell'articolo 51 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, è sostituito dal seguente:

“Nell'albo è indicato, oltre al codice fiscale, l'indirizzo di posta elettronica certificata comunicato ai sensi dell'articolo 16, comma 7, del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modifica-

zioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2. Gli indirizzi di posta elettronica certificata e i codici fiscali, aggiornati con cadenza giornaliera, sono resi disponibili per via telematica al Consiglio nazionale forense e al Ministero della giustizia nelle forme previste dalle regole tecniche per l'adozione nel processo civile e nel processo penale delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione”.

4. All'articolo 40 del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di spese di giustizia, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 maggio 2002, n. 115, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

“1-bis. Con il decreto di cui al comma 1, l'importo del diritto di copia rilasciata su supporto cartaceo è fissato in misura superiore di almeno il cinquanta per cento di quello previsto per il rilascio di copia in formato elettronico.”.

5. Fino all'emanazione del regolamento di cui all'articolo 40 del citato decreto del Presidente della Repubblica 30 maggio 2002, n. 115, i diritti di copia di cui agli Allegati n. 6 e n. 7 del medesimo decreto sono aumentati del cinquanta per cento ed i diritti di copia rilasciata in formato elettronico di atti esistenti nell'archivio informatico dell'ufficio giudiziario sono determinati, in ragione del numero delle pagine memorizzate, nella misura precedentemente fissata per le copie cartacee. Conseguentemente, fino alla stessa data, è sospesa l'applicazione dell'Allegato n. 8 al medesimo decreto limitatamente ai supporti che contengono dati informatici per i quali è possibile calcolare le pagine memorizzate.

6. Il maggior gettito derivante dall'aumento dei diritti di cui ai commi 4 e 5 è versato all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnato, per la quota parte eccedente rispetto a quanto previsto dall'articolo 2, comma 2, lettera b), ad appositi capitoli dello stato di previsione del Ministero della giustizia per il funzionamento e lo sviluppo del sistema informatico, con esclusione delle spese di personale.

7. Il Ministero della giustizia può avvalersi di Consip S.p.a., anche in qualità di centrale di committenza ai sensi dell'articolo 33 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, per l'attuazione delle iniziative in tema di digitalizzazione dell'Amministrazione della giustizia e per le ulteriori attività di natura informatica individuate con decreto del Ministero della giustizia. Il Ministero della giustizia e Consip S.p.a. stipulano apposite convenzioni dirette a disciplinare i rapporti relativi alla realizzazione delle attività di cui al presente comma, d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze ai fini dell'esercizio dei diritti dell'azionista, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato. Le disposizioni del presente comma si applicano subordinatamente all'autorizzazione della Commissione europea, previa notifica da parte del Ministero della giustizia.

8. Al codice di procedura civile sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 125, primo comma, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: “che indica il proprio codice fiscale”;

b) all'articolo 163, terzo comma, n. 2), le parole: “il cognome e la residenza dell'attore” sono sostituite dalle seguenti: “il cognome, la residenza e il codice fiscale dell'attore” e le parole: “il nome, il cognome, la residenza o il domicilio o la dimora del convenuto e delle persone che rispettivamente li rappresentano o li assistono” sono sostituite dalle seguenti: “il nome, il cognome, il codice fiscale, la residenza o il domicilio o la dimora del convenuto e delle persone che rispettivamente li rappresentano o li assistono”;

c) all'articolo 167, primo comma, dopo le parole: “Nella comparsa di risposta il convenuto deve proporre tutte le sue difese prendendo posizione sui fatti posti dall'attore a fondamento della domanda, indicare” sono inserite le seguenti: “le proprie generalità e il codice fiscale.”;

d) dopo l'articolo 149 è inserito il seguente:

“Art. 149-bis (*Notificazione a mezzo posta elettronica*). — Se non è fatto espresso divieto dalla legge, la notificazione può eseguirsi a mezzo posta elettronica certificata, anche previa estrazione di copia informatica del documento cartaceo.

Se procede ai sensi del primo comma, l'ufficiale giudiziario trasmette copia informatica dell'atto sottoscritta con firma digitale all'indirizzo di posta elettronica certificata del destinatario risultante da pubblici elenchi.

La notifica si intende perfezionata nel momento in cui il gestore rende disponibile il documento informatico nella casella di posta elettronica certificata del destinatario.

L'ufficiale giudiziario redige la relazione di cui all'articolo 148, primo comma, su documento informatico separato, sottoscritto con firma digitale e congiunto all'atto cui si riferisce mediante strumenti



informatici, individuati con apposito decreto del Ministero della giustizia. La relazione contiene le informazioni di cui all'articolo 148, secondo comma, sostituito il luogo della consegna con l'indirizzo di posta elettronica presso il quale l'atto è stato inviato.

Al documento informatico originale o alla copia informatica del documento cartaceo sono allegati, con le modalità previste dal quarto comma, le ricevute di invio e di consegna previste dalla normativa, anche regolamentare, concernente la trasmissione e la ricezione dei documenti informatici trasmessi in via telematica.

Eseguita la notificazione, l'ufficiale giudiziario restituisce all'istante o al richiedente, anche per via telematica, l'atto notificato, unitamente alla relazione di notificazione e agli allegati previsti dal quinto comma.”;

d-bis) all'articolo 530 sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

“Il giudice dell'esecuzione può stabilire che il versamento della cauzione, la presentazione delle offerte, lo svolgimento della gara tra gli offerenti e l'incanto, ai sensi degli articoli 532, 534 e 534-bis, nonché il pagamento del prezzo, siano effettuati con modalità telematiche.

In ogni caso il giudice dell'esecuzione può disporre che sia effettuata la pubblicità prevista dall'articolo 490, secondo comma, almeno dieci giorni prima della scadenza del termine per la presentazione delle offerte o della data dell'incanto”;

d-ter) all'articolo 533, primo comma, il primo periodo è sostituito dal seguente: “Il commissario assicura agli interessati la possibilità di esaminare, anche con modalità telematiche, le cose poste in vendita almeno tre giorni prima della data fissata per l'esperimento di vendita e non può consegnare la cosa all'acquirente prima del pagamento integrale del prezzo”;

d-quater) il primo comma dell'articolo 540 è abrogato;

d-quinquies) all'articolo 569, dopo il terzo comma è inserito il seguente:

“Con la stessa ordinanza, il giudice può stabilire che il versamento della cauzione, la presentazione delle offerte, lo svolgimento della gara tra gli offerenti e, nei casi previsti, l'incanto, nonché il pagamento del prezzo, siano effettuati con modalità telematiche”;

d-sexies) all'articolo 591-bis, primo comma, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: “Si applica l'articolo 569, quarto comma”.

8-bis. Alle disposizioni per l'attuazione del codice di procedura civile e disposizioni transitorie, di cui al regio decreto 18 dicembre 1941, n. 1368, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo l'articolo 161-bis è inserito il seguente:

“Art. 161-ter (*Vendite con modalità telematiche*). — Il Ministero della giustizia stabilisce con proprio decreto le regole tecnico-operative per lo svolgimento della vendita di beni mobili e immobili mediante gara telematica nei casi previsti dal codice, nel rispetto dei principi di competitività, trasparenza, semplificazione, efficacia, sicurezza, esattezza e regolarità delle procedure telematiche.

Con successivi decreti le regole tecnico-operative di cui al primo comma sono adeguate all'evoluzione scientifica e tecnologica”;

b) nel titolo IV, capo II, dopo l'articolo 169-ter sono aggiunti i seguenti:

“Art. 169-quater (*Ulteriori modalità del pagamento del prezzo di acquisto*). — Il prezzo di acquisto può essere versato con sistemi telematici di pagamento ovvero con carte di debito, di credito o prepagate o con altri mezzi di pagamento con moneta elettronica disponibili nei circuiti bancario e postale.

Art. 169-quinquies (*Prospetto riepilogativo delle stime e delle vendite*). — I soggetti nominati commissari a norma dell'articolo 532 del codice, o ai quali sono affidate le vendite con incanto a norma dell'articolo 534 del medesimo codice, al termine di ciascun semestre trasmettono al giudice dell'esecuzione, al presidente del tribunale e all'ufficiale giudiziario dirigente un prospetto informativo, redatto su supporto informatico, riepilogativo di tutte le vendite effettuate nel periodo con indicazione, per ciascuna procedura esecutiva, della tipologia dei beni pignorati, del valore ad essi attribuito ai sensi dell'articolo 518 del codice, della stima effettuata dall'esperto nominato e del prezzo di vendita”;

c) l'articolo 173-quinquies è sostituito dal seguente:

“Art. 173-quinquies (*Ulteriori modalità di presentazione delle offerte d'acquisto, di prestazione della cauzione e di versamento del prezzo*). — Il giudice, con l'ordinanza di vendita di cui all'articolo 569, terzo comma, del codice, può disporre che la presentazione dell'offerta d'acquisto e la prestazione della cauzione ai sensi degli

articoli 571, 579, 580 e 584 del medesimo codice possano avvenire con sistemi telematici di pagamento ovvero con carte di debito, di credito o prepagate o con altri mezzi di pagamento con moneta elettronica disponibili nei circuiti bancario e postale e mediante la comunicazione, a mezzo di telefax o posta elettronica, di una dichiarazione contenente le indicazioni prescritte dai predetti articoli, nel rispetto della normativa, anche regolamentare, concernente la sottoscrizione, la trasmissione e la ricezione dei documenti informatici teletrasmessi.

Il versamento del prezzo può essere effettuato con le stesse modalità di cui al primo comma”.

8-ter. Il decreto del Ministro della giustizia che stabilisce le regole tecnico-operative per lo svolgimento delle vendite con modalità telematiche, previsto dall'articolo 161-ter delle disposizioni per l'attuazione del codice di procedura civile e disposizioni transitorie, di cui al regio decreto 18 dicembre 1941, n. 1368, introdotto dal comma 8-bis, lettera a), del presente articolo, è adottato entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

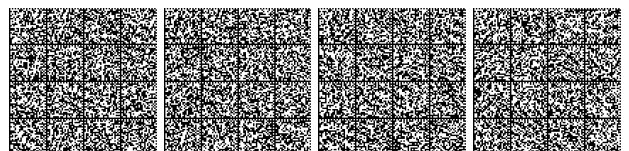
9. Per consentire il pagamento, da parte dei privati, con sistemi telematici di pagamento ovvero con carte di debito, di credito o prepagate o con altri mezzi di pagamento con moneta elettronica disponibili nei circuiti bancario e postale, del contributo unificato, del diritto di copia, del diritto di certificato, delle spettanze degli ufficiali giudiziari relative ad attività di notificazione ed esecuzione, delle somme per il recupero del patrocinio a spese dello Stato, delle spese processuali, delle spese di mantenimento, delle pene pecuniarie, delle sanzioni amministrative pecuniarie e delle sanzioni pecuniarie il Ministero della giustizia si avvale, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, di intermediari abilitati che, ricevuto il versamento delle somme, ne effettuano il riversamento alla Tesoreria dello Stato, registrando in apposito sistema informatico a disposizione dell'amministrazione i pagamenti eseguiti e la relativa causale, la corrispondenza di ciascun pagamento, i capitoli e gli articoli d'entrata. Entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto il Ministro della giustizia, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, determina con proprio decreto, sentito il Centro nazionale per l'informatica nella pubblica amministrazione, le modalità tecniche per il riversamento, la rendicontazione e l'interconnessione dei sistemi di pagamento, nonché il modello di convenzione che l'intermediario abilitato deve sottoscrivere per effettuare servizio. Il Ministero della giustizia, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, stipula apposite convenzioni a seguito di procedura di gara ad evidenza pubblica per la fornitura dei servizi e delle infrastrutture senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato. Le convenzioni di cui al presente articolo prevedono che gli oneri derivanti dall'allestimento e dal funzionamento del sistema informatico sono a carico degli intermediari abilitati.

10. Il Ministro della giustizia è autorizzato ad adottare, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, un regolamento al fine di disciplinare la tipologia e le modalità di estrazione, raccolta e trasmissione dei dati statistici dell'Amministrazione della giustizia all'archivio informatico centralizzato esistente, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

11. Si considerano in ogni caso necessarie, ai sensi dell'articolo 34, comma 4, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, le spese continuative relative alla gestione dei sistemi informatici del Ministero della giustizia, derivanti dall'adesione a contratti quadro stipulati dal Centro nazionale per l'informatica nella pubblica amministrazione.»

— Si riporta l'articolo 87 del decreto legislativo 10 ottobre 2022, n. 150 (Attuazione della legge 27 settembre 2021, n. 134, recante delega al Governo per l'efficienza del processo penale, nonché in materia di giustizia riparativa e disposizioni per la celere definizione dei procedimenti giudiziari), pubblicato nella *G.U.* 17 ottobre 2022, n. 243, S.O.:

«Art. 87 (*Disposizioni transitorie in materia di processo penale telematico*). — 1. Con decreto del Ministro della giustizia, da adottarsi entro il 31 dicembre 2023 ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sentito il Garante per la protezione dei dati personali, sono definite le regole tecniche riguardanti il deposito, la comunicazione e la notificazione con modalità telematiche degli atti del procedimento penale, anche modificando, ove necessario, il regolamento di cui al decreto del Ministro della giustizia 21 febbraio 2011, n. 44, e, in ogni caso, assicurando la conformità al principio di idoneità del mezzo e a quello della certezza del compimento dell'atto.



2. Nel rispetto delle disposizioni del presente decreto e del regolamento di cui al comma 1, ulteriori regole tecniche possono essere adottate con atto dirigenziale del Direttore generale dei sistemi informativi e automatizzati del Ministero della giustizia.

3. Con decreto del Ministro della giustizia, da adottarsi entro il 31 dicembre 2023 ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sentiti il Consiglio superiore della magistratura e il Consiglio nazionale forense, sono individuati gli uffici giudiziari e le tipologie di atti per cui possano essere adottate anche modalità non telematiche di deposito, comunicazione o notificazione, nonché i termini di transizione al nuovo regime di deposito, comunicazione e notificazione.

4. Sino al quindicesimo giorno successivo alla pubblicazione dei regolamenti di cui ai commi 1 e 3, ovvero sino al diverso termine di transizione previsto dal regolamento di cui al comma 3 per gli uffici giudiziari e per le tipologie di atti in esso indicati, continuano ad applicarsi, nel testo vigente al momento dell'entrata in vigore del presente decreto, le disposizioni di cui agli articoli 110, 111, comma 1, 116, comma 3-bis, 125, comma 5, 134, comma 2, 135, comma 2, 162, comma 1, 311, comma 3, 391-octies, comma 3, 419, comma 5, primo periodo, 447, comma 1, primo periodo, 461, comma 1, 462, comma 1, 582, comma 1, 585, comma 4, del codice di procedura penale, nonché le disposizioni di cui l'articolo 154, commi 2, 3 e 4 delle norme di attuazione, di coordinamento e transitorie del codice di procedura penale, di cui al decreto legislativo 28 luglio 1989, n. 271.

5. Le disposizioni di cui agli articoli 111, commi 2-bis, 2-ter e 2-quater, 111-bis, 111-ter, 122, comma 2-bis, 172, commi 6-bis e 6-ter, 175-bis, 386, comma 1-ter, 483, comma 1-bis, 582, comma 1-bis, del codice di procedura penale, così come introdotte dal presente decreto, si applicano a partire dal quindicesimo giorno successivo alla pubblicazione dei regolamenti di cui ai commi 1 e 3, ovvero a partire dal diverso termine previsto dal regolamento di cui al comma 3 per gli uffici giudiziari e per le tipologie di atti in esso indicati. Sino alle stesse date, la dichiarazione e l'elezione di domicilio prevista dal comma 2 dell'articolo 153-bis del codice di procedura penale, come introdotto dall'articolo 10, comma 1, lettera e), del presente decreto, nonché le comunicazioni previste dal comma 3 dello stesso articolo 153-bis sono effettuate con le forme ivi previste in alternativa al deposito in via telematica.

6. Sino al quindicesimo giorno successivo alla pubblicazione dei regolamenti di cui ai commi 1 e 3, ovvero sino al diverso termine previsto dal regolamento di cui al comma 3 per gli uffici giudiziari e le tipologie di atti in esso indicati, continuano ad applicarsi le disposizioni dell'articolo 164 delle norme di attuazione, di coordinamento e transitorie del codice di procedura penale, di cui al decreto legislativo 28 luglio 1989, n. 271. Entro il medesimo termine le parti private possono presentare l'atto di impugnazione davanti a un agente consolare all'estero. In tal caso, l'atto è immediatamente trasmesso alla cancelleria del giudice che ha emesso il provvedimento impugnato.

6-bis. Sino al quindicesimo giorno successivo alla pubblicazione dei regolamenti di cui ai commi 1 e 3, ovvero sino al diverso termine previsto dal regolamento di cui al comma 3 per gli uffici giudiziari e le tipologie di atti in esso indicati, il deposito di memorie, documenti, richieste e istanze indicati dall'articolo 415-bis, comma 3, del codice di procedura penale, dell'opposizione alla richiesta di archiviazione indicata dall'articolo 410 del codice di procedura penale, della denuncia di cui all'articolo 333 del codice di procedura penale, della querela di cui all'articolo 336 del codice di procedura penale e della relativa procura speciale, nonché della nomina del difensore e della rinuncia o revoca del mandato indicate dall'articolo 107 del codice di procedura penale, negli uffici delle procure della Repubblica presso i tribunali avviene esclusivamente mediante deposito nel portale del processo penale telematico individuato con provvedimento del Direttore generale per i sistemi informativi automatizzati del Ministero della giustizia e con le modalità stabilite nel medesimo provvedimento, anche in deroga al regolamento di cui al decreto del Ministro della giustizia 21 febbraio 2011, n. 44. Il deposito degli atti si intende eseguito al momento del rilascio della ricevuta di accettazione da parte dei sistemi ministeriali, secondo le modalità stabilite dal provvedimento. Il deposito è tempestivo quando è eseguito entro le ore 24 del giorno di scadenza.

6-ter. Con uno o più decreti del Ministro della giustizia sono individuati gli ulteriori atti per i quali è consentito il deposito telematico con le modalità di cui al comma 6-bis.

6-quater. Il malfunzionamento del portale del processo penale telematico è attestato dal Direttore generale per i sistemi informativi automatizzati, con provvedimento pubblicato nel portale dei servizi tele-

matici del Ministero della giustizia con indicazione del relativo periodo. In tali ipotesi, il termine di scadenza per il deposito degli atti è prorogato di diritto fino al giorno successivo al ripristino della funzionalità del portale. L'autorità giudiziaria può autorizzare il deposito di singoli atti e documenti in formato analogico per ragioni specifiche.

6-quinquies. Per gli atti di cui al comma 6-bis e per quelli individuati ai sensi del comma 6-ter, l'invio tramite posta elettronica certificata non è consentito e non produce alcun effetto di legge.

7. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche in relazione agli atti del procedimento penale militare, ma i regolamenti di cui ai commi 1 e 3 sono adottati, entro il 31 dicembre 2023, con decreto del Ministro della difesa, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sentiti il Consiglio della magistratura militare e il Garante per la protezione dei dati personali. Le ulteriori regole tecniche di cui al comma 2 possono essere adottate, d'intesa con il Consiglio della magistratura militare, con atto dirigenziale del responsabile della transizione al digitale del Ministero della difesa.

— Si riporta l'articolo 10 del Regio decreto 16 marzo 1942, n. 262 (Approvazione del testo del Codice civile), pubblicato nella *G.U.* n. 79 del 4 aprile 1942:

«Art. 10 (*Inizio dell'obbligatorietà delle leggi e dei regolamenti*). — Le leggi e i regolamenti divengono obbligatori nel decimoquinto giorno successivo a quello della loro pubblicazione, salvo che sia altrimenti disposto.»

— Si riporta l'articolo 3, comma 1, lettera c), della legge 14 gennaio 1994, n. 20 (Disposizioni in materia di giurisdizione e controllo della Corte dei conti), pubblicata nella *G.U.* 14 gennaio 1994, n. 10:

«Art. 3 (*Norme in materia di controllo della Corte dei conti*). — 1. Il controllo preventivo di legittimità della Corte dei conti si esercita esclusivamente sui seguenti atti non aventi forza di legge:

(*Omissis*);

c) atti normativi a rilevanza esterna, atti di programmazione comportanti spese ed atti generali attuativi di norme comunitarie;

(*Omissis*).»

*Note all'art. 1:*

— Si riporta l'articolo 3 del decreto del Ministro della giustizia 29 dicembre 2023, n. 217 (Regolamento recante: «Decreto ai sensi dell'articolo 87, commi 1 e 3 del decreto legislativo 10 ottobre 2022, n. 150 e dell'articolo 4, comma 1 del decreto-legge 29 dicembre 2009, n. 193, convertito con modificazioni dalla legge 22 febbraio 2010, n. 24, recante modifiche al decreto del Ministro della giustizia di concerto con il Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione 21 febbraio 2011, n. 44»), pubblicato nella *G.U.* 30 dicembre 2023, n. 303, come modificato dal presente decreto:

«Art. 3 (*Disposizioni in materia di individuazione degli uffici giudiziari penali e delle tipologie di atti del procedimento penale per cui possono essere adottate anche modalità non telematiche di deposito. Termini di transizione al nuovo regime*). — 1. Salvo quanto disposto dai commi 2, 3, 3-bis, 3-ter e 4, a decorrere dal 1° gennaio 2025, il deposito di atti, documenti, richieste e memorie da parte dei soggetti abilitati interni ed esterni ha luogo esclusivamente con modalità telematiche, ai sensi dell'articolo 111-bis del codice di procedura penale, nei seguenti uffici giudiziari penali:

a) procura della Repubblica presso il tribunale ordinario;

b) Procura europea;

c) sezione del giudice per le indagini preliminari del tribunale ordinario;

d) tribunale ordinario;

e) procura generale presso la corte di appello, limitatamente al procedimento di avocazione.<sup>8</sup>

2. Sino al 31 dicembre 2025, negli uffici giudiziari penali indicati dal comma 1, lettere a), b) e c), il deposito da parte dei soggetti abilitati interni di atti, documenti, richieste e memorie, diversi da quelli relativi ai procedimenti di cui al libro V, titolo IX, e di cui al libro VI, titoli II, V e V-bis del codice di procedura penale, a quelli di archiviazione di cui agli articoli 408, 409, 410, 411 e 415 del codice di procedura penale, nonché alla riapertura delle indagini di cui all'articolo 414 del codice di procedura penale, può avere luogo anche con modalità non telematiche.

3. Sino al 31 dicembre 2025, negli uffici giudiziari penali indicati dal comma 1, lettere c) e d), il deposito da parte dei soggetti abilitati interni ed esterni di atti, documenti, richieste e memorie, nei procedi-



menti regolati dal libro IV del codice di procedura penale, diversi da quelli indicati al comma 3-ter, può avere luogo anche con modalità non telematiche.

3-bis. Sino al 31 dicembre 2026, il deposito da parte dei soggetti abilitati interni di atti, documenti e richieste relativi alle intercettazioni di comunicazioni telefoniche, informatiche o telematiche, nonché tra presenti, può avere luogo anche con modalità non telematiche.

3-ter. Sino al 31 marzo 2026, negli uffici giudiziari penali indicati dal comma 1, lettera d), il deposito da parte dei soggetti abilitati interni ed esterni di atti, documenti, richieste e memorie, nei procedimenti regolati dal libro IV, titolo I, capo VI e titolo II, capo III del codice di procedura penale, nonché in quelli relativi alle impugnazioni in materia di sequestro probatorio, può avere luogo anche con modalità non telematiche.

4. Fermo quanto previsto dai commi 1, 2, 3 e 3-bis, sino al 31 marzo 2025 può avere, altresì, luogo anche con modalità non telematiche l'iscrizione da parte dei soggetti abilitati interni delle notizie di reato di cui all'articolo 335 del codice di procedura penale nonché il deposito di atti, documenti, richieste e memorie da parte dei soggetti abilitati interni ed esterni relativi al procedimento di cui al libro VI, titoli I, III e IV del codice di procedura penale.

5. Il deposito di atti, documenti, richieste e memorie da parte dei soggetti abilitati interni ed esterni ha luogo esclusivamente con modalità telematiche, ai sensi dell'articolo 111-bis del codice di procedura penale, anche nei seguenti uffici giudiziari penali:

a) Corte di appello e Procura generale presso la Corte di appello, con esclusione dei procedimenti assegnati alla sezione della Corte d'appello per i minorenni, nonché di quelli di cui ai libri IV, titolo I, capo VIII, IX, titoli III-bis e IV, X e XI del codice di procedura penale, e di quelli in materia di misure di prevenzione e di mandato d'arresto europeo e procedure di consegna tra Stati membri, a far data dal 1° luglio 2027;

b) Ufficio del giudice di pace, Corte di cassazione e Procura generale presso la Corte di cassazione, con esclusione dei procedimenti di cui ai libri IV, titolo I, capo VIII, IX, titoli III-bis e IV, X e XI del codice di procedura penale, nonché di quelli in materia di misure di prevenzione e di mandato d'arresto europeo e procedure di consegna tra Stati membri, a far data dal 1° gennaio 2028;

c) tribunale per i minorenni e procura della Repubblica presso il tribunale per i minorenni, a far data dal 1° gennaio 2029;

d) tribunale di sorveglianza, a far data dal 1° gennaio 2030.

5-bis. Il deposito di cui al comma 5 ha luogo esclusivamente con modalità telematiche altresì nelle seguenti ipotesi:

a) nei procedimenti di impugnazione avverso i provvedimenti del giudice di pace, a far data dal 1° gennaio 2028;

b) nei procedimenti assegnati alla sezione della Corte d'appello per i minorenni, a far data dal 1° gennaio 2029;

c) nei procedimenti di cui al libro X del codice di procedura penale, a far data dal 1° luglio 2029;

d) nei procedimenti di cui ai libri IV, titolo I, capo VIII, IX, titoli III-bis e IV, e XI del codice di procedura penale, e in quelli in materia di misure di prevenzione e di mandato d'arresto europeo e procedure di consegna tra Stati membri, a far data dal 1° luglio 2030.

6. Il deposito di atti, documenti, richieste e memorie da parte dei soggetti abilitati esterni può avere luogo anche con modalità telematiche nei seguenti uffici giudiziari penali:

a) Corte di appello e Procura generale presso la Corte di appello, fino al 30 giugno 2027;

b) Corte di cassazione, Procura generale presso la Corte di cassazione e Ufficio del giudice di pace, fino al 31 dicembre 2027.

7. Negli uffici giudiziari penali indicati dal comma 5 e nei procedimenti indicati dal comma 5-bis, fino alle date ivi rispettivamente stabilite per ciascuno di essi, il deposito da parte dei soggetti abilitati interni ed esterni di atti, documenti, richieste e memorie può avere luogo anche con modalità telematiche, previo provvedimento che attesti la funzionalità dei sistemi informatici adottato dal Capo del Dipartimento dell'innovazione tecnologica della giustizia del Ministero della giustizia e pubblicato sul suo Portale dei servizi telematici.

8. (Soppresso).

9. Rimane consentito ai difensori il deposito mediante posta elettronica certificata come disciplinato dall'articolo 87-bis del decreto legislativo 10 ottobre 2022, n. 150 per tutti i casi in cui il deposito può avere luogo anche con modalità non telematiche.»

26G00134

## DECRETI PRESIDENZIALI

DELIBERA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI 28 aprile 2026.

**Inserimento degli interventi relativi alle aree ex Daramic ed ex Liquichimica, ricomprese nel SIN di Tito, tra i compiti attribuiti al Commissario unico gen. Giuseppe Vadala.**

IL CONSIGLIO DEI MINISTRI  
NELLA RIUNIONE DEL 28 APRILE 2026

Visti gli articoli 117, quinto comma, e 120 della Costituzione;

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

Vista la direttiva 1999/31/CE del Consiglio del 26 aprile 1999 relativa alle discariche di rifiuti;

Visto il decreto legislativo 13 gennaio 2003, n. 36, recante «Attuazione della direttiva 1999/31/CE relativa alle discariche di rifiuti»;

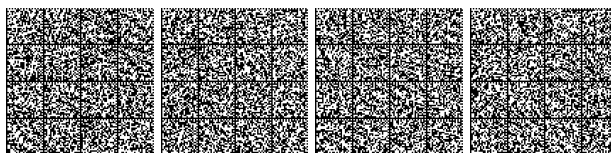
Vista la legge 5 giugno 2003, n. 131, recante «Disposizioni per l'adeguamento dell'ordinamento della Repubblica alla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3»;

Visto il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante «Norme in materia ambientale», e, in particolare, gli articoli 250 e 252, comma 5, che disciplinano la bonifica da parte dell'amministrazione;

Vista la legge 24 dicembre 2012, n. 234, recante «Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea», e, in particolare, l'art. 41, comma 2-bis, che prevede la nomina di un apposito Commissario per la realizzazione degli interventi attuativi della sentenza di condanna della Corte di giustizia dell'UE;

Visto il decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, recante «Disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116 e, in particolare l'art. 10, commi 4, 5 e 6 relativi ai poteri dei Commissari straordinari;

Visto il decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, recante «Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e proroga del



termine di cui all'art. 48, commi 11 e 13, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229», convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 141, e in particolare l'art. 5 concernente «Ulteriori disposizioni per fronteggiare le procedure d'infrazione in materia ambientale»;

Visto il comma 5 del citato art. 5 del decreto-legge n. 111 del 2019, secondo cui «Le risorse finanziarie necessarie per le esigenze operative e per il funzionamento della struttura, ivi compresi gli eventuali oneri per le convenzioni di cui al comma 1, sono poste a valere su una quota, non superiore al 2% annuo, delle risorse assegnate per la realizzazione degli interventi»;

Visto il comma 1-bis del citato art. 5 del decreto-legge n. 111 del 2019, come introdotto dall'art. 43, comma 1, lettera b), del decreto-legge 6 novembre 2021 n. 152, recante «Disposizioni urgenti per l'attuazione del PNRR e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose», convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233, a mente del quale «Le funzioni e le attività del Commissario unico di cui al comma 1 sono estese su richiesta delle singole regioni agli interventi di bonifica o messa in sicurezza delle discariche e dei siti contaminati di competenza regionale, nonché su richiesta del Ministero della transizione ecologica agli interventi di bonifica dei siti contaminati di interesse nazionale, limitatamente ai soli interventi per i quali sono stati già previsti finanziamenti a legislazione vigente con contestuale trasferimento delle relative risorse da parte degli enti richiedenti. Sulla base di intese ai sensi dell'art. 3 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, viene predisposto un elenco dei siti con priorità di intervento che saranno oggetto di risanamento da parte del Commissario unico»;

Visto, altresì, il comma 3-bis al citato art. 5 del decreto-legge n. 111 del 2019, introdotto dal citato art. 43, comma 1, lettera d), del citato decreto-legge n. 152 del 2021, secondo il quale «Il Commissario unico può avvalersi di subcommissari, fino al numero massimo di tre, individuati tra i componenti della struttura di supporto di cui al comma 3, che operano sulla base di specifiche deleghe definite dal Commissario unico. A ciascun subcommissario è riconosciuta un'indennità onnicomprensiva pari a 30.000 euro annui. Per le finalità di cui al presente comma è autorizzata la spesa nel limite massimo di 324.000 euro annui»;

Viste le delibere del Consiglio dei ministri adottate nelle riunioni del 24 marzo 2017, del 22 novembre 2017 e dell'11 giugno 2019, con le quali il Generale B. Giuseppe Vadalà, dell'Arma dei Carabinieri, è stato nominato, ai sensi dell'art. 41, comma 2-bis, della legge n. 234 del 2012, Commissario straordinario per la realizzazione degli interventi necessari all'adeguamento alla vigente normativa sulle discariche, per complessivi 81 siti oggetto della sentenza di condanna della Corte di giustizia dell'Unione europea del 2 dicembre 2014;

Vista la delibera del Consiglio dei ministri del 31 marzo 2021, con la quale, ai sensi dell'art. 5, comma 1, del decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, il Generale B. Giuseppe Vadalà, dell'Arma dei Carabinieri, è stato confermato nell'incarico per un triennio a decorrere dalla data della delibera, e, inoltre, con la stessa delibera il mandato commissariale è stato esteso alle discariche abusive situate nei comuni di Francavilla al Mare (CH), Maratea (PZ), Moliterno (PZ) e Tito (PZ);

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 febbraio 2022, con il quale al Commissario unico, Generale B. dell'Arma dei Carabinieri Giuseppe Vadalà, è stato attribuito un compenso accessorio fissato nell'importo di euro 50 mila annui lordi a titolo di parte fissa e nell'importo di ulteriori euro 50 mila annui lordi a titolo di parte variabile;

Vista la delibera del Consiglio dei ministri del 18 febbraio 2022, con la quale al Commissario unico Vadalà è stato attribuito il compito di realizzare tutti gli interventi necessari all'adeguamento alla vigente normativa della discarica abusiva di Malagrotta in ragione della procedura di preinfrazione EU Pilot n. 9068/16 ENVI;

Visto l'art. 10, comma 2, del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 20 dicembre 2013, recante «Modalità applicative degli obblighi di trasparenza in PCM, ai sensi dell'art. 49 del decreto legislativo n. 33/2013», come modificato dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 giugno 2024, a mente del quale «I commissari straordinari del Governo delegati per esigenze straordinarie ai sensi di leggi speciali svolgono direttamente le funzioni di responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza, salvo quanto disposto dalle amministrazioni competenti alla proposta di adozione del relativo provvedimento di nomina»;

Vista la delibera del Consiglio dei ministri del 3 novembre 2023, con la quale al Commissario unico Vadalà è stato attribuito il compito di realizzare il prosieguo delle attività di bonifica inerenti all'impianto gestione rifiuti inerti «LE-ROSE SRL», nel Comune di Bucine, Località le Valli, zona Cave, all'impianto gestione rifiuti inerti «LEROSE SRL» nel Comune di Pontedera, viale America 103, località Gello Pontedera (Pisa) ed il lotto V Empoli-Castelfiorentino strada Regionale 429, Val d'Elsa nel Comune di Empoli;

Vista la delibera del Consiglio dei ministri del 15 febbraio 2024, con la quale al Commissario unico Vadalà è stato attribuito il compito di realizzare le attività di bonifica del sito di discarica del Comune di Lamezia Terme, loc. Scordovillo, sito orfano che risulta inserito nella misura PNRR M2C4 I 3.4;

Vista la delibera del Consiglio dei ministri dell'11 marzo 2024, con la quale, ai sensi dell'art. 5, comma 1, del decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, il Generale B. Giuseppe Vadalà, dell'Arma dei Carabinieri, è stato confermato nell'incarico per un triennio a decorrere dal 31 marzo 2024;

Vista la delibera del Consiglio dei ministri del 29 ottobre 2024, con la quale al Commissario unico Vadalà è stato attribuito il compito di realizzare le attività di bonifica del sito di discarica denominato «Ex cava Paterno», nel Comune di Vaglia, che risulta inserito nella misura PNRR M2C4, 13.4;

Vista la delibera del Consiglio dei ministri del 22 luglio 2025, con la quale al Commissario unico Vadalà è stato attribuito il compito di realizzare le attività di bonifica del sito di discarica nel Comune di Salandra (MT) – località «Piano del Governo», oggetto della sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea del 21 marzo 2019, per violazione degli obblighi imposti dall'art. 14 lettere b) e c) della direttiva 1999/31/CE;

Visto il decreto-legge 14 marzo 2025, n. 25, recante «Disposizioni urgenti in materia di reclutamento e funzionalità delle pubbliche amministrazioni», convertito,



con modificazioni, dalla legge 9 maggio 2025, n. 69, e in particolare l'art. 10, commi da 5 a 14, che ha attribuito al Commissario il compito di provvedere alla bonifica dell'area denominata «Terra dei fuochi»;

Visto il decreto-legge 8 agosto 2025, n. 116, recante «Disposizioni urgenti per il contrasto alle attività illecite in materia di rifiuti, per la bonifica dell'area denominata Terra dei fuochi e per l'istituzione del Dipartimento per il Sud, nonché in materia di assistenza alla popolazione colpita da eventi calamitosi», convertito, con modificazioni, dalla legge 3 ottobre 2025, n. 147, in particolare l'art. 9 concernente «Misure urgenti per il finanziamento della attività di ripristino ambientale e bonifica nella Terra dei Fuochi»;

Vista la nota prot. 71125 del 1° aprile 2026, con la quale il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica ha chiesto alla Presidenza del Consiglio dei ministri, ai sensi dell'art. 5, comma 1-bis, del decreto-legge n. 111 del 2019, di estendere le funzioni e i compiti del Commissario unico Generale B. CC. Giuseppe Vadalà anche alle attività di messa in sicurezza e bonifica delle aree ex Daramic e ex Liquichimica secondo un approccio unitario, ricomprese nel Sito di interesse nazionale di Tito;

Vista, in particolare, la nota prot. 40/2-1 del 13 febbraio 2026, allegata alla nota del Ministro, con la quale il Commissario unico si è reso disponibile ad assumere l'incarico, comunicando, altresì, che «Tale ulteriore impegno non pregiudica gli impegni già in carico allo scrivente Commissario unico, si evidenzia, in particolare, che le attività prioritarie in materia di bonifica delle discariche abusive in procedura di infrazione che costituiscono impegno PNRR sono ormai ultimate, con l'invio dell'ultima discarica abusiva entro il 2 dicembre 2025, in attesa di chiusura istruttoria da parte degli uffici della DG Environment della Commissione Europea»;

Visto l'accordo di programma «per gli interventi prioritari del sito industriale ex Daramic ricompreso nel SIN di Tito», sottoscritto in data 22 dicembre 2023 tra il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, la Regione Basilicata e il Comune di Tito, il cui valore ammonta a complessivi euro 1.854.987,32 a valere sulle risorse del decreto ministeriale n. 468 del 18 settembre 2001, già nella disponibilità del bilancio della Regione Basilicata;

Visto, altresì, l'accordo di programma «per le attività di messa in sicurezza e bonifica del SIN di Tito – area ex Daramic e area ex Liquichimica», sottoscritto in data 27 dicembre 2024 tra il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, la Regione Basilicata e il Comune di Tito, il cui valore ammonta a complessivi euro 12.000.000, a valere sulle risorse ministeriali allocate sul capitolo di bilancio 7503 PG 19, di cui euro 3.535.000,00 trasferiti in favore della Regione Basilicata con decreto direttoriale n. 271 del 23 settembre 2025;

Preso atto della necessità rappresentata di intervenire tempestivamente per eseguire gli interventi di messa in sicurezza e bonifica delle aree ex Daramic e ex Liquichimica secondo un approccio unitario, ricomprese nel Sito di interesse nazionale di Tito, anche al fine di evitare il rischio di diffusione della contaminazione della falda;

Ritenuto che il Gen. B. CC. Giuseppe Vadalà sia in possesso di capacità adeguate alle funzioni da svolgere, avuto riguardo ai titoli professionali e alle esperienze maturate;

Ritenuto, pertanto, di attribuire al Commissario unico, Gen. Giuseppe Vadalà, il compito di realizzare le attività di messa in sicurezza e bonifica delle aree ex Daramic e ex Liquichimica, ricomprese nel Sito di interesse nazionale di Tito;

Sentiti i soggetti interessati;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica;

Delibera:

Art. 1.

1. Al Gen. B. Giuseppe Vadalà, dell'Arma dei Carabinieri, confermato, da ultimo, con delibera del Consiglio dei ministri 11 marzo 2024 Commissario unico per la realizzazione degli interventi attuativi della sentenza di condanna della Corte di giustizia dell'Unione europea del 2 dicembre 2014, appartenente ai ruoli dirigenziali della pubblica amministrazione, è attribuito il compito di realizzare le attività di messa in sicurezza e bonifica delle aree ex Daramic e ex Liquichimica secondo un approccio unitario, ricomprese nel Sito di interesse nazionale di Tito.

2. Ai sensi dell'art. 41, comma 2-ter, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, per tutta la durata del mandato il Commissario straordinario è autorizzato ad esercitare i poteri di cui ai commi 4, 5 e 6 dell'art. 10 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116.

3. Il Commissario unico svolge direttamente le funzioni di responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza.

4. Al Commissario unico si applicano le disposizioni di cui all'art. 5, commi da 1 a 5, del decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 141.

5. Il Commissario unico invia al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, a cadenza semestrale, una relazione sull'attività svolta, sulle iniziative adottate e di prossima adozione, nonché sulle eventuali criticità rilevate nel corso del processo di realizzazione degli interventi.

6. Resta fermo il compenso stabilito con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 febbraio 2022.

La presente delibera è trasmessa ai competenti organi per il controllo e pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

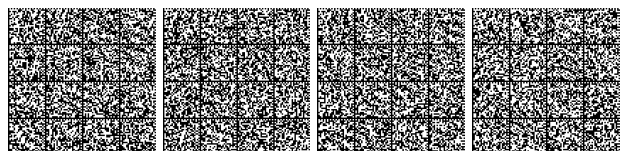
*Il Presidente  
del Consiglio dei ministri*  
MELONI

*Il Ministro dell'ambiente  
e della sicurezza energetica*  
PICHETTO FRATIN

Registrato alla Corte dei conti il 15 giugno 2026

Ufficio di controllo sugli atti della Presidenza del Consiglio dei ministri, del Ministero della giustizia e del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, reg. n. 1769

26A03223



## DECRETI, DELIBERE E ORDINANZE MINISTERIALI

### MINISTERO DELL'AGRICOLTURA, DELLA SOVRANITÀ ALIMENTARE E DELLE FORESTE

DECRETO 19 maggio 2026.

**Disposizioni in materia di interruzione temporanea obbligatoria delle attività di pesca ai sensi del regolamento (UE) n. 2026/266 del Consiglio del 26 gennaio 2026 che stabilisce, per il 2026, le possibilità di pesca applicabili nel Mar Mediterraneo e nel Mar Nero per alcuni stock e gruppi di stock ittici - Annualità 2026.**

### IL MINISTRO DELL'AGRICOLTURA, DELLA SOVRANITÀ ALIMENTARE E DELLE FORESTE

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 2 ottobre 1968, n. 1639, recante il «Regolamento per l'esecuzione della legge 14 luglio 1965, n. 963, concernente la disciplina della pesca marittima», ed in particolare l'art. 98;

Visto il decreto legislativo 26 maggio 2004, n. 153, recante «Norme di attuazione della legge 7 marzo 2003, n. 38 in materia di pesca marittima»;

Visto il decreto legislativo 26 maggio 2004, n. 154, recante «Modernizzazione del settore pesca e dell'acquacoltura, a norma dell'art. 1, comma 2, della legge 7 marzo 2003, n. 38»;

Visto il decreto legislativo 9 gennaio 2012, n. 4, concernente le misure per il riassetto della normativa in materia di pesca e di acquacoltura, in attuazione dell'art. 28 della legge 4 giugno 2010, n. 96;

Visto il decreto legislativo n. 82 del 7 marzo 2005 e successive modificazioni recante il codice dell'amministrazione digitale;

Visto il decreto ministeriale 26 gennaio 2012, recante adeguamento alle disposizioni comunitarie in materia di licenze di pesca;

Visto il decreto ministeriale n. 16741 del 26 luglio 2017, recante modalità, termini e procedure per l'applicazione del sistema di punti per infrazioni gravi alla licenza di pesca;

Visto il decreto ministeriale del 16 febbraio 2017 recante «Misure di gestione in materia di catture bersaglio della specie alalunga nel Mediterraneo e riordino della disciplina nazionale afferente alle procedure per l'ottenimento del cambio di categoria e/o tipo di pesca professionale.»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica del 21 ottobre 2022, con cui l'on. Francesco Lollobrigida è stato nominato Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste;

Visto il decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri», che all'art. 3 stabilisce la nuova denominazione del Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste (MASAF);

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 16 ottobre 2023, n. 178, «Regolamento recante la riorganizzazione del Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste a norma dell'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 22 aprile 2023, n. 44, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2023, n. 74»;

Visto il regolamento (CE) n. 1967/2006 del Consiglio del 21 dicembre 2006, relativo alle misure di gestione per lo sfruttamento sostenibile delle risorse della pesca nel Mar Mediterraneo;

Visto il regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio del 20 novembre 2009, che istituisce un regime di controllo comunitario per garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca;

Visto il regolamento di esecuzione (UE) n. 404/2011 della Commissione dell'8 aprile 2011, recante modalità di applicazione del citato regolamento (CE) n. 1224/2009;

Visto il regolamento (UE) n. 1380/2013 del Parlamento europeo e del consiglio, dell'11 dicembre 2013, relativo alla politica comune della pesca, che modifica i regolamenti (CE) n. 1954/2003 e n. 1224/2009 del Consiglio;

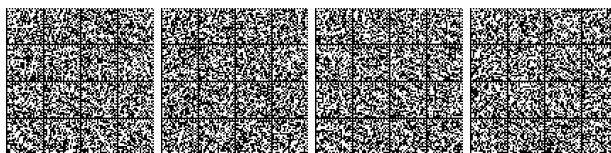
Visto il decreto ministeriale n. 9260946 del 22 ottobre 2020 del recante «Rimodulazione delle possibilità di pesca per alcuni stock e gruppi di stock ittici applicabili nel Mar Mediterraneo occidentale»;

Visto il decreto direttoriale n. 9045689 del 6 agosto 2020 recante «Attuazione dell'art. 6, comma 1 del decreto ministeriale n. 13128 del 31 dicembre 2019 - Individuazione delle zone vietate alla pesca professionale esercitata con gli attrezzi "rete a strascico a divergenti", "sfogliara rapido", "reti gemelle a divergenti", "reti da traino pelagiche a coppia", "reti da traino pelagiche a divergenti" e "draghe tirate da natanti (ex traino per molluschi)" nelle GSA 9, 10 e 11 ai sensi dell'art. 11 comma 2 del reg.(UE) n. 1022/2019»;

Visto il regolamento (UE) n. (UE) 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 giugno 2021 recante le disposizioni comuni applicabili al fondo europeo di sviluppo regionale, al fondo sociale europeo plus, al fondo di coesione, al fondo per una transizione giusta, al fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura, e le regole finanziarie applicabili a tali fondi e al fondo asilo, migrazione e integrazione, al fondo sicurezza interna e allo strumento di sostegno finanziario per la gestione delle frontiere e la politica dei visti;

Visto il regolamento (UE) n. 2021/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2021 che istituisce il fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura e che modifica il regolamento (UE) 2017/1004;

Visto il regolamento (UE) n. 1022/2019 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019 che istituisce un piano pluriennale per le attività di pesca



che sfruttano gli *stock* demersali nel Mar Mediterraneo occidentale e che modifica il regolamento (UE) n. 508/2014;

Visto il regolamento (UE) n. 2026/266 del Consiglio del 26 gennaio 2026 che stabilisce, per il 2026, le possibilità di pesca applicabili nel Mar Mediterraneo e nel Mar Nero per alcuni *stock* e gruppi di *stock* ittici;

Visti in particolare, gli allegati IV, V, VI e VII del predetto regolamento che stabiliscono lo sforzo di pesca massimo consentito per i pescherecci autorizzati a pescare *stock* demersali, l'articolo 8 che disciplina il meccanismo di compensazione e l'articolo 10, comma 4, che per le GSA 9 e 11 prevede che gli Stati membri adottino, per lo scampo, una taglia minima di riferimento per la conservazione di almeno 25 mm di lunghezza del carapace (LC);

Visto il decreto direttoriale n. 209093 del 10 maggio 2024 recante «Piani di gestione nazionali relativi alle flotte di pesca per la cattura delle risorse demersali nell'ambito delle GSA 9 (Mar Ligure e Tirreno centro-settentrionale); GSA 10 (Mare Tirreno centrale e meridionale), GSA 11 (Sardegna), GSA 16 (Stretto di Sicilia), GSA 17 e 18 (Mar Adriatico centro-settentrionale - Mar Adriatico meridionale) e GSA 19 (Mar Ionio occidentale) individuazione delle percentuali di riduzione annua dello sforzo di pesca»;

Vista la raccomandazione CGPM /43/2019/5 che istituisce un piano di gestione pluriennale per la pesca demersale sostenibile nel Mare Adriatico GSA 17 e 18;

Vista la raccomandazione CGPM/44/2021/20 su un piano di gestione pluriennale per lo sfruttamento sostenibile degli *stock* di piccoli pelagici nel Mare Adriatico GSA 17 e 18;

Vista la raccomandazione CGPM/47/2024/4 relativa a un regime di pesca a lungo termine e alla fissazione di un limite di cattura per il 2025 per gli *stock* di piccoli pelagici nel Mare Adriatico GSA 17 e 18;

Vista la raccomandazione CGPM/47/2024/5 sull'attuazione di un regime di sforzo di pesca per i principali *stock* di demersali nel Mare Adriatico GSA 17 e 18 per l'anno 2025;

Vista la raccomandazione CGPM/48/2025/5 relativa a un regime di pesca a lungo termine e alla fissazione di un limite di cattura per il 2026 per gli *stock* di piccoli pelagici nel Mare Adriatico (GSA 17 e 18 della CGPM);

Vista la raccomandazione CGPM/48/2025/6 relativa all'attuazione di un regime di gestione dello sforzo di pesca per i principali *stock* demersali nel Mare Adriatico (GSA 17 e 18 della CGPM) nel 2026, derivante dalla raccomandazione CGPM/47/2024/5. La raccomandazione CGPM/48/2025/6 prevede una riduzione del 9,6% del regime di gestione dello sforzo di pesca per i pescherecci con reti da traino a divergenti e un aumento del 3% dei livelli di sforzo del 2025 per i pescherecci a sfogliara;

Vista la raccomandazione CGPM/48/2025/2 relativa alla proroga del periodo transitorio del piano di gestione pluriennale per lo sfruttamento sostenibile degli *stock*

demersali nel canale di Sicilia (GSA da 12 a 16 della GSA), che ha modificato la CGPM/45/2022/4;

Vista la raccomandazione CGPM/48/2025/9, relativa alla proroga del periodo transitorio del piano di gestione pluriennale per lo sfruttamento sostenibile degli *stock* di gambero rosso e gambero viola nel canale di Sicilia (GSA da 12 a 16 della CGPM), che ha modificato la raccomandazione CGPM/45/2022/5;

Vista la raccomandazione CGPM/48/2025/3, relativa alla proroga del periodo transitorio del piano di gestione pluriennale per lo sfruttamento sostenibile degli *stock* di gambero rosso e gambero viola nel Mar Ionio (GSA da 19 a 21 della CGPM), che ha modificato la raccomandazione CGPM/45/2022/6;

Vista la raccomandazione CGPM/48/2025/4 relativa alla proroga del periodo transitorio del piano pluriennale per la gestione sostenibile della pesca del gambero rosso e del gambero viola con reti da traino nel Mar di Levante (GSA da 24 a 27 della CGPM), che ha modificato la raccomandazione CGPM/45/2022/7;

Visto il decreto 21 gennaio 2009 recante «Disciplina sull'uso contemporaneo di due reti a strascico a divergenti sulle unità di pesca professionali»;

Visto il decreto direttoriale n. 166067 del 10 aprile 2025 con il quale è approvato l'elenco delle unità autorizzate alla cattura bersaglio degli *stock* demersali, mediante l'impiego di attrezzi da traino, nel Mar Tirreno (GSA 8, 9, 10 e 11);

Visto il decreto direttoriale n. 166105 del 10 aprile 2025 con il quale è approvato l'elenco delle unità autorizzate alla pesca bersaglio degli *stock* demersali, con attrezzi da traino, nello Stretto di Sicilia (GSA 12-13-14-15 e 16);

Visto il decreto direttoriale n. 166119 del 10 aprile 2025 con il quale è approvato l'elenco delle unità autorizzate alla pesca bersaglio degli *stock* demersali, con attrezzi da traino, nel Mar Adriatico (GSA 17 e 18);

Visto il decreto direttoriale n. 166007 del 10 aprile 2025 con il quale è approvato l'elenco delle unità autorizzate alla pesca bersaglio degli *stock* demersali, con attrezzi da traino, nel Mar Ionio (GSA 19-20 e 21);

Visto il decreto direttoriale n. 166047 del 10 aprile 2025 con il quale è approvato l'elenco delle unità autorizzate alla pesca bersaglio del gambero rosso (ARS) e del gambero viola (ARA), con attrezzi da traino, nel Mar Tirreno (GSA 8, 9, 10 e 11);

Visto il decreto direttoriale n. 166109 del 10 aprile 2025 con il quale è approvato l'elenco delle unità autorizzate alla pesca bersaglio del gambero rosso (ARS) e del gambero viola (ARA), con attrezzi da traino, nello stesso di Sicilia (GSA 12, 13, 14, 15 e 16);

Visto il decreto direttoriale n. 166021 del 10 aprile 2025 con il quale è approvato l'elenco delle unità autorizzate alla pesca bersaglio del gambero rosso (ARS) e del gambero viola (ARA), con attrezzi da traino, nel Mar Ionio (GSA 19, 20 e 21);

Visto il decreto direttoriale n. 166290 del 10 aprile 2025 con il quale è approvato l'elenco delle unità au-



torizzate alla pesca bersaglio del gambero rosso (ARS) e del gambero viola (ARA), con attrezzi da traino, nel Mar di Levante (GSA 24, 25, 26 e 27);

Viste le disposizioni del decreto legislativo 8 aprile 2003, n. 66 recante «Attuazione delle direttive 93/104/CE e 2000/34/CE concernenti taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro»

Ritenuto necessario, in applicazione alla normativa sopra richiamata e sulla base dei dati inerenti allo sfruttamento delle risorse ittiche, attuare un periodo d'interruzione temporanea obbligatoria delle flotte autorizzate alla pesca delle specie demersali, mediante l'utilizzo dei seguenti attrezzi: reti a strascico a divergenti e sfogliare rapidi; e reti gemelle a divergenti;

Ritenuto, altresì, necessario, in applicazione del regolamento (UE) n. 1022/2019 del Parlamento europeo e del consiglio, del 20 giugno 2019, differenziare il predetto periodo d'interruzione temporanea obbligatoria, secondo le peculiarità di ciascuna area di pesca, anche al fine di rafforzare la tutela delle risorse interessate e migliorare la sostenibilità delle citate attività di pesca;

Considerato che l'attuazione della richiamata interruzione temporanea obbligatoria determina conseguenze pregiudizievoli di rilevante impatto occupazionale e reddituale, soprattutto nei confronti degli equipaggi interessati, che vanno ad aggiungersi alle difficoltà del settore dovute all'attuale congiuntura economica;

Ritenuto, pertanto, necessario adottare tutte le possibili misure previste dalla vigente normativa per mitigare i suddetti effetti negativi;

Vista la raccomandazione GFCM/47/2024/5 sull'attuazione di un regime di sforzo di pesca per gli *stock* demersali chiave nel Mar Adriatico e in particolare il paragrafo 3 secondo il quale è possibile modificare le assegnazioni dello sforzo di pesca trasferendo i giorni di pesca tra i gruppi di sforzo di pesca della stessa area geografica e degli stessi segmenti di flotta, a condizione che si applichi un fattore di conversione nazionale supportato dalle migliori consulenze scientifiche disponibili;

Considerato il documento scientifico del Consiglio nazionale ricerche «*Technical document on the Adriatic demersal management plan – Conversion factors between OTB and OTT fishing gears*»;

Valutata l'opportunità di assegnare nelle GSA 17 e 18 delle giornate di pesca per lo strumento reti gemelle (OTT), attraverso il fattore di conversione tra attrezzi da pesca OTB (rete a strascico) e OTT (reti gemelle) individuato dal CNR nel documento sopra richiamato;

Ritenuto opportuno assegnare nelle GSA 17 e 18 alle reti a strascico (OTT) 1510 giorni in totale con una corrispondente riduzione di 1.800 giorni attribuiti alle reti a strascico OTB, a seguito dell'applicazione del fattore di conversione sopra indicato;

Sentite le associazioni e le organizzazioni sindacali di settore;

Decreta:

Art. 1.

*Interruzione temporanea obbligatoria continuativa*

1. Per l'anno 2026, per le unità da pesca iscritte, ovvero aventi base logistico-operativa, nei porti dei Compartimenti marittimi indicati nella sottostante tabella ed autorizzate in licenza all'utilizzo dei seguenti attrezzi: reti a strascico a divergenti, sfogliare rapidi e reti gemelle a divergenti, è disposta l'interruzione temporanea obbligatoria continuativa delle attività di pesca, per i periodi consecutivi, come da tabella seguente:

GSA	Compartimenti marittimi		Periodo	
			dal	al
17 e 18	da Trieste	ad Ancona	31 luglio	13 settembre
17 e 18	da San Benedetto del Tronto	a Bari	16 agosto	29 settembre
18	Brindisi - ULM San Cataldo – UCM Otranto		1° ottobre	30 ottobre
8, 9, 10, 11, 19	Gallipoli, Taranto, Corigliano Calabro, Crotona, Reggio Calabria, Bagnara Calabra, Vibo Valentia, Gioia Tauro, Napoli, Torre del Greco, Castellammare di Stabia, Salerno, Gaeta, Roma Fiumicino, Civitavecchia, Livorno, Porto Ferrario, Marina di Carrara, Viareggio, Genova, Imperia, Savona, La Spezia, Milazzo, Palermo, Trapani, Cagliari, Oristano, Porto Torres, La Maddalena, Olbia, Messina, Catania, Augusta e Siracusa (solo Capitaneria di Siracusa)		1° ottobre	30 ottobre

2. Per le unità da pesca di cui al precedente comma 1, iscritte nei compartimenti marittimi ricadenti nella giurisdizione della Regione Siciliana per la sola GSA 16, la decorrenza del richiamato periodo d'interruzione temporanea obbligatoria, è disposta con provvedimento regionale. Tale periodo di interruzione do-



vrà essere di trenta giorni continuativi, tra giugno e settembre uguale per tutte le unità operanti nella GSA 16.

Il periodo di interruzione del provvedimento regionale verrà definito previa consultazione con la direzione generale della pesca marittima e dell'acquacoltura.

3. Entro il giorno di inizio del periodo d'interruzione temporanea obbligatoria continuativa di cui al comma 1, l'armatore interessato provvede a consegnare all'autorità marittima nella cui giurisdizione è effettuata l'interruzione i pertinenti documenti di bordo, compreso, ove previsto, il libretto di controllo dell'imbarco e del consumo del carburante.

4. Previo sbarco di tutte le attrezzature da pesca interessate dalle presenti disposizioni, ovvero apposizione di sigilli da parte dell'autorità marittima, quest'ultima, durante il periodo d'interruzione temporanea obbligatoria, può autorizzare l'unità interessata al viaggio di trasferimento temporaneo in altro porto, per il tempo strettamente necessario all'esecuzione di operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché di operazioni tecniche per il rinnovo dei certificati di sicurezza.

#### Art. 2.

##### *Sforzo di pesca massimo in numero di giorni*

1. Il numero di giornate totali di attività di pesca attribuibili alle intere flotte autorizzate in licenza all'utilizzo dei seguenti attrezzi: reti a strascico a divergenti e sfogliare rapidi e reti gemelle a divergenti, in funzione della GSA nel cui ambito ricade l'ufficio d'iscrizione, nonché della classe di lunghezza fuori tutto (LFT) di appartenenza, effettuabili nell'anno 2026, è indicato nella seguente tabella:

GSA	Classe LFT	NR. giorni totali di sforzo di pesca 2026
8 9 10 11	LFT<12 mt	1.401 (di cui 199 gamberi)
	12mt<=LFT<18mt	19.529 (di cui 1.465 gamberi)
	18mt<=LFT<24mt	13.328 (di cui 1.180 gamberi)
	LFT>=24 mt	1.780 (di cui 158 gamberi)
17-18 OTB	LFT<12 mt	2.507
	12mt<=LFT<24mt	55.347
	LFT>=24 mt	4.137
17-18 OTT	12mt<=LFT<24mt	894
	LFT>=24 mt	616
17-18 TBB	LFT<12 mt	200
	12mt<=LFT<24mt	3.744
	LFT>=24 mt	3.723

16	LFT<12 mt	1.850
	12mt<=LFT<24mt	24.590
	LFT>=24 mt	16.599
19	12mt<=LFT<18mt	19.267
	18mt<=LFT<24mt	2.434

2. Per giornata di pesca si considera un periodo continuativo di ventiquattro ore, o parte di esso, durante il quale una unità da pesca si trova fuori dal porto. Non rilevano ai fini del conteggio delle giornate di pesca le uscite dal porto effettuate per motivi diversi dallo svolgimento dell'attività di pesca qualora preventivamente comunicate all'autorità marittima competente.

3. Ai fini del conteggio del numero di giorni totali, lo sforzo di pesca, della durata massima di diciotto ore per giorno di pesca, per cinque giorni a settimana o una durata equivalente, è conteggiato dal momento in cui l'unità entra nella zona di sforzo al momento in cui ne esce.

4. L'Amministrazione procederà alla verifica del consumo dei plafond a disposizione dei vari segmenti di flotta al fine di scongiurare il superamento dei limiti previsti al comma 1.

5. Al raggiungimento di livelli di cattura preoccupanti e a rischio di superamento di uno o più massimali previsti, l'Amministrazione procederà, qualora vi sia disponibilità, alla modifica dei predetti plafond ovvero ad emanare provvedimenti che prevedano ulteriori diminuzioni dello sforzo di pesca per i segmenti interessati.

6. Si procederà, ove possibile all'eventuale compensazione tra segmenti, qualora dal monitoraggio dovesse risultare che in alcuni segmenti lo sforzo di pesca è minore di quello preventivato.

7. Le modifiche di cui ai precedenti commi 5 e 6 saranno effettuate nel rispetto dei fattori di conversione stabiliti all'art. 1 del decreto ministeriale n. 9260946 del 22 ottobre 2020 citato in premessa.

8. Al fine di avvalersi di quanto previsto all'articolo 8 «Meccanismo di compensazione» del regolamento (UE) n. 2026/266 nelle GSA 8, 9, 10 e 11 sono adottate le misure di compensazione di cui alle lettere *d*), *j*) e *n*), pertanto nell'anno 2026:

le attività di pesca con pescherecci da traino sono vietate per quattro settimane consecutive dal 1° ottobre al 30 ottobre (lett. *d*);

è vietata l'attività di pesca con pescherecci da traino a una profondità superiore a 800 metri (lett. *j*);

più del 10% della flotta autorizzata all'attività di pesca nell'areale delle GSA 8-9-10-11, così come individuata dal decreto direttoriale n. 166067 del 10 aprile 2025, sarà ritirata dalla flotta nazionale con un provvedimento di cessazione definitiva dall'attività (demolizione) (lett. *n*);



9. Nel corso del 2026, verificato il consumo dei plaufond a disposizione dei vari segmenti di flotta, l'Amministrazione potrà valutare l'opportunità e la necessità di adottare, nell'areale delle GSA 8,9,10 e 11, una o più delle altre misure di compensazione previste dall'articolo 8 «Meccanismo di compensazione» di cui alle lettere a), b), c), f), g), h), i), k), l) e m).

10. Successivamente, con provvedimento del direttore generale della pesca marittima e dell'acquacoltura, a seguito della conclusione delle procedure di accettazione delle misure di compensazione (punto 8), verranno definiti i giorni massimi di sforzo di pesca per le GSA 8, 9, 10 e 11 per l'annualità 2026.

### Art. 3.

#### *Adempimenti obbligatori*

1. Entro trenta giorni dall'entrata in vigore del presente provvedimento, gli armatori delle unità operanti nelle GSA 17 e 18, abilitate all'uso dell'attrezzo «sfogliara rapido (TBB)», provvedono a comunicare alla direzione generale della pesca marittima e dell'acquacoltura e all'ufficio marittimo di base operativa la scelta per l'anno 2026 dell'utilizzo esclusivo dell'attrezzo «sfogliara rapido (TBB)» utilizzando il modello allegato 1 del presente decreto.

2. La comunicazione alla direzione generale dovrà avvenire esclusivamente (pena irricevibilità) a mezzo pec all'indirizzo [aoo.pemac@pec.masaf.gov.it](mailto:aoo.pemac@pec.masaf.gov.it) indicando nell'oggetto la seguente dicitura: «comunicazione scelta TBB».

3. Entro trenta giorni dall'entrata in vigore del presente provvedimento, gli armatori delle imbarcazioni abilitate alla pesca costiera ravvicinata o categoria superiore, che praticano la cattura bersaglio dei gamberi di profondità (Gambero rosso mediterraneo - *Aristaemorpha foliacea*, Gambero viola mediterraneo - *Aristeus antennatus*), provvedono a comunicare, alla direzione generale della pesca marittima e dell'acquacoltura e all'ufficio marittimo di base operativa, la scelta per l'anno 2026 di svolgere in via esclusiva l'attività di pesca dei gamberi di profondità utilizzando il modello allegato 2 del presente decreto.

4. La comunicazione alla direzione generale dovrà avvenire esclusivamente (pena irricevibilità) a mezzo Pec all'indirizzo [aoo.pemac@pec.masaf.gov.it](mailto:aoo.pemac@pec.masaf.gov.it) indicando nell'oggetto la seguente dicitura: «comunicazione pesca gamberi di profondità».

### Art. 4.

#### *Disposizioni specifiche per la pesca dei gamberi di profondità*

1. Le imbarcazioni abilitate alla pesca costiera ravvicinata o categoria superiore, che praticano la cattura bersaglio dei gamberi di profondità (Gambero rosso mediterraneo - *Aristaemorpha foliacea*, Gambero viola mediterraneo - *Aristeus antennatus*), per le quali gli

armatori hanno comunicato alla direzione generale della pesca marittima e dell'acquacoltura e all'ufficio marittimo di base operativa, la scelta per l'anno 2026 di svolgere in via esclusiva l'attività di pesca dei gamberi di profondità sulla base di quanto previsto dal precedente art. 3, commi 3 e 4 - purché munite di attrezzature frigorifere e/o di congelamento del pescato, nonché di specifico sistema a strascico idoneo al raggiungimento di profondità superiori ai 300 metri - possono scegliere di effettuare il periodo d'interruzione temporanea obbligatoria di cui al precedente articolo 1, anche in Compartimenti Marittimi diversi da quelli di iscrizione, in maniera cumulativa al termine della stagione di pesca delle richiamate specie ittiche. A tale scopo, l'armatore interessato deve darne comunicazione preventiva all'Autorità Marittima del porto di iscrizione dell'unità stessa, entro due giorni precedenti l'inizio del richiamato periodo d'interruzione.

2. In considerazione delle caratteristiche batimetriche dell'Alto Tirreno e della durata giornaliera delle rispettive battute di pesca, le unità che praticano la pesca dei gamberi di profondità in Liguria, non necessitano di attrezzature frigorifere di congelamento, né di abilitazioni a categorie di pesca pari o superiore alla ravvicinata.

3. Durante il periodo di pesca del gambero di profondità, sono ammesse le catture accessorie anche di altre specie. Tali catture potranno essere commercializzate solo se effettuate con attrezzi autorizzati e regolari, ovvero nei tempi e luoghi consentiti. In ogni caso, i gamberi di profondità devono costituire la quota prevalente, cioè almeno il 50%, in peso vivo, sul totale riportato nelle singole dichiarazioni di sbarco riferito unicamente alle specie dei gamberi di fondo (Gambero rosso mediterraneo - *Aristaemorpha foliacea*, Gambero viola mediterraneo - *Aristeus antennatus*).

4. Ai sensi di quanto previsto dalla raccomandazione CGPM/45/2022/5 le unità autorizzate alla pesca dei gamberi di profondità operanti nel Canale di Sicilia (GSA 12, 13, 14, 15 e 16) dovranno osservare un periodo di arresto temporaneo obbligatorio delle attività di pesca di 30 giorni consecutivi, che sarà stabilito con successivo provvedimento del direttore generale della Pesca marittima e dell'acquacoltura.

### Art. 5.

#### *Misure tecniche*

1. Fermo restando quanto previsto dalla vigente normativa in materia di ore di riposo del personale imbarcato, l'esercizio dell'attività di pesca con gli attrezzi reti a strascico a divergenti, sfogliare rapidi nelle GSA 8, 9, 10, 11, è consentito per un massimo di 4 giornate lavorative su base settimanale. Al termine delle quattro giornate è obbligatorio il rientro nel porto di iscrizione, o porto base, con il divieto di continuare l'attività di pesca, anche con la sostituzione dell'attrezzo a bordo.



2. Fermo restando quanto previsto dalla vigente normativa in materia di ore di riposo del personale imbarcato, l'esercizio dell'attività di pesca con gli attrezzi: reti a strascico a divergenti e sfogliare rapidi e reti gemelle a divergenti nelle GSA 16 e 19 è consentito per un massimo di cinque giornate lavorative su base settimanale.

3. Fermo restando quanto previsto dalla vigente normativa in materia di ore di riposo del personale imbarcato, l'esercizio dell'attività di pesca nelle GSA 17 e 18 con gli attrezzi: reti a strascico a divergenti, sfogliare rapidi è consentito a scelta dell'armatore:

per un massimo di tre giornate lavorative su base settimanale o

per un massimo di settantadue ore settimanali (su un massimo di quattro giorni consecutivi).

La predetta scelta dell'armatore va preventivamente comunicata all'ufficio marittimo di iscrizione e/o di operatività.

4. Fermo restando quanto previsto dalla vigente normativa in materia di ore di riposo del personale imbarcato, l'esercizio dell'attività di pesca nelle GSA 17 e 18 con gli attrezzi reti gemelle a divergenti (OTT) è consentito per un massimo di tre giornate lavorative su base settimanale.

5. L'esercizio della pesca con i seguenti attrezzi: reti a strascico a divergenti, sfogliare rapidi e reti gemelle a divergenti è sempre vietato nei giorni coincidenti con le festività nazionali.

6. I divieti di cui ai commi 1, 2, 3, 4 e 5 non si applicano alle unità autorizzate all'esercizio del pesca-turismo, previo sbarco degli attrezzi per lo strascico ovvero apposizione dei sigilli da parte dell'Autorità marittima.

7. A parziale deroga delle disposizioni di cui ai precedenti commi 2, 3, 4 e 5 in ragione delle rispettive peculiarità operative, per le unità abilitate alla pesca mediterranea e/o abilitate alla pesca entro le quaranta miglia ovvero per quelle che praticano la pesca dei gamberi di profondità, l'esercizio della pesca può essere svolto per più di quattro, tre giorni a settimana o settantadue ore settimanali, rispettivamente previsti dai richiamati commi; il recupero obbligatorio dei giorni coincidenti con le festività nazionali, ovvero delle giornate di fermo settimanale previsti ai precedenti commi 2, 3, 4 e 5 è ammesso su base annuale, mediante applicazione del criterio di compensazione tra periodi di pesca e non, quali desumibili e certificabili attraverso i vigenti sistemi di monitoraggio a distanza (VMS, ERS).

8. Dalla data del 1° luglio e fino al 31 ottobre 2026 è vietata, nelle acque dei Compartimenti Marittimi dell'Adriatico (ad eccezione delle acque dei Compartimenti di Monfalcone e di Trieste) e dello Ionio, la pesca con i seguenti attrezzi: reti a strascico a divergenti e sfogliare-rapidi, reti gemelle a divergenti entro una distanza dalla costa inferiore alle sei miglia ovvero con una profondità d'acqua inferiore a sessanta metri.

9. Dalla data del 1° luglio e fino al 31 ottobre 2026, in deroga al divieto di cui al precedente comma 5, è autorizzata la pesca oltre le quattro miglia dalla costa alle unità iscritte in IV categoria abilitate alla pesca costiera locale entro le sei miglia dalla costa e alle unità con lunghezza fuori tutto fino a quindici metri.

10. In attuazione di quanto previsto dall'art. 10 del reg. (UE) 266/2026 del Consiglio del 26 gennaio 2026 è stabilita una taglia minima di conservazione di 25 mm di lunghezza del carapace (LC) per lo scampo (*Nephrops Norvegicus*) nella GSA 9 e nella GSA 11. Di conseguenza sono vietate la cattura, la detenzione a bordo, il trasbordo, il trasferimento, lo sbarco, l'immagazzinaggio, la vendita e l'esposizione da parte degli operatori della pesca professionale di esemplari di scampo (*Nephrops Norvegicus*) di taglia inferiore alla taglia minima di conservazione nella GSA 9 e nella GSA 11.

#### Art. 6.

##### *Modalità di esecuzione*

1. Durante i periodi di interruzione temporanea obbligatoria continuativa di cui all'articolo 1, è fatto divieto, entro le dodici miglia, di esercitare l'attività di pesca e le operazioni di sbarco, nelle acque e nei porti del Compartimento Marittimo in cui si attua la misura, anche alle unità da pesca provenienti da altri Compartimenti Marittimi abilitate agli attrezzi interessati.

2. Fermo restando quanto disposto al precedente comma 1, l'attività di pesca nelle GSA 8, 9, 10 e 11 deve intendersi vietata nel periodo dal 1° al 30 ottobre ai sensi di quanto previsto al precedente articolo 2, comma 8.

3. Fermo restando quanto previsto al comma 1, le unità da pesca che operano in Compartimenti Marittimi diversi da quello d'iscrizione, possono effettuare l'interruzione temporanea obbligatoria nel periodo previsto in tali aree, previa comunicazione formale dell'armatore all'ufficio di iscrizione della nave, entro i due giorni precedenti l'interruzione. Le medesime unità possono, altresì, svolgere operazioni tecniche nei porti di iscrizione o di base, ottemperando alle disposizioni impartite dall'Autorità marittima per il transito nell'areale soggetto al periodo d'interruzione.

4. In deroga a quanto disposto al comma 1 e 2, ai pescherecci che operano - di consuetudine - nel canale di Sicilia è consentito presso il porto di Lampedusa lo sbarco tecnico per successivo trasferimento del prodotto pescato.

5. Le unità abilitate, in licenza, all'utilizzo di altri sistemi e/o attrezzi, diversi dallo strascico, nonché quelle autorizzate al pesca-turismo, possono optare per la continuazione dell'attività, nel periodo di interruzione obbligatoria, con gli attrezzi da posta, palangari, circuizione e draga idraulica, previo sbarco delle attrezzature per lo strascico, ovvero apposizione dei sigilli da parte dell'autorità marittima. A tal fine l'armatore interessato deve darne comunicazione scritta, entro e non oltre il giorno precedente l'inizio dell'in-



terruzione temporanea obbligatoria, al capo del compartimento di iscrizione o all'autorità marittima del porto base.

6. Previo sbarco di tutte le attrezzature da pesca, lo svolgimento, durante i periodi di interruzione disciplinati dal presente decreto, di ulteriori attività diverse da quelle espressamente indicate al precedente comma 4, purché debitamente autorizzate e conformi alla pertinente normativa nazionale e sovranazionale, è utile ai fini del conteggio complessivo dei predetti periodi di interruzione.

7. Al fine di consentire lo svolgimento dell'attività di pesca nelle giornate di sabato e domenica, entro sessanta gg dall'entrata in vigore del presente decreto, è richiesta la sottoscrizione di accordi esclusivamente nazionali fra le organizzazioni cooperative, datoriali e sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale, dandone comunicazione scritta alla direzione generale della pesca marittima e dell'acquacoltura e all'ufficio marittimo di iscrizione e/o di operatività dell'unità da pesca al fine di permettere alle autorità marittime di effettuare i competenti controlli.

#### Art. 7.

##### *Misure sociali*

1. Per i marittimi imbarcati a bordo delle unità che effettuano i periodi d'interruzione temporanea di cui all'articolo 1 attraverso specifico provvedimento del competente Ministero del lavoro e delle politiche sociali di concerto con il Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste e il Ministero dell'economia e delle finanze, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è attivata la «misura sociale a sostegno del reddito» o altre misure di sostegno al reddito equipollenti.

#### Art. 8.

##### *Disposizioni finali*

1. Nelle zone individuate dal decreto direttoriale n. 13128 del 31 dicembre 2019 e successive modificazioni ed integrazioni la pesca professionale esercitata con gli attrezzi «rete a strascico a divergenti», «sfogliara rapido», «reti gemelle a divergenti» «reti da traino pelagiche a coppia», «reti da traino pelagiche a divergenti» e «draghe tirate da natanti (ex traino per molluschi) è vietata, ai fini di realizzare una riduzione di almeno il 20% delle catture di novellame e di riproduttori di nasello, in zone di «nursery», così come previsto dall'art. 11, comma 2 del reg. (UE) n. 1022/2019.

2. In presenza di specifiche esigenze biologiche connesse alle marinerie di propria competenza, le regioni possono deliberare ulteriori periodi supplementari di arresto temporaneo obbligatorio, precedenti o successivi, oltre a quelli definiti all'articolo 1, per le unità autorizzate all'esercizio dell'attività di pesca con reti a strascico a divergenti, sfogliare rapidi e reti gemelle a divergenti.

3. Nei periodi supplementari di cui al comma 2, l'attività di pesca con reti a strascico a divergenti, sfogliare rapidi, reti gemelle a divergenti, è vietata anche ai pescherecci provenienti da altri Compartimenti Marittimi abilitati agli attrezzi da pesca interessati.

4. Il rispetto delle norme relative all'arresto temporaneo obbligatorio è requisito essenziale per l'inserimento e la permanenza dell'iscrizione negli elenchi delle unità autorizzate alla pesca bersaglio degli *stock* demersali, con attrezzi da traino.

5. Le disposizioni previste dal presente decreto in materia di arresto temporaneo, misure tecniche e modalità di esecuzione si intendono vigenti sino all'entrata in vigore delle medesime disposizioni relative all'annualità 2027.

6. Con successivo decreto del direttore generale della pesca marittima e dell'acquacoltura si provvede:

ad autorizzare l'effettuazione di attività di ricerca in mare, a scopi scientifici, nelle acque del Compartimento marittimo in cui si attua la misura;

ad autorizzare lo svolgimento dell'attività di pesca in coincidenza con le festività nazionali, con l'obbligo di effettuare la giornata di recupero entro e non oltre i successivi quindici giorni lavorativi;

a stabilire periodi di fermo differenti rispetto a quanto previsto dal presente decreto;

a modificare i plafond di cui all'art. 2 del presente provvedimento;

ad emanare ulteriori misure di contenimento dello sforzo di pesca, provvedendo, ove necessario, anche alla chiusura delle attività di pesca;

a modificare quanto previsto al comma 1 del presente articolo, in caso di modifiche alle misure di gestione previste dall'art. 11 del reg. (UE) n. 1022/2019;

a individuare misure di gestione *ad hoc* per i palanari che effettuano la pesca attiva delle specie demersali nello stretto di Sicilia (GSA da dodici a sedici) ai sensi delle vigenti raccomandazioni CGPM;

a individuare misure di gestione *ad hoc* per la pesca delle specie demersali praticata con le reti da posta;

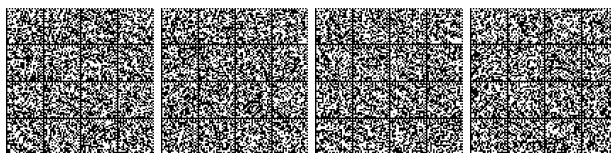
ad adottare, se necessario, nell'areale delle GSA 8, 9, 10 e 11, ulteriori misure di compensazione.

Il presente decreto è sottoposto alla registrazione dei competenti organi di controllo ed è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*, sul sito web del Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste e divulgato mediante affissione nell'albo delle Capitanerie di porto. Il presente decreto entra in vigore nella data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Roma, 19 maggio 2026

*Il Ministro:* LOLLOBRIGIDA

Registrato alla Corte dei conti il 17 giugno 2026  
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero delle imprese e del made in Italy, del Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste e del Ministero del turismo, reg. n. 857



**Modello di comunicazione alla Direzione Generale della pesca marittima e dell'acquacoltura e all'ufficio marittimo di base operativa della scelta per l'anno 2026 dell'utilizzo esclusivo dell'attrezzo "sfogliara rapido (TBB)" per le unità iscritte e/o operanti nelle GSA 17 e 18 (art. 4, commi 1 e 2 del Decreto Ministeriale \_\_\_\_\_)**

Al Ministero dell'agricoltura,  
della sovranità alimentare e delle foreste  
Dipartimento della sovranità alimentare e dell'ippica  
Direzione Generale della pesca marittima e dell'acquacoltura  
PEMAC III  
Via XX Settembre, 20 00187 – Roma  
Via Pec: [aoo.pemac@pec.masaf.gov.it](mailto:aoo.pemac@pec.masaf.gov.it)

**Oggetto: "comunicazione scelta TBB". Anno 2026**

La/Il sottoscritto/a \_\_\_\_\_, nato/a \_\_\_\_\_,  
il \_\_\_\_\_, e residente in \_\_\_\_\_, alla via/piazza  
\_\_\_\_\_ n. \_\_\_\_\_, legale rappresentante/amministratore unico della  
\_\_\_\_\_, con sede in \_\_\_\_\_,  
alla via/piazza \_\_\_\_\_ n. \_\_\_\_\_, armatore/armatrice dell'imbarcazione da pesca  
denominata \_\_\_\_\_, iscritta al n. \_\_\_\_\_ dei  
RR.NN.MM.GG o della Matricole di \_\_\_\_\_ N° UE \_\_\_\_\_, ed avente le  
seguenti caratteristiche tecniche:

LFT (Reg. CEE 2930/86) \_\_\_\_\_, GT (Reg. CEE 2930/86) \_\_\_\_\_,  
Kw (Reg. CEE 2930/86) \_\_\_\_\_.

**consapevole che chiunque rilascia dichiarazioni mendaci è punito ai sensi del Codice penale e delle leggi speciali in materia, ai sensi e per gli effetti dell'art. 76 D.P.R. n. 445/2000:**

**COMUNICA e DICHIARA**

che l'attività di pesca dell'imbarcazione denominata \_\_\_\_\_,  
iscritta al n. \_\_\_\_\_ dei RR.NN.MM.GG o della Matricole di \_\_\_\_\_,  
N° UE \_\_\_\_\_, per l'annualità 2026, sarà svolta utilizzando esclusivamente l'attrezzo "sfogliara rapido (TBB)".  
\_\_\_\_\_, li \_\_\_\_\_

FIRMA

Il/i sottoscritto/i autorizza/no codesta Amministrazione, ai sensi del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, al "trattamento" dei dati personali riportati nella presente domanda, nei documenti richiamati, ivi compresi quelli sensibili, per il perseguimento delle finalità per le quali vengono acquisiti.

\_\_\_\_\_, li \_\_\_\_\_

FIRMA

**Allegare fotocopia del documento di riconoscimento in corso di validità  
Nota: I dati devono essere dattiloscritti o indicati in carattere stampatello**



**Modello di comunicazione alla Direzione Generale della pesca marittima e dell'acquacoltura e all'ufficio marittimo di base operativa della scelta per l'anno 2026 di svolgere in via esclusiva l'attività di pesca dei gamberi di profondità (art. 4, commi 3 e 4 del Decreto Ministeriale \_\_\_\_\_)**

Al Ministero dell'agricoltura,  
della sovranità alimentare e delle foreste  
Dipartimento della sovranità alimentare e dell'ippica  
Direzione Generale della pesca marittima e dell'acquacoltura  
PEMAC III  
Via XX Settembre, 20 00187 – Roma  
Via pec: [aoo.pemac@pec.masaf.gov.it](mailto:aoo.pemac@pec.masaf.gov.it)

**Oggetto: “comunicazione pesca gamberi di profondità” Anno 2026**

La/Il sottoscritto/a \_\_\_\_\_, nato/a \_\_\_\_\_, il  
\_\_\_\_\_, e residente in \_\_\_\_\_, alla via/piazza  
\_\_\_\_\_ n. \_\_\_\_\_, legale rappresentante/amministratore unico della  
\_\_\_\_\_, con sede in  
\_\_\_\_\_, alla via/piazza \_\_\_\_\_ n. \_\_\_\_\_,  
armatore/armatrice dell'imbarcazione da pesca denominata \_\_\_\_\_,  
iscritta al n. \_\_\_\_\_ dei RR.NN.MM.GG o della Matricole di \_\_\_\_\_ N° UE \_\_\_\_\_,  
ed avente le seguenti caratteristiche tecniche:

LFT (Reg. CEE 2930/86) \_\_\_\_\_, GT (Reg. CEE 2930/86) \_\_\_\_\_, Kw (Reg. CEE 2930/86) \_\_\_\_\_.

**consapevole che chiunque rilascia dichiarazioni mendaci è punito ai sensi del codice penale e delle leggi speciali in materia, ai sensi e per gli effetti dell'art. 76 D.P.R. n. 445/2000:**

**COMUNICA e DICHIARA**

di svolgere, per l'annualità 2026, con l'imbarcazione denominata \_\_\_\_\_,  
iscritta al n. \_\_\_\_\_ dei RR.NN.MM.GG o della Matricole di \_\_\_\_\_ N°  
UE \_\_\_\_\_, esclusivamente l'attività di pesca dei gamberi di profondità.

\_\_\_\_\_, li \_\_\_\_\_

FIRMA

Il/i sottoscritto/i autorizza/no codesta Amministrazione, ai sensi del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, al “trattamento” dei dati personali riportati nella presente domanda, nei documenti richiamati, ivi compresi quelli sensibili, per il perseguimento delle finalità per le quali vengono acquisiti.

\_\_\_\_\_, li \_\_\_\_\_

FIRMA

**Allegare fotocopia del documento di riconoscimento in corso di validità  
Nota: I dati devono essere dattiloscritti o indicati in carattere stampatello**



DECRETO 22 giugno 2026.

**Riconoscimento del Consorzio di tutela del Nizza e attribuzione dell'incarico a svolgere le funzioni di promozione, valorizzazione, tutela, vigilanza, informazione del consumatore e cura generale degli interessi di cui all'articolo 41, commi 1 e 4, della legge 12 dicembre 2016, n. 238, per la DOCG «Nizza».**

IL DIRIGENTE DELLA PQA I  
DELLA DIREZIONE GENERALE PER LA PROMOZIONE  
DELLA QUALITÀ AGROALIMENTARE

Visto il regolamento (UE) n. 2024/1143 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 aprile 2024 relativo alle indicazioni geografiche dei vini, delle bevande spiritose e dei prodotti agricoli, nonché alle specialità tradizionali garantite e alle indicazioni facoltative di qualità per i prodotti agricoli, che modifica i regolamenti (UE) n. 1308/2013, (UE) n. 2019/787 e (UE) n. 2019/1753 e che abroga il regolamento (UE) n. 1151/2012;

Visto in particolare l'art. 22 del regolamento (UE) n. 2024/1143 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 aprile 2024 che istituisce il registro delle indicazioni geografiche protette di vini, delle bevande spiritose e dei prodotti agricoli dell'Unione;

Visto il regolamento di esecuzione (UE) 2025/26 della Commissione, del 30 ottobre 2024, che reca modalità di applicazione del regolamento (UE) 2024/1143 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le registrazioni, le modifiche, le cancellazioni, l'applicazione della protezione, l'etichettatura e la comunicazione delle indicazioni geografiche e delle caratteristiche tradizionali garantite, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2019/34 per quanto riguarda le indicazioni geografiche nel settore vitivinicolo e che abroga i regolamenti di esecuzione (UE) n. 668/2014 e (UE) 2021/1236;

Visto il regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013, recante organizzazione comune dei mercati dei prodotti agricoli e che abroga i regolamenti (CEE) n. 922/72, (CEE) n. 234/79, (CE) n. 1037/2001 e (CE) n. 1234/2007 del Consiglio;

Visto in particolare la parte II, titolo II, capo I, sezione 2, del citato regolamento (UE) n. 1308/2013, recante norme sulle denominazioni di origine, le indicazioni geografiche e le menzioni tradizionali nel settore vitivinicolo;

Visto il Regolamento delegato (UE) n. 2019/33 della Commissione del 17 ottobre 2018 che integra il regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le domande di protezione delle denominazioni di origine, delle indicazioni geografiche e delle menzioni tradizionali nel settore vitivinicolo, la procedura di opposizione, le restrizioni dell'uso, le modifiche del disciplinare di produzione, la cancellazione della protezione nonché l'etichettatura e la presentazione;

Visto il Regolamento di esecuzione (UE) n. 2019/34 della Commissione del 17 ottobre 2018 recante modalità di applicazione del regolamento (UE) n. 1308/2013

del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le domande di protezione delle denominazioni di origine, delle indicazioni geografiche e delle menzioni tradizionali nel settore vitivinicolo, la procedura di opposizione, le modifiche del disciplinare di produzione, il registro dei nomi protetti, la cancellazione della protezione nonché l'uso dei simboli, e del regolamento (UE) n. 1306/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda un idoneo sistema di controlli;

Visto il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, recante norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche ed in particolare l'art. 16, comma 1, lettera d);

Visto il decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, coordinato con la legge 16 dicembre 2022, n. 204, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri», con il quale il Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali ha assunto la denominazione di Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 16 ottobre 2023, n. 178, recante: «Riorganizzazione del Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, a norma dell'art. 1 comma 2 del decreto-legge 22 aprile 2023, n. 44, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2023, n. 74»;

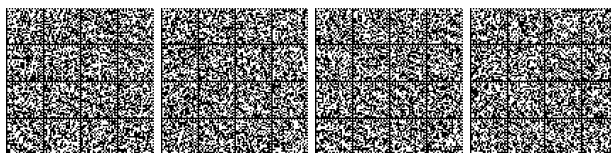
Visto il decreto del Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste del 31 gennaio 2024, n. 0047783, recante individuazione degli uffici di livello dirigenziale non generale del Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste e definizione delle attribuzioni e relativi compiti;

Vista la direttiva del Ministro 23 gennaio 2026 n. 33234, registrata presso la Corte dei conti in data 13 febbraio 2026 con n. 193, recante gli indirizzi generali sull'attività amministrativa e sulla gestione per il 2026;

Vista la direttiva dipartimentale 27 febbraio 2026 n. 98896, registrata presso l'Ufficio centrale di bilancio in data 2 marzo 2026 con n. 141, per l'attuazione degli obiettivi definiti dalla «Direttiva recante gli indirizzi generali sull'attività amministrativa e sulla gestione per l'anno 2026» del 23 gennaio 2026 n. 33234, rientranti nella competenza del Dipartimento della sovranità alimentare e dell'ippica;

Vista la direttiva direttoriale 4 marzo 2026 n. 106153 registrata presso l'Ufficio centrale di bilancio in data 6 marzo 2026 con n. 159, con la quale vengono assegnati gli obiettivi ai titolari degli Uffici dirigenziali di livello non generale della Direzione generale per la promozione della qualità agroalimentare, in coerenza con le priorità politiche individuate nella direttiva del Ministro 23 gennaio 2026 n. 33234, nonché dalla direttiva dipartimentale 27 febbraio 2026 n. 98896;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica del 21 dicembre 2023, registrato alla Corte dei conti in data 16 gennaio 2024, n. 68, concernente il conferimento al dott. Marco Lupo dell'incarico di Capo del Dipartimento della sovranità alimentare e dell'ippica;



Visto il decreto di incarico di funzione dirigenziale di livello generale conferito, ai sensi dell'art. 19, comma 4 del decreto legislativo 165/2001, alla dott.ssa Eleonora Iacovoni, del 7 febbraio 2024 del Presidente del Consiglio dei ministri, registrato dall'Ufficio centrale di bilancio al n. 116, in data 23 febbraio 2024, ai sensi del decreto legislativo n. 123 del 30 giugno 2011 dell'art. 5, comma 2, lettera d);

Visto il decreto del direttore della Direzione generale per la promozione della qualità agroalimentare del 30 aprile 2024, n. 193350, registrato dalla Corte dei conti il 4 giugno 2024 n. 999, con il quale è stato conferito al dott. Pietro Gasparri l'incarico di direttore dell'Ufficio PQA I della Direzione generale della qualità certificata e tutela indicazioni geografiche prodotti agricoli, agroalimentari e vitivinicoli e affari generali della direzione;

Vista la legge 12 dicembre 2016, n. 238 recante Disciplina organica della coltivazione della vite e della produzione e del commercio del vino;

Visto il decreto ministeriale 18 luglio 2018 recante disposizioni generali in materia di costituzione e riconoscimento dei consorzi di tutela per le denominazioni di origine e le indicazioni geografiche dei vini;

Visto il decreto ministeriale del 6 dicembre 2021 recante le disposizioni nazionali applicative dei regolamenti (UE) n. 1308/2013, n. 33/2019 e n. 34/2019 e della legge n. 238/2016, concernenti la procedura per la presentazione e l'esame delle domande di protezione delle DOP, delle IGP, delle menzioni tradizionali dei prodotti vitivinicoli, delle domande di modifica dei disciplinari di produzione e delle menzioni tradizionali e per la cancellazione della protezione;

Visto il decreto dipartimentale 12 maggio 2010, n. 7422 recante disposizioni generali in materia di verifica delle attività attribuite ai consorzi di tutela ai sensi dell'art. 14, comma 15, della legge 21 dicembre 1999, n. 526 e dell'art. 17 del decreto legislativo 8 aprile 2010, n. 61;

Visto il decreto dipartimentale dell'11 febbraio 2025 recante la procedura per il riconoscimento degli agenti vigilatori dei consorzi di tutela delle indicazioni geografiche dei prodotti agricoli, dei vini e delle bevande spiritose;

Viste le linee guida per la predisposizione del programma di vigilanza emanate dall'Ispettorato centrale della tutela della qualità e repressione frodi dei prodotti agro-alimentari, con la nota circolare prot. n. 17898 del 18 ottobre 2018;

Vista l'istanza presentata dal Consorzio di tutela del Nizza, con sede legale in Nizza Monferrato (AT), via Crova n. 2, intesa ad ottenere il riconoscimento ai sensi dell'art. 41, comma 1 della legge 12 dicembre 2016, n. 238 ed il conferimento dell'incarico di cui al comma 1 e 4 dell'art. 41 della citata legge per la DOCG «Nizza»;

Considerato che la denominazione «Nizza», è stata riconosciuta a livello nazionale ai sensi della legge n. 238/2016 e che è una denominazione iscritta nel registro delle indicazioni geografiche protette

dell'Unione ai sensi dell'art. 22 del regolamento (UE) n. 2024/1143 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 aprile 2024;

Verificata la conformità dello statuto del Consorzio di tutela del Nizza, alle prescrizioni della legge 12 dicembre 2016, n. 238 e del DM 18 luglio 2018;

Considerato che il Consorzio di tutela del Nizza, ha dimostrato la rappresentatività di cui al comma 1 e 4 dell'art. 41 della legge n. 238/2016 per la DOCG «Nizza». Tale verifica è stata eseguita sulla base delle attestazioni rilasciate dall'Organismo di controllo, Valoritalia S.r.l., con la nota Prot. CAS-2558491-T6N8Q5/2026 (prot. Masaf n. 0170757 del 13 aprile 2026), autorizzato a svolgere l'attività di controllo sulla denominazione citata;

Ritenuto pertanto necessario procedere al riconoscimento del Consorzio di tutela del Nizza, ai sensi dell'art. 41, comma 1 della legge 12 dicembre 2016, n. 238 ed al conferimento dell'incarico a svolgere le funzioni di promozione, valorizzazione, tutela, vigilanza, informazione del consumatore e cura generale degli interessi di cui al citato art. 41, comma 1 e 4 sulla DOCG «Nizza»;

Decreta:

Art. 1.

1. Il Consorzio di tutela del Nizza è riconosciuto ai sensi dell'art. 41, comma 1, della legge 12 dicembre 2016, n. 238 ed è incaricato di svolgere le funzioni previste dall'art. 41 comma 1 e 4 della citata legge per la DOCG «Nizza». Tale denominazione risulta iscritta nel registro delle indicazioni geografiche protette dell'Unione ai sensi dell'art. 22 del regolamento (UE) n. 2024/1143 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 aprile 2024.

Art. 2.

1. Lo statuto del Consorzio di tutela del Nizza, con sede legale in Nizza Monferrato (AT), via Crova n. 2, è conforme alle prescrizioni della legge 12 dicembre 2016, n. 238 e del DM 18 luglio 2018.

2. Gli atti del Consorzio, dotati di rilevanza esterna, contengono gli estremi del presente decreto di riconoscimento sia al fine di distinguerlo da altri enti, anche non consortili, aventi quale scopo sociale la tutela dei propri associati, sia per rendere evidente che lo stesso è l'unico soggetto incaricato dal Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, allo svolgimento delle funzioni di cui all'art. 41, comma 1 e 4 della legge n. 238/2016 per la DOC «Nizza».

Art. 3.

1. Il Consorzio di tutela del Nizza non può modificare il proprio statuto e gli eventuali regolamenti interni senza il preventivo assenso del Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste.



## Art. 4.

1. L'incarico conferito con il presente decreto ha durata di tre anni a decorrere dal giorno successivo alla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del decreto stesso.

2. L'incarico di cui all'art. 1 del presente decreto comporta l'obbligo delle prescrizioni previste nel presente decreto e può essere sospeso con provvedimento motivato ovvero revocato in caso di perdita dei requisiti previsti dalla legge n. 238/2016 e dal decreto ministeriale 18 luglio 2018.

3. L'incarico di cui al citato art. 1 del presente decreto è automaticamente revocato qualora la Commissione europea decida la cancellazione della protezione, ai sensi dell'art. 25, del regolamento (UE) n. 2024/1143 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 aprile 2024.

Il presente decreto è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana ed entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione.

Roma, 22 giugno 2026

*Il dirigente:* GASPARRI

26A03235

## MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

DECRETO 23 giugno 2026.

**Rilevazione dei tassi di interesse effettivi globali medi ai fini della legge sull'usura, periodo di rilevazione 1° gennaio - 31 marzo 2026. Applicazione dal 1° luglio al 30 settembre 2026.**

### IL DIRIGENTE GENERALE DELLA DIREZIONE V DEL DIPARTIMENTO DEL TESORO

Vista la legge 7 marzo 1996, n. 108, recante disposizioni in materia di usura e, in particolare, l'art. 2, comma 1, in base al quale il Ministero dell'economia e delle finanze, sentita la Banca d'Italia, rileva trimestralmente il tasso effettivo globale medio, comprensivo di commissioni, di remunerazioni a qualsiasi titolo e spese, escluse quelle per imposte e tasse, riferito ad anno degli interessi praticati dalle banche e dagli intermediari finanziari iscritti negli elenchi tenuti dalla Banca d'Italia ai sensi del decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, nel corso del trimestre precedente per operazioni della stessa natura;

Visto l'art. 62, del decreto legislativo 21 novembre 2007, n. 231, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 290 del 14 dicembre 2007, che ha disposto la soppressione dell'Ufficio italiano dei cambi e il passaggio di competenze e poteri alla Banca d'Italia;

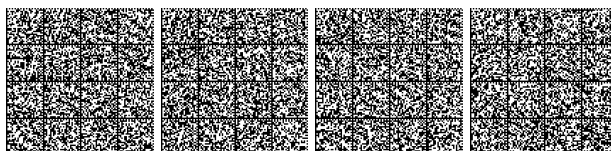
Visto il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, recante «Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche» e in particolare l'art. 4, comma 2, in tema di funzioni, competenze e responsabilità dei dirigenti;

Visto il decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 141, recante «Attuazione della direttiva 2008/48/CE relativa ai contratti di credito ai consumatori, nonché modifiche del Titolo VI del testo unico bancario (decreto legislativo n. 385 del 1993) in merito alla disciplina dei soggetti operanti nel settore finanziario, degli agenti in attività finanziaria e dei mediatori creditizi», come successivamente modificato e integrato e, in particolare, l'art. 10, comma 9;

Vista la rilevazione dei valori medi dei tassi effettivi globali segnalati dalle banche e dagli intermediari finanziari con riferimento al periodo 1° gennaio 2026 - 31 marzo 2026 e tenuto conto della variazione, nel periodo successivo al trimestre di riferimento, del valore medio del tasso applicato alle operazioni di rifinanziamento principali dell'Eurosistema determinato dal Consiglio direttivo della Banca Centrale Europea, la cui misura sostituisce quella del tasso determinato dalla Banca d'Italia ai sensi del decreto legislativo 24 giugno 1998, n. 213, in sostituzione del tasso ufficiale di sconto;

Visto il decreto-legge 29 dicembre 2000, n. 394, convertito, con modificazioni, nella legge 28 febbraio 2001, n. 24, recante interpretazione autentica della legge 7 marzo 1996, n. 108;

Visto il regolamento di cui al decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 17 ottobre 2014, n. 176, recante «Disciplina del microcredito, in attuazione dell'articolo 111, comma 5, del decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385» ed in particolare l'art. 5, comma 6 e l'art. 11, comma 5;



Viste le rilevazioni statistiche sugli interessi di mora, condotte a fini conoscitivi dalla Banca d'Italia d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, su un campione di intermediari secondo le modalità indicate nella nota metodologica;

Visto il proprio decreto del 23 settembre 2025, recante la «Classificazione delle operazioni creditizie per categorie omogenee ai fini della rilevazione dei tassi effettivi globali medi praticati dalle banche e dagli intermediari finanziari»;

Visto, da ultimo, il proprio decreto del 27 marzo 2026, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 75 del 31 marzo 2026 e, in particolare, l'art. 3, comma 3, che attribuisce alla Banca d'Italia il compito di procedere per il trimestre 1° gennaio 2026 - 31 marzo 2026 alla rilevazione dei tassi effettivi globali medi praticati dalle banche e dagli intermediari finanziari;

Tenuto conto delle «Istruzioni per la rilevazione dei tassi effettivi globali medi ai sensi della legge sull'usura» emanate dalla Banca d'Italia (pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 185 del 9 agosto 2016);

Sentita la Banca d'Italia;

Decreta:

#### Art. 1.

1. I tassi effettivi globali medi, riferiti ad anno, praticati dalle banche e dagli intermediari finanziari, determinati ai sensi dell'art. 2, comma 1, della legge 7 marzo 1996, n. 108, e praticati dai soggetti abilitati ai sensi art. 111, del decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, relativamente al trimestre 1° gennaio - 31 marzo 2026, sono indicati nella tabella riportata in allegato (allegato A).

#### Art. 2.

1. Il presente decreto entra in vigore il 1° luglio 2026.

2. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto e fino al 30 settembre 2026, ai fini della determinazione degli interessi usurari ai sensi dell'art. 2, comma 4, della legge 7 marzo 1996, n. 108, come modificato dal decreto-legge 13 maggio 2011, n. 70, convertito con modificazioni dalla legge 12 luglio 2011, n. 106, i tassi riportati nella tabella indicata all'art. 1 del presente decreto devono essere aumentati di un quarto, cui si aggiunge un margine di ulteriori 4 punti percentuali. La differenza tra il limite e il tasso medio non può essere superiore a otto punti percentuali.

#### Art. 3.

1. Le banche e gli intermediari finanziari e ogni altro ente autorizzato all'erogazione del credito, sono tenuti ad affiggere in ciascuna sede o dipendenza aperta al pubblico in modo facilmente visibile la tabella riportata in allegato (allegato A).

2. Le banche e gli intermediari finanziari, al fine di verificare il rispetto del limite di cui all'art. 2, comma 4, della legge 7 marzo 1996, n. 108, come modificato dal decreto-legge 13 maggio 2011, n. 70, convertito con modificazioni dalla legge 12 luglio 2011, n. 106, si attengono ai criteri di calcolo delle «Istruzioni per la rilevazione dei tassi effettivi globali medi ai sensi della legge sull'usura» emanate dalla Banca d'Italia.

3. La Banca d'Italia procede per il trimestre 1° aprile 2026 - 30 giugno 2026 alla rilevazione dei tassi effettivi globali medi praticati dalle banche e dagli intermediari finanziari e dai soggetti abilitati ai sensi dell'art. 111, del decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, con riferimento alle categorie di operazioni indicate nell'apposito decreto del Ministero dell'economia e delle finanze.

4. I tassi effettivi globali medi di cui all'art. 1, comma 1, del presente decreto non sono comprensivi degli interessi di mora contrattualmente previsti per i casi di ritardato pagamento.

5. Secondo l'ultima rilevazione statistica condotta dalla Banca d'Italia d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, i tassi di mora pattuiti presentano, rispetto ai tassi percentuali corrispettivi, una maggiorazione media pari a 1,9 punti percentuali per i mutui ipotecari di durata ultraquinquennale, a 4,1 punti percentuali per le operazioni di leasing e a 3,1 punti percentuali per il complesso degli altri prestiti.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 23 giugno 2026

Il dirigente generale: CAPIELLO



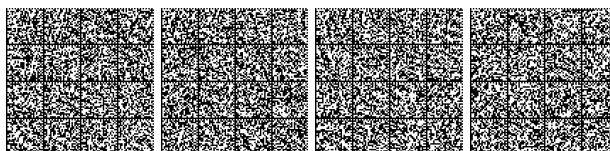
**RILEVAZIONE DEI TASSI DI INTERESSE EFFETTIVI GLOBALI MEDI AI FINI DELLA LEGGE SULL'USURA (\*)**  
 MEDIE ARITMETICHE DEI TASSI SULLE SINGOLE OPERAZIONI DELLE BANCHE E DEGLI INTERMEDIARI FINANZIARI NON BANCARI, CORRETTE  
 PER LA VARIAZIONE DEL VALORE MEDIO DEL TASSO APPLICATO ALLE OPERAZIONI DI RIFINANZIAMENTO PRINCIPALI DELL'Eurosistema  
 PERIODO DI RIFERIMENTO DELLA RILEVAZIONE: 1° GENNAIO - 31 MARZO 2026  
 APPLICAZIONE DAL 1° LUGLIO FINO AL 30 SETTEMBRE 2026

<i>CATEGORIE DI OPERAZIONI</i>	<i>CLASSI DI IMPORTO in unità di euro</i>	<i>TASSI MEDI (su base annua)</i>	<i>TASSI SOGLIA (su base annua)</i>
APERTURE DI CREDITO IN CONTO CORRENTE	fino a 5.000	10,57	17,2125
	oltre 5.000	8,90	15,1250
SCOPERTI SENZA AFFIDAMENTO	fino a 1.500	15,75	23,6875
	oltre 1.500	15,88	23,8500
FINANZIAMENTI PER ANTICIPI SU CREDITI E DOCUMENTI E SCONTO DI PORTAFOGLIO COMMERCIALE, FINANZIAMENTI ALL'IMPORTAZIONE E ANTICIPO FORNITORI	fino a 50.000	8,12	14,1500
	da 50.000 a 200.000	6,53	12,1625
	oltre 200.000	5,02	10,2750
CREDITO PERSONALE		11,68	18,6000
CREDITO FINALIZZATO		10,97	17,7125
FACTORING	fino a 50.000	6,31	11,8875
	oltre 50.000	4,77	9,9625
LEASING IMMOBILIARE - A TASSO FISSO - A TASSO VARIABILE		6,36	11,9500
		5,51	10,8875
LEASING AERONAVALE E SU AUTOVEICOLI	fino a 25.000	9,29	15,6125
	oltre 25.000	8,24	14,3000
LEASING STRUMENTALE	fino a 25.000	9,93	16,4125
	oltre 25.000	7,20	13,0000
MUTUI CON GARANZIA IPOTECARIA - A TASSO FISSO - A TASSO VARIABILE		4,21	9,2625
		4,07	9,0875
PRESTITI CONTRO CESSIONE DEL QUINTO DELLO STIPENDIO E DELLA PENSIONE	fino a 15.000	13,87	21,3375
	oltre 15.000	9,57	15,9625
CREDITO REVOLVING		16,21	24,2100
FINANZIAMENTI CON UTILIZZO DI CARTE DI CREDITO		11,86	18,8250
ALTRI FINANZIAMENTI		14,48	22,1000

AVVERTENZA: AI FINI DELLA DETERMINAZIONE DEGLI INTERESSI USURARI AI SENSI DELL'ART. 2 DELLA LEGGE N. 108/96, I TASSI RILEVATI DEVONO ESSERE AUMENTATI DI UN QUARTO CUI SI AGGIUNGE UN MARGINE DI ULTERIORI 4 PUNTI PERCENTUALI; LA DIFFERENZA TRA IL LIMITE E IL TASSO MEDIO NON PUO' SUPERARE GLI 8 PUNTI PERCENTUALI.

**(\*) Per i criteri di rilevazione dei dati e di compilazione della tabella si veda la nota metodologica allegata al Decreto.**

Le categorie di operazioni sono indicate nel Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 23 settembre 2025 e nelle Istruzioni applicative della Banca d'Italia pubblicate nella Gazzetta Ufficiale n. 185 del 9 agosto 2016.



RILEVAZIONE DEI TASSI DI INTERESSE EFFETTIVI GLOBALI MEDI  
AI FINI DELLA LEGGE SULL'USURA

*Nota metodologica*

La legge 7 marzo 1996, n. 108, volta a contrastare il fenomeno dell'usura, prevede che siano resi noti con cadenza trimestrale i tassi effettivi globali medi, comprensivi di commissioni, spese e remunerazioni a qualsiasi titolo connesse col finanziamento, praticati dalle banche e dagli intermediari finanziari.

Il decreto annuale di classificazione delle operazioni emanato dal Ministero dell'economia e delle finanze ripartisce le operazioni in categorie omogenee e attribuisce alla Banca d'Italia il compito di rilevare i tassi.

La rilevazione dei dati per ciascuna categoria riguarda le medie aritmetiche dei tassi praticati sulle operazioni censite nel trimestre di riferimento. Essa è condotta per classi di importo; non sono incluse nella rilevazione alcune fattispecie di operazioni condotte a tassi che non riflettono le condizioni del mercato (ad es. operazioni a tassi agevolati in virtù di provvedimenti legislativi).

Per le seguenti operazioni: «credito personale», «credito finalizzato», «leasing: immobiliare a tasso fisso e a tasso variabile, aeronavale e su autoveicoli, strumentale», «mutui con garanzia ipotecaria: a tasso fisso e a tasso variabile», «altri finanziamenti», «prestiti contro cessione del quinto dello stipendio e della pensione» e «finanziamenti con utilizzo di carte di credito» i tassi rilevati si riferiscono ai rapporti di finanziamento accessi nel trimestre; per esse è adottato un indicatore del costo del credito analogo al TAEG definito dalla normativa comunitaria sul credito al consumo. Per le seguenti operazioni: «aperture di credito in conto corrente», «scoperti senza affidamento», «credito revolving», «finanziamenti per anticipi su crediti e documenti e sconto di portafoglio commerciale, finanziamenti all'importazione e anticipo fornitori» e «factoring» - i cui tassi sono continuamente sottoposti a revisione - vengono rilevati i tassi praticati per tutte le operazioni in essere nel trimestre, computati sulla base dell'effettivo utilizzo.

La rilevazione interessa l'intero sistema bancario e il complesso degli intermediari finanziari di cui all'art. 106 del testo unico bancario. Nel novero dei soggetti segnalanti sono stati compresi, inoltre, gli operatori di microcredito ossia i soggetti iscritti nell'elenco previsto dall'art. 111 del testo unico bancario.

La Banca d'Italia procede ad aggregazioni tra dati omogenei al fine di agevolare la consultazione e l'utilizzo della rilevazione. Le categorie di finanziamento sono definite considerando l'omogeneità delle operazioni evidenziate dalle forme tecniche adottate e dal livello dei tassi di mercato rilevati.

La tabella - che è stata definita sentita la Banca d'Italia - è composta da ventiquattro tassi che fanno riferimento alle predette categorie di operazioni.

Le classi di importo riportate nella tabella sono aggregate sulla base della distribuzione delle operazioni tra le diverse classi presenti nella rilevazione statistica; lo scostamento dei tassi aggregati rispetto al dato segnalato per ciascuna classe di importo è contenuto. A decorrere dal decreto trimestrale del marzo 2017, la metodologia di calcolo del TEG applica le modifiche introdotte con le nuove «Istruzioni per la rilevazione dei tassi effettivi globali medi ai sensi della legge sull'usura» emanate dalla Banca d'Italia nel luglio 2016. (1)

Il mancato rientro delle aperture di credito scadute o revocate ricade nella categoria «scoperti senza affidamento».

A partire dal decreto trimestrale del settembre 2017, viene unificata la classe di importo della sottocategoria del «credito revolving».

Con riferimento ai prestiti contro cessione del quinto dello stipendio e della pensione di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 180/1950, le modalità di assolvimento dell'obbligo della garanzia assicurativa di cui all'art. 54 del medesimo decreto, secondo quanto previsto dal regolamento ISVAP n. 29 del 16 marzo 2009, non modificano la classificazione di tali operazioni stabilita dal decreto ministeriale emanato ai sensi dell'art. 2, comma 2, della legge n. 108/1996. La disposizione del citato art. 54 del decreto del Presidente della Repubblica

(1) Le nuove istruzioni sono pubblicate nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana del 9 agosto 2016 n. 185 e sul sito della Banca d'Italia (<https://www.bancaditalia.it/compiti/vigilanza/normativa/archivio-norme/contrasto-usura/cusu-istr-tassi>).

n. 180/1950, nello stabilire che gli istituti autorizzati a concedere prestiti contro cessione del quinto «non possono assumere in proprio i rischi di morte o di impiego dei cedenti» è unicamente volta ad escludere che i soggetti finanziatori possano rilasciare garanzie assicurative, attività riservata alle imprese assicurative autorizzate.

Sono state modificate le modalità con cui vengono computati nel TEG gli oneri, inclusa la Commissione di istruttoria veloce, per i quali le nuove Istruzioni hanno reso obbligatorio il calcolo su base annua (moltiplicando per 4 l'onere trimestrale).

Data la metodologia della segnalazione, i tassi d'interesse bancari riportati nella tabella differiscono da quelli rilevati dalla Banca d'Italia nell'ambito delle statistiche dei tassi armonizzati e di quelle della Centrale dei rischi, orientate ai fini dell'analisi economica e dell'esame della congiuntura. Queste rilevazioni si riferiscono a campioni, tra loro diversi, di banche; i tassi armonizzati non sono comprensivi degli oneri accessori e sono ponderati con l'importo delle operazioni; i tassi della Centrale dei rischi si riferiscono alle operazioni di finanziamento di importo pari o superiore a 30 mila euro.

Secondo quanto previsto dalla legge, i tassi medi rilevati vengono corretti in relazione alle variazioni apportate al valore medio del tasso applicato alle operazioni di rifinanziamento principali dell'Eurosistema, determinato dal Consiglio direttivo della Banca centrale europea, nel trimestre di rilevazione nonché nel trimestre successivo a quello di riferimento.

Come prescrive la legge, il limite oltre il quale gli interessi sono da considerarsi usurari si ottiene aumentando i tassi medi di un quarto e aggiungendo un margine di ulteriori quattro punti percentuali. La differenza tra il limite e il tasso medio non può essere superiore a otto punti percentuali.

*Rilevazione sugli interessi di mora*

I tassi effettivi globali medi di cui all'art. 1, comma 1, del presente decreto non sono comprensivi degli interessi di mora contrattualmente previsti per i casi di ritardato pagamento.

I dati di cui al comma 5, dell'art. 3 - forniti a fini conoscitivi - si basano sulle risposte fornite dai partecipanti all'ultima rilevazione statistica condotta dalla Banca d'Italia, d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, la cui elaborazione è stata ultimata nel corso del 2017.

La rilevazione, di natura campionaria, ha interessato le primarie banche e i principali intermediari finanziari operativi sul mercato, selezionati tra quelli soggetti alla segnalazione trimestrale dei TEGM, in base a un criterio di rappresentatività riferito al numero dei contratti segnalati per categoria di operazioni. I valori riportati nel presente decreto si riferiscono a circa due milioni di rapporti. Presso il campione sono state rilevate, in relazione ai contratti accessi nel secondo trimestre 2015, le condizioni pattuite per l'eventuale ritardo nel pagamento, espresse come differenza media in punti percentuali tra il tasso di mora su base annua e il tasso di interesse annuo corrispettivo.

26A03259

**MINISTERO DELLA SALUTE**

DECRETO 12 maggio 2026.

**Quantificazione delle tariffe massime per la remunerazione delle prestazioni di riabilitazione ospedaliera e lungodegenza post acuzie.**

IL MINISTRO DELLA SALUTE

DI CONCERTO CON

IL MINISTRO DELL'ECONOMIA  
E DELLE FINANZE

Visto l'art. 8-*sexies*, del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502 e successive modificazioni recante «Riordino della disciplina in materia sanitaria, a norma dell'art. 1



della legge 23 ottobre 1992, n. 421», che prevede le modalità e i criteri per la definizione delle tariffe massime delle prestazioni sanitarie, disponendo, in particolare:

al comma 5, che «Il Ministro della sanità, sentita l'Agenzia per i servizi sanitari regionali, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, ai sensi dell'art. 120, comma 1, lettera g), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, con apposito decreto individua i sistemi di classificazione che definiscono l'unità di prestazione o di servizio da remunerare e determina le tariffe massime da corrispondere alle strutture accreditate, tenuto conto, nel rispetto dei principi di efficienza e di economicità nell'uso delle risorse, anche in via alternativa, di: a) costi standard delle prestazioni calcolati in riferimento a strutture preventivamente selezionate secondo criteri di efficienza, appropriatezza e qualità dell'assistenza come risultanti dai dati in possesso del Sistema informativo sanitario; b) costi *standard* delle prestazioni già disponibili presso le regioni e le province autonome; c) tariffari regionali e differenti modalità di remunerazione delle funzioni assistenziali attuate nelle regioni e nelle province autonome. Lo stesso decreto stabilisce i criteri generali, nel rispetto del principio del perseguimento dell'efficienza e dei vincoli di bilancio derivanti dalle risorse programmate a livello nazionale e regionale, in base ai quali le regioni adottano il proprio sistema tariffario, articolando tali tariffe per classi di strutture secondo le loro caratteristiche organizzative e di attività, verificate in sede di accreditamento delle strutture stesse. Le tariffe massime di cui al presente comma sono assunte come riferimento per la valutazione della congruità delle risorse a carico del Servizio sanitario nazionale.

Gli importi tariffari, fissati dalle singole regioni, superiori alle tariffe massime restano a carico dei bilanci regionali»;

al comma 6, che con la medesima procedura prevista per la definizione delle tariffe di cui al comma 5, «sono effettuati periodicamente la revisione del sistema di classificazione delle prestazioni e l'aggiornamento delle relative tariffe, tenendo conto della definizione dei livelli essenziali ed uniformi di assistenza e delle relative previsioni di spesa, dell'innovazione tecnologica e organizzativa, nonché dell'andamento del costo dei principali fattori produttivi»;

Visto l'art. 15, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, il quale:

al comma 15, introduce una procedura, in deroga a quella prevista dall'art. 8-*sexies*, comma 5, del decreto legislativo del 30 dicembre 1992, n. 502, per la determinazione delle tariffe in materia di assistenza specialistica ambulatoriale e ospedaliera a carico del Servizio sanitario nazionale e, in particolare, prevede che «il Ministro della salute, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, con proprio decreto, entro il 15 settembre 2012, determina le tariffe massime che le regioni e le province autonome possono corrispondere alle strutture accreditate, di cui all'art. 8-*quater* del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502 e successive modificazioni, sulla base dei dati di costo disponibili e, ove ritenuti congrui ed adeguati, dei

tariffari regionali, tenuto conto dell'esigenza di recuperare, anche tramite la determinazione tariffaria, margini di inappropriata ancora esistenti a livello locale e nazionale»;

al comma 17, per come aggiornato dall'art. 1, comma 322, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, detta precise disposizioni per la definizione delle tariffe regionali nei termini seguenti: «Gli importi tariffari, fissati dalle singole regioni, superiori alle tariffe massime di cui al comma 15 restano a carico dei bilanci regionali. Tale disposizione si intende comunque rispettata dalle regioni per le quali il Tavolo di verifica degli adempimenti, istituito ai sensi dell'art. 12 dell'Intesa sancita dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano nella seduta del 23 marzo 2005, abbia verificato il rispetto dell'equilibrio economico-finanziario del settore sanitario. Qualora le regioni si avvalgano della deroga di cui al secondo periodo, le medesime regioni sottopongono al Tavolo di verifica degli adempimenti la programmazione annuale previsionale, nella quale è data evidenza dell'impatto derivante dall'incremento delle tariffe oltre il massimo e del rispetto dell'equilibrio economico-finanziario del servizio sanitario regionale. Per le regioni che hanno sottoscritto l'accordo di cui all'art. 1, comma 180, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, la valutazione è effettuata nell'ambito delle modalità attuative previste dall'accordo stesso. Le regioni che si sono avvalse della deroga di cui al secondo periodo sottopongono al Tavolo di verifica degli adempimenti, anche nell'ambito dell'esame dell'equilibrio di gestione del servizio sanitario regionale, la rendicontazione annuale che dia evidenza dell'impatto derivante dall'incremento delle tariffe oltre il massimo. Nel caso in cui, nell'ambito delle singole annualità, siano state applicate tariffe maggiorate rispetto al valore massimo nazionale e non si verifichi l'equilibrio di bilancio del servizio sanitario regionale, le regioni, nell'esercizio finanziario successivo, pongono in essere i necessari interventi di recupero. Alle medesime regioni è preclusa la facoltà di avvalersi della deroga di cui al secondo periodo nell'esercizio successivo a quello in cui è stato verificato il mancato raggiungimento dell'equilibrio di bilancio. Gli accordi contrattuali di cui all'art. 8-*quinquies* del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502, tengono conto di tali circostanze»;

Visto il decreto del Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali 18 dicembre 2008 recante «Aggiornamento dei sistemi di classificazione adottati per la codifica delle informazioni cliniche contenute nella scheda di dimissione ospedaliera e per la remunerazione delle prestazioni ospedaliere», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 56 del 9 marzo 2009;

Visto il decreto del Ministro della salute di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze 18 ottobre 2012 recante «Remunerazione prestazioni di assistenza ospedaliera per acuti, assistenza ospedaliera di riabilitazione e di lungodegenza *post* acuzie e di assistenza specialistica ambulatoriale» pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 23 del 28 gennaio 2013, che ha provveduto a determinare, in attuazione dell'art. 15 del citato decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, le tariffe nazionali massime di riferimento per la remunerazione delle prestazioni di assistenza ospedaliera e di assistenza specialistica ambulatoriale, nonché a individuare, in applicazione dell'art. 8-*sexies*, comma 5, del decreto



legislativo 30 dicembre 1992, n. 502, i criteri generali in base ai quali le regioni adottano il proprio sistema tariffario, nel rispetto dei principi di appropriatezza e di efficienza;

Visto il decreto del Ministro della salute di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze 2 aprile 2015, n. 70, recante il «Regolamento recante definizione degli standard qualitativi, strutturali, tecnologici e quantitativi relativi all'assistenza ospedaliera», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 127 del 4 giugno 2015;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 12 gennaio 2017 recante «Definizione e aggiornamento dei livelli essenziali di assistenza (LEA) di cui all'art. 1, comma 7, del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 65 del 18 marzo 2017, ai sensi dell'art. 1, comma 559, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, che include i nuovi nomenclatori dell'assistenza specialistica ambulatoriale e dell'assistenza protesica, che disciplinano interamente le relative materie;

Visto il decreto del Ministro della salute di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze 25 novembre 2024 recante «Definizione delle tariffe relative all'assistenza specialistica ambulatoriale e protesica», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 302 del 27 dicembre 2024, con il quale sono determinate le tariffe massime di riferimento per la remunerazione delle prestazioni di assistenza specialistica ambulatoriale e di assistenza protesica a decorrere dal 30 dicembre 2024;

Visto l'art. 1, comma 280, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, che dispone: «Al fine di aggiornare le valutazioni inerenti all'appropriatezza e al sistema di remunerazione delle prestazioni di assistenza ospedaliera erogate dal Servizio sanitario nazionale, entro il 30 giugno 2023, con decreto del Ministro della salute, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, si provvede all'aggiornamento delle tariffe massime per la remunerazione delle prestazioni di assistenza ospedaliera per acuti erogate in regime di ricovero ordinario e diurno a carico del Servizio sanitario nazionale, congiuntamente all'aggiornamento dei sistemi di classificazione adottati per la codifica delle informazioni cliniche contenute nella scheda di dimissione ospedaliera. Le predette tariffe massime, come aggiornate con il decreto di cui al primo periodo, costituiscono limite tariffario invalicabile per le prestazioni rese a carico del Servizio sanitario nazionale e sono aggiornate ogni due anni con la medesima procedura di cui al primo periodo»;

Visto l'art. 1, comma 300, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, che dispone: «Al fine di garantire al Servizio sanitario nazionale le risorse necessarie per provvedere alla progressiva attuazione dell'aggiornamento delle tariffe massime per la remunerazione delle prestazioni di riabilitazione ospedaliera e di lungodegenza erogate in *post acuzie* e dell'aggiornamento delle tariffe massime per la remunerazione delle prestazioni di assistenza ospedaliera per acuti erogate in regime di ricovero ordinario e diurno in attuazione dell'art. 1, comma 280, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, è autorizzata la spesa di 77 milioni di euro per l'anno 2025, destinata ai *Diagnosis Related Groups (DRG) post acuzie* e di 1.000 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2026, destinata rispettivamente per 350 milioni di euro ai *DRG post acuzie* e per 650 milioni di euro ai *DRG per acuti*»;

Vista l'intesa adottata il 10 luglio 2014 tra il Governo, le regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano concernente il «Patto per la salute per gli anni 2014-2016» (rep. atti n. 82/CSR), all'art. 9 (Sistema di remunerazione delle prestazioni sanitarie);

Visto il decreto del Ministro della salute 18 gennaio 2016 che ha istituito e nominato la Commissione permanente di cui all'art. 9 del Patto per la salute per gli anni 2014-2016;

Visto il successivo decreto del Ministro della salute 26 maggio 2022 con il quale è stata determinata la nuova composizione della Commissione permanente di cui all'art. 9 del Patto per la salute per gli anni 2014-2016 e, in particolare, l'art. 1, comma 4, laddove prevede che la commissione, nel corso dello svolgimento della propria attività, può sentire le associazioni di categoria e le società scientifiche e ha la facoltà, ove se ne ravvisi la necessità, di avvalersi di esperti, nonché i successivi decreti del Ministro della salute 21 giugno 2022 e 1° agosto 2023 con i quali si opera una ulteriore revisione dei componenti della citata Commissione permanente;

Tenuto conto dell'esito della seduta plenaria della Commissione permanente tariffe del 10 novembre 2025 che ha visto la definitiva approvazione della proposta tariffaria di cui al presente decreto, in applicazione di quanto stabilito dall'art. 8-*sexies*, comma 5, del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502, unitamente alla relazione che descrive il percorso metodologico seguito dalla medesima commissione nella definizione della proposta tariffaria di cui al presente decreto;

Visto il decreto del Ministro della salute 5 agosto 2021, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 34 del 10 febbraio 2022, recante «Criteri di appropriatezza dell'accesso ai ricoveri di riabilitazione ospedaliera» che, tra l'altro, definisce per la disciplina «Recupero e riabilitazione funzionale (codice 56)» i seguenti tre differenti livelli di complessità in regime di ricovero, in base alla diversa gravità delle patologie disabilitanti e delle problematiche concomitanti, caratterizzati da un diverso fabbisogno di assistenza medica, infermieristica e riabilitativa, da un diverso utilizzo di attrezzature, farmaci, dispositivi, nonché da una diversa durata del periodo appropriato per il completamento del progetto riabilitativo:

ricoveri di riabilitazione intensiva ad alta complessità (codice 56a);

ricoveri di riabilitazione intensiva a minore complessità (codice 56b);

ricoveri di riabilitazione estensiva (codice 56c);

Visto l'art. 6 del decreto del Ministro della salute 5 agosto 2021 che prevede un periodo di sperimentazione delle disposizioni contenute nello stesso decreto, a seguito della adozione della scheda di dimissione ospedaliera (SDO) riabilitativa da parte del Ministero della salute e dell'adeguamento dei sistemi informatici regionali, mantenendo in vigore, fino alla fine della sperimentazione, per tutte le finalità amministrative, le norme nazionali e regionali in essere in merito alla riabilitazione ospedaliera in tutti i *setting* codice 56, 28 e 75;

Visto il decreto del Ministro della salute n. 165 del 26 settembre 2023, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 272 del 21 novembre 2023, contenente il «Regolamento recante modificazioni e integrazioni al regolamento recante norme concernenti l'aggiornamento della disciplina del flusso informativo sui dimessi dagli istituti di ricovero pubblici e privati»;



Considerato che alla data di adozione del presente decreto non risulta concluso il periodo di sperimentazione di cui all'art. 6 del decreto del Ministro della salute 5 agosto 2021;

Ritenuto, pertanto, con il presente decreto di dover dare attuazione alle disposizioni di cui all'art. 1, comma 300, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, determinando le tariffe massime di riferimento per la remunerazione delle prestazioni di assistenza ospedaliera di riabilitazione e di lungodegenza *post acuzie* mantenendo l'articolazione delle tariffe già definita con il precedente decreto del Ministro della salute di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze del 18 ottobre 2012, affidando a un successivo provvedimento ministeriale iso-risorse la revisione della valorizzazione tariffaria presente, in applicazione dei contenuti del decreto del Ministro della salute 5 agosto 2021, all'esito della richiamata sperimentazione;

Ritenuto, altresì, di dover fissare l'entrata in vigore delle disposizioni di cui al presente decreto al giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana;

Visto il parere dell'Agenzia nazionale per i servizi sanitari nazionali (Agenas) espresso con nota n. 11767 del 17 novembre 2025, che segue il precedente parere n. 11583 del 13 novembre 2025 dell'Agenzia e il successivo riscontro con nota n. 19644 del 14 novembre 2025 del Ministero della salute;

Sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, nella seduta del 2 aprile 2026 (rep. atti n. 47/CSR);

Decreta:

Art. 1.

*Finalità e ambito di applicazione*

1. In applicazione dell'art. 1, comma 300, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, e in coerenza con quanto previsto dall'art. 8-*sexies*, comma 5, del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502, il presente decreto determina le tariffe massime di riferimento per la remunerazione delle prestazioni di riabilitazione ospedaliera e di lungodegenza erogate in *post acuzie*, individuate sulla base del percorso metodologico di cui alla relazione allegata e di cui costituisce parte integrante (allegato 1).

2. Le tariffe massime di cui al presente decreto valgono come tariffe di riferimento per la compensazione di mobilità interregionale.

Art. 2.

*Aggiornamento delle tariffe per le prestazioni di riabilitazione ospedaliera e di lungodegenza erogate in post acuzie*

1. Le tariffe giornaliere massime per la remunerazione delle prestazioni di riabilitazione ospedaliera, erogate in regime di ricovero ordinario e diurno a carico del Servi-

zio sanitario nazionale, sono riportate nell'allegato 2 che costituisce parte integrante del presente decreto. L'allegato 2 riporta anche i valori soglia dei ricoveri ordinari, per classi di categorie diagnostiche maggiori (di seguito MDC), oltre i quali si applica la specifica tariffa giornaliera ridotta indicata nel medesimo allegato. Per i ricoveri diurni, la tariffa giornaliera ridotta indicata nel suddetto allegato si applica agli accessi erogati oltre i valori soglia, per MDC, stabiliti a livello regionale.

2. Le tariffe giornaliere massime per la remunerazione delle prestazioni di lungodegenza *post acuzie* sono riportate nell'allegato 2 del presente decreto. Per tali prestazioni, la remunerazione delle giornate erogate oltre il valore soglia della degenza è effettuata sulla base della tariffa giornaliera ridotta, come riportato nel medesimo allegato 2.

Art. 3.

*Criteri generali per l'adozione dei tariffari regionali*

1. Le regioni e le province autonome per l'adozione dei propri tariffari ricorrono, anche in via alternativa, ai medesimi criteri individuati per la determinazione delle tariffe massime nazionali, di cui alle lettere *a)*, *b)* e *c)* dell'art. 8-*sexies*, comma 5, primo periodo, del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502. Le regioni tengono conto, altresì, nella definizione dei propri tariffari regionali, di quanto previsto dall'art. 15, comma 17, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, per come successivamente aggiornato dall'art. 1, comma 322, della legge 30 dicembre 2024, n. 207.

2. Le regioni e le province autonome possono adottare, per la remunerazione dei propri erogatori pubblici e privati accreditati tariffe ridotte rispetto a quelle definite con il presente decreto anche qualora ciò sia utile per promuovere l'appropriatezza delle prestazioni i processi di de-ospedalizzazione.

Art. 4.

*Disposizioni transitorie e finali*

1. Le disposizioni di cui al presente decreto entrano in vigore dal giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e si applicano alle regioni a statuto speciale e alle province autonome compatibilmente con gli statuti di autonomia e le relative norme di attuazione.

Il presente decreto viene inviato agli organi di controllo secondo la normativa vigente e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

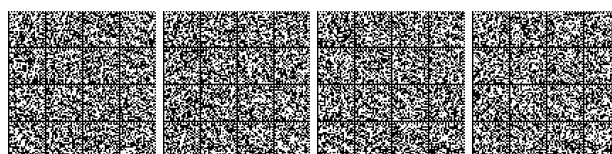
Roma, 12 maggio 2026

*Il Ministro della salute:* SCHILLACI

*Il Ministro dell'economia e delle finanze:* GIORGETTI

Registrato alla Corte dei conti il 6 giugno 2026

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero della salute e del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, reg. n. 605



RELAZIONE ILLUSTRATIVA E METODOLOGICA PER LA DEFINIZIONE DELLE TARIFFE MASSIME PER LA REMUNERAZIONE DELLE PRESTAZIONI DI RIABILITAZIONE OSPEDALIERA E LUNGODEGENZA *POST ACUZIE*

SOMMARIO

1. IL QUADRO GIURIDICO DI RIFERIMENTO
2. CLASSIFICAZIONE E CARATTERISTICHE DELLE PRESTAZIONI DI ASSISTENZA OSPEDALIERA DI RIABILITAZIONE E DI LUNGODEGENZA *POST ACUZIE*
3. IL SISTEMA DI TARIFFAZIONE VIGENTE
4. IL PERCORSO E L'APPROCCIO METODOLOGICO UTILIZZATO PER AGGIORNAMENTO DELLE TARIFFE PER ASSISTENZA OSPEDALIERA DI RIABILITAZIONE E DI LUNGODEGENZA *POST ACUZIE*
5. STUDI DISPONIBILI RELATIVI ALL'ANALISI DI COSTO
  - STUDIO PILOTA DELL'EMILIA-ROMAGNA
  - STUDIO AGENAS
  - OSSERVAZIONI AGLI STUDI DISPONIBILI
6. LA RILEVAZIONE DEI COSTI PER GIORNATA DI DEGENZA E LA METODOLOGIA DI DETERMINAZIONE DELLE TARIFFE DI RIABILITAZIONE E LUNGODEGENZA *POST ACUZIE*

1. IL QUADRO GIURIDICO DI RIFERIMENTO

La determinazione delle tariffe massime nazionali, ai sensi dell'art. 8-*sexies* del decreto legislativo n. 502/1992, rientra nell'ambito delle tradizionali funzioni governative di programmazione sanitaria ed economica.

La recente emanazione del decreto del Ministro della salute, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, del 25 novembre 2024, recante la «Definizione delle tariffe relative all'assistenza specialistica ambulatoriale e protesica», ha permesso di dare piena applicazione su tutto il territorio nazionale ai contenuti del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 12 gennaio 2017 (DPCM LEA) recante «Definizione e aggiornamento dei livelli essenziali di assistenza, di cui all'art. 1, comma 7, del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502». Le tariffe nazionali relative all'assistenza ospedaliera sono a normativa vigente quelle fissate dal decreto ministeriale 18 ottobre 2012.

In tale quadro generale si inserisce la legge 30 dicembre 2024 n. 207 recante il «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2025 e bilancio pluriennale per il triennio 2025-2027», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 305 Supplemento ordinario n. 43 del 31 dicembre 2024, che all'art. 1, comma 300, stabilisce che «Al fine di garantire al Servizio sanitario nazionale le risorse necessarie per provvedere alla progressiva attuazione dell'aggiornamento delle tariffe massime per la remunerazione delle prestazioni di riabilitazione ospedaliera e di lungodegenza erogate in *post acuzie* e dell'aggiornamento delle tariffe massime per la remunerazione delle prestazioni di assistenza ospedaliera per acuti erogate in regime di ricovero ordinario e diurno in attuazione dell'art. 1, comma 280, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, è autorizzata la spesa di 77 milioni di euro per l'anno 2025, destinata ai *Diagnosis Related Groups (DRG) post acuzie* e di 1.000 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2026, destinata rispettivamente per 350 milioni di euro ai *DRG post acuzie* e per 650 milioni di euro ai *DRG per acuti*.»

L'emanazione del presente provvedimento finalizzato ad aggiornare le tariffe massime per la remunerazione delle prestazioni di riabilitazione ospedaliera e di lungodegenza erogate in *post acuzie* costituisce provvedimento finalizzato all'aggiornamento tariffario delle prestazioni sanitarie ricomprese nel decreto del Presidente del Consiglio dei ministri LEA 2017 consentendo l'utilizzo del relativo finanziamento previsto.

Il presente provvedimento è adottato in conformità a quanto previsto dall'art. 9 (Sistema di remunerazione delle prestazioni sanitarie) del Patto per la salute per gli anni 2014-2016, oggetto dell'Intesa sancita nella seduta del 10 luglio 2014 della Conferenza Stato-regioni (rep. atti n. 82/CSR), in applicazione dell'art. 8-*sexies*, commi 5 e 6, del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502.

In particolare, il citato art. 9 del Patto per la salute per gli anni 2014-2016 ha previsto l'istituzione, senza oneri a carico della finanza pubblica, presso il Ministero della salute di una Commissione permanente, costituita dai rappresentanti dello stesso Ministero, del Ministero dell'economia e delle finanze, della Conferenza delle regioni e province autonome e dell'Agenzia nazionale per i servizi sanitari regionali (Agenas), con il compito di provvedere, nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica, alle seguenti attività:

aggiornare e mantenere le tariffe massime di riferimento per le prestazioni sanitarie di assistenza ospedaliera per acuti, di riabilitazione, di lungodegenza *post-acuzie*, di assistenza specialistica ambulatoriale e di assistenza protesica;

individuare le funzioni assistenziali ed i relativi criteri di remunerazione massima;

definire criteri e parametri di riferimento per l'individuazione di classi tariffarie;

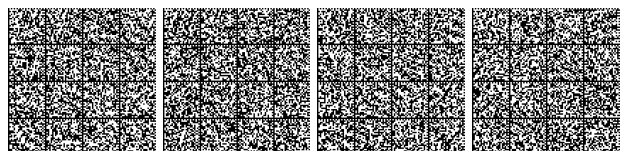
promuovere la sperimentazione di metodologie per la definizione di tariffe per i percorsi terapeutici assistenziali territoriali.

La commissione, formalmente istituita con decreto del Ministero della salute del 18 gennaio 2016, si è insediata il 2 febbraio 2016 presso la sede del Ministero della salute. Con il successivo decreto del Ministero della salute del 26 maggio 2022 si è provveduto al rinnovo dei componenti (ulteriormente modificati con decreti del 21 giugno 2022 e del 1° agosto 2023) ed alla individuazione di ulteriori funzioni legate alla definizione di regole e criteri di remunerazione dei servizi di telemedicina.

2. CLASSIFICAZIONE E CARATTERISTICHE DELLE PRESTAZIONI DI ASSISTENZA OSPEDALIERA DI RIABILITAZIONE E DI LUNGODEGENZA *POST ACUZIE*

La riabilitazione, accanto alla prevenzione e alla diagnosi e cura, costituisce il terzo pilastro del sistema sanitario per il completamento delle attività a tutela della salute dei cittadini. L'insieme delle pratiche riabilitative rappresenta un percorso mirato e personalizzato volto al raggiungimento del miglior livello di autonomia possibile sul piano fisico, funzionale, sociale, intellettuale e relazionale degli assistiti colpiti da malattia, lesioni o disabilità.

Al fine di garantire la presa in carico globale dell'assistito, la Conferenza Stato-regioni, in sede di accordo del 7 maggio 1998 (rep. atti n. 457/CSR), ha emanato le prime «Linee-guida del Ministro della sanità per le attività di riabilitazione», mentre il successivo «Piano di Indirizzo per la riabilitazione» del 10 febbraio 2011 (rep. atti n. 30/CSR) ha definito i principi a cui le regioni e le province autonome devono ispirarsi per l'organizzazione dei modelli erogativi, per il miglioramento dei sistemi riabilitativi e per una maggiore omogeneità delle prestazioni, dell'accuratezza e dell'appropriatezza, oltre agli strumenti e metodi per la realizzazione dei suddetti principi. L'attività riabilitativa viene quindi classificata per livello di intensità, per regime di erogazione e per fase dell'intervento. Infine, l'accordo Stato-regioni del 4 agosto 2021 (rep. atti n. 124/CSR) ha definito



le «Linee di indirizzo per la individuazione di percorsi appropriati nella rete di riabilitazione», mentre il conseguente decreto del Ministero della salute 5 agosto 2021 ha disciplinato i «Criteri di appropriatezza dell'accesso ai ricoveri di riabilitazione ospedalieri».

L'ambito di applicazione del suddetto decreto sono i ricoveri dei pazienti adulti effettuati in regime ordinario e diurno (DH - *Day Hospital*) da Unità operative afferenti alle discipline Unità spinale (codice 28), recupero e riabilitazione funzionale (codice 56), neuroriabilitazione (codice 75) e attribuibili principalmente alle macro categorie diagnostiche (MDC) MDC 1-Malattie e disturbi del sistema nervoso, MDC 4-Malattie e disturbi dell'apparato respiratorio, MDC 5-Malattie e disturbi dell'apparato cardiocircolatorio, MDC 8-Malattie e disturbi dell'apparato muscolo scheletrico fino a tutti gli altri MDC 2-3-6-7-9 fino a 25 e gli altri DRG non classificabili. A quest'ultimi si aggiungono i pazienti ricoverati in lungodegenza *post* acuzie (codice 60), provenienti da degenze per acuti, mediche o chirurgiche, con quadri clinici instabili che necessitano di importanti trattamenti sanitari.

Inoltre, viene precisato che per «ricoveri di riabilitazione conseguenti ad evento acuto», devono intendersi i ricoveri di riabilitazione ospedaliera effettuati in regime ordinario e diurno (DH) in Unità operative afferenti alle suddette discipline e relative MDC che sono stati preceduti, nei dodici mesi precedenti al ricovero in riabilitazione, da un ricovero in acuzie rilevabile attraverso la ricostruzione del percorso assistenziale (longitudinale) dei pazienti, mediante le informazioni presenti nel flusso informativo della scheda di dimissione ospedaliera (SDO). Vengono pertanto definiti i criteri da adottare per un'appropriatezza associazione dei ricoveri al codice disciplina e alle relative MDC, tenendo conto della correlazione clinica tra le diagnosi (principale o secondaria) di dimissione indicate nella SDO del ricovero in acuzie e il successivo ricovero di riabilitazione. A tal proposito è opportuno precisare che il decreto del Ministero della salute 26 settembre 2023, ha previsto l'integrazione e l'aggiornamento delle informazioni raccolte dal flusso SDO (tracciato C) relative alle sole dimissioni di ricoveri effettuati presso reparti di riabilitazione (discipline con codici 28, 56, 75), prevedendo le scale di disabilità e di complessità clinica per la valutazione dell'appropriatezza dei ricoveri, allo scopo di fornire una migliore descrizione del ricovero riabilitativo e di rappresentarne il prodotto assistenziale anche in termini di esito. In seguito a tale implementazione, è stato pertanto possibile avviare, dal 1° gennaio 2024, il periodo di sperimentazione dei criteri di appropriatezza dell'accesso ai ricoveri di riabilitazione ospedaliera sanciti dal decreto 5 agosto 2021 e individuati nel protocollo definito dal gruppo tecnico interistituzionale incaricato di realizzare la sperimentazione, ai sensi dell'art. 6 del medesimo decreto.

L'attività di sperimentazione di cui sopra non risulta conclusa alla data del presente decreto.

Per la disciplina recupero e riabilitazione funzionale (codice 56), il decreto 5 agosto 2021 definisce tre differenti livelli di complessità in regime di ricovero, in base alla diversa gravità delle patologie disabilitanti e delle problematiche concomitanti, caratterizzati da un diverso fabbisogno di assistenza medica, infermieristica e riabilitativa, da un diverso utilizzo di attrezzature, farmaci, dispositivi, nonché da una diversa durata del periodo appropriato per il completamento del progetto riabilitativo.

I livelli di complessità definiti sono i seguenti:

- ricoveri di riabilitazione intensiva ad alta complessità (codice 56a);
- ricoveri di riabilitazione intensiva a minore complessità (codice 56b);
- ricoveri di riabilitazione estensiva (codice 56c).

I livelli di complessità sono correlati a specifici criteri di appropriatezza basati sulla presenza, nella SDO del ricovero di riabilitazione (SDOr), di specifici codici ICD-9-CM1(1) rappresentativi di situazioni di complessità clinico-assistenziale per comorbidità da patologie concomitanti e interagenti con la prognosi riabilitativa, tali da aggravare il percorso diagnostico, clinico-terapeutico e assistenziale e dei valori in ingresso indicati nel protocollo sperimentale per le scale di funzionalità premorbosa *Rankin Scale*, di disabilità *Barthel Index* (BI), *Barthel Index Dyspnea* (BD) (solo per riabilitazione respiratoria), *Six Minute walk test* (6MWT) (solo per riabilitazione cardiologica) e di complessità *Rehabilitation Complexity Scale* (RCS) individuate per la valutazione del grado di disabilità per ciascun livello di complessità delle strutture che presentano codice disciplina 56.

L'attività ospedaliera di riabilitazione intensiva ad alta specializzazione afferisce invece all'Unità spinale (codice disciplina 28) e alla neuro-riabilitazione (codice disciplina 75).

Le Unità di neuroriabilitazione sono strutture finalizzate alla presa in carico di pazienti affetti da esiti di gravi cerebrolesioni acquisite (GCA), persone affette da danno cerebrale, di origine traumatica o di altra natura, tale da determinare una condizione di coma più o meno protratta con punteggio GCS (*Glasgow Coma Scale*) inferiore o uguale a 8, e associate a menomazioni sensorimotorie, cognitive o comportamentali che comportano disabilità grave, ovvero pazienti con esiti di grave cerebrolesione acquisita, di origine traumatica o di altra natura, che presentano tra le diagnosi principali o secondarie uno o più codici ICD9-CM precisati dal citato decreto 5 agosto 2021, con inserimento obbligatorio nella SDO di valori di ingresso delle specifiche scale di funzionalità indicate nel protocollo sperimentale relativi a indicatori di gravità sia della compromissione funzionale che della complessità riabilitativo assistenziale superiori a soglie definite dal gruppo tecnico che si occupa di realizzare la suddetta sperimentazione.

Le Unità spinali sono strutture di alta specialità destinate ad accogliere il paziente con lesione midollare traumatica e non traumatica, con l'obiettivo del recupero della massima autonomia e indipendenza, compatibilmente con il livello di lesione midollare e con le sue condizioni generali. Il decreto 5 agosto 2021, in analogia a quanto operato per le altre due discipline, provvede a indicare gli elementi del flusso SDO per identificare i pazienti affetti da «mielolesione» afferenti al codice disciplina 28.

Rispetto all'attività riabilitativa, si evidenzia che la stessa può anche esplicitarsi attraverso la lungodegenza medica (codice disciplina 60), ovvero attraverso un regime assistenziale destinato ad accogliere pazienti provenienti da degenze per acuti, mediche o chirurgiche, con quadri clinici instabili che necessitano di trattamenti sanitari rilevanti.

In coerenza con la disamina effettuata e in accordo con le «Linee di indirizzo per la individuazione di percorsi appropriati nella rete di riabilitazione», in sede ospedaliera, il riferimento per la corretta e omogenea codifica è il sistema internazionale di classificazione ICD9-CM, mentre per gli aspetti remunerativi, che saranno oggetto di approfondimento nei successivi paragrafi, si fa riferimento al sistema DRG e alla classificazione MDC.

### 3. IL SISTEMA DI TARIFFAZIONE VIGENTE

Il decreto del Ministero della salute 18 ottobre 2012, avente ad oggetto «Remunerazione prestazioni di assistenza ospedaliera per acuti, assistenza ospedaliera di riabilitazione e di lungodegenza *post* acuzie e di assistenza specialistica ambulatoriale», all'allegato 2 riporta le tariffe giornaliere nazionali massime per la remunerazione delle prestazioni di riabilitazione ospedaliera, erogate in regime di ricovero ordinario e diurno, a carico del SSN.

Le suddette tariffe, definite per giornata di degenza e per singola MDC, sono ulteriormente distinte in «ricovero ordinario, durata di degenza entro ed oltre il valore soglia» e «ricovero diurno, entro ed oltre il valore soglia». Per ciascuna MDC viene pertanto riportato il numero di giornate da considerare come valore soglia, inoltre, la tariffa massima della giornata di ricovero ordinario, oltre il valore soglia specifico per MDC, è abbattuta del 40%. Al contempo, la tariffa massima per accesso in ricovero diurno è pari all'80% di quella relativa al ricovero ordinario, inoltre è previsto un abbattimento del 40% della tariffa massima di remunerazione dell'accesso in ricovero diurno qualora venga superato il valore soglia relativo al numero di accessi specifico per MDC e stabilito dalla normativa regionale.

Il medesimo decreto 18 ottobre 2012 specifica che per particolari soggetti, ovvero per coloro che sono affetti da grave cerebrolesione acquisita e per i pazienti mielolesi con una gravità di lesione A, B, C (classificazione dell'*American Spinal Injury Association*) la tariffa giornaliera è maggiorata rispetto a quella prevista per la categoria MDC associabile; inoltre, per questa tipologia di pazienti riconducibili ai codici disciplina 75

(1) International Classification of Diseases, 9th revision, Clinical Modification



e 28, non viene applicato l'abbattimento tariffario pari al 40% previsto per il superamento del valore soglia definito. Separatamente, viene indicata la tariffa per la lungodegenza (codice disciplina 60) per la quale non è prevista la modalità di ricovero in regime diurno. Anche in questo caso la tariffa massima giornaliera oltre il valore soglia prevede un abbattimento del 40%, mentre per i pazienti in stato vegetativo o di minima coscienza la tariffa giornaliera risulta maggiorata e non sono previsti abbattimenti connessi alla durata del ricovero.

#### 4. IL PERCORSO E L'APPROCCIO METODOLOGICO UTILIZZATO PER L'AGGIORNAMENTO DELLE TARIFFE MASSIME NAZIONALI PER ASSISTENZA OSPEDALIERA DI RIABILITAZIONE E DI LUNGODEGENZA POST ACUZIE

Per aggiornare gli strumenti informativi e normativi riguardanti i ricoveri di riabilitazione, il Ministero della salute - Direzione generale della programmazione e dell'edilizia sanitaria (d'ora in poi DGPROGS) ha avviato un percorso condiviso con la Direzione generale del sistema informativo, le cui competenze sono poi confluite nel 2025 nell'Unità di missione per l'attuazione degli interventi del PNRR, e con le società scientifiche di riabilitazione, volto alla definizione del nucleo minimo di contenuti informativi da integrare nella SDO per descrivere adeguatamente i ricoveri di riabilitazione ospedaliera e per rappresentarne il prodotto assistenziale, anche in termini di esito. Tale percorso ha portato all'emanazione del richiamato decreto del Ministero della salute 26 settembre 2023, che ha disposto l'implementazione delle informazioni raccolte dal flusso SDO relative alle sole dimissioni di ricoveri effettuati presso reparti di riabilitazione (codici discipline 28, 56, 75), rendendo possibile l'avvio, a partire dall'anno 2024, della sperimentazione dei criteri di appropriatezza dell'accesso ai ricoveri di riabilitazione ospedaliera definiti con il decreto 5 agosto 2021 e individuati nel protocollo definito dal gruppo tecnico interistituzionale, ai sensi del citato art. 6 dello stesso decreto.

La sperimentazione dei suddetti criteri, oltre a consentire l'attribuzione della casistica appropriata alle tre differenti discipline di riferimento, consentirà anche di ottenere maggiori informazioni per lo studio dei profili di costo utili ai prossimi aggiornamenti delle tariffe delle prestazioni di riabilitazione ospedaliera.

Per quanto riguarda le nuove previsioni normative in ambito riabilitativo, come già descritto al paragrafo 2, il decreto 5 agosto 2021 ha introdotto tre diversi livelli di complessità per le unità operative di codice disciplina 56 (Recupero e riabilitazione funzionale), nei quali viene erogata la grande maggioranza dei ricoveri di riabilitazione.

Tale previsione, oltre a consentire una migliore definizione dell'appropriatezza in base alla complessità del ricovero, consente di superare per il codice 56 la remunerazione a tariffa unica per giornata di degenza basata sulla MDC di appartenenza del ricovero. La distinzione del codice 56 in tre sottolivelli consente, pertanto, di introdurre una differenziazione delle tariffe che tenga conto dei livelli di complessità della casistica e dei diversi gradi di intensità riabilitativa, collegando la remunerazione alle risorse impiegate nel trattamento.

Considerate le suddette premesse, nelle more di portare a compimento il sopracitato lavoro, il Ministero della salute ha avviato un'attività finalizzata alla revisione e all'aggiornamento delle vigenti tariffe per le prestazioni, di riabilitazione nel rispetto dell'impianto normativo vigente. Pertanto è stata effettuata, coerentemente con quanto sancito dal decreto legislativo n. 502/1992, una preliminare valutazione delle tariffe regionali vigenti, quindi una valutazione delle analisi e studi di costo disponibili, e infine, una elaborazione di dati di costo resi disponibili nel corso dei lavori.

#### 5. STUDI DISPONIBILI RELATIVI ALL'ANALISI DI COSTO

##### 5.1 STUDIO PILOTA DELL'EMILIA-ROMAGNA

Per definire una metodologia utile per la rilevazione dei costi delle prestazioni di tipo riabilitativo, il Ministero della salute ha stipulato con la Regione Emilia-Romagna un accordo di collaborazione (DGR n. 2275/2018), ai sensi dell'art. 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241, finalizzato allo sviluppo di uno strumento di rilevazione dei costi dei ricoveri di riabilitazione, da testare su un campione di strutture riabilitative della regione stessa e potenzialmente estendibile a un campione allargato di strutture collocate sul territorio nazionale. I risultati dello studio sono stati trasmessi al Ministero della salute nel mese di giugno 2021. La scelta dell'Emilia-Romagna è stata motivata dal fatto che la rete regionale dell'offerta riabilitativa pubblica e privata accreditata di tale regione è organizzata sin dal 2002 sul modello *Hub&spoke*, coerentemente con quanto indicato nel decreto del Ministero della salute n. 70 del 2015, presenta un buon tasso di attrazione per pazienti provenienti da altre regioni e, dal 2016, ha introdotto l'uso di scale per la valutazione della disabilità (*Barthel Index - BI*) e della complessità clinico-assistenziale (*Rehabilitation Complexity Scale - RCS*) per tutti i ricoveri nei reparti di riabilitazione.

Il suddetto accordo ha stabilito, nell'ambito della ripartizione dei compiti tra le parti, l'impegno della Regione Emilia-Romagna a effettuare uno studio pilota con i seguenti obiettivi:

1. Classificazione dei profili di consumo iso-risorse per le discipline aventi codice 75, 28 e 56 secondo i tre livelli di complessità del ricovero riabilitativo come definiti dal decreto ministeriale 5 agosto 2021, con il contributo di strumenti oggettivi quali le scale di valutazione di disabilità ( <i>Barthel Index - BI</i> ) e complessità clinico riabilitativa ( <i>Rehabilitation Complexity Scale - RCS</i> ).
2. Predisposizione di una metodologia e raccolta dei dati di consumo/costi per caso trattato e per livello di complessità. Modello <i>micro-costing</i> .
3. Analisi dei consumi/costi per complessità della casistica e introduzione di eventuali fattori di correzione.

I risultati finali attesi e relativi indicatori sono i seguenti:

1. Classificazione per disciplina e per livello di complessità clinico assistenziale di gruppi di patologie a cui associare potenziali profili di consumo/costi simili.
2. Elaborazione di una metodologia di rilevazione dei costi dei ricoveri in riabilitazione da sperimentare su un campione di strutture dell'Emilia-Romagna e da poter poi riprodurre su scala nazionale.
3. Report finale con esiti della sperimentazione della metodologia sul campione di strutture della Regione Emilia-Romagna.



Per adempiere a tale mandato, la Regione Emilia-Romagna ha provveduto a stipulare specifici accordi di collaborazione con le Aziende sanitarie USL e le Aziende ospedaliero-universitarie della regione, nonché con le strutture private accreditate. Inoltre, è stato costituito un apposito gruppo di lavoro deputato alla definizione di una metodologia per la rilevazione dei costi dei ricoveri di riabilitazione, costituito da professionisti appartenenti alle strutture pubbliche e private accreditate, dai direttori sanitari delle Aziende collaboratrici e dal referente per il Ministero della salute.

Il gruppo di lavoro è giunto alla definizione di una metodologia di indagine, proponendo due procedure:

I.	<u>Indagine retrospettiva</u> per la rilevazione dei dati di costo della riabilitazione ospedaliera attraverso i dati della contabilità analitica (CoAn) forniti dai controlli di gestione delle strutture pubbliche e private accreditate in tutti i <i>setting</i> riabilitativi di interesse (discipline con codici 28, 56, 75).
II.	<u>Indagine prospettica</u> per la raccolta di dati di consumo per caso trattato (Modello <i>micro-costing</i> ) e per la identificazione, secondo quanto previsto dal decreto ministeriale 5 agosto 2021 di differenti livelli di complessità clinica della disciplina codice 56 (riabilitazione intensiva), ovvero maggiore complessità 56a, media complessità 56b e minore complessità che comprende anche la riabilitazione estensiva 56c. Quest'ultimo obiettivo della indagine è stato perseguito attraverso l'uso delle scale riabilitative <i>Rehabilitation Complexity Scale (RCS-EV13)</i> e <i>Barthel Index (BI)</i> .

La selezione per tipologia di *setting* (discipline con codici 28, 56 e 75) del campione di strutture partecipanti allo studio pilota, è stata effettuata in riferimento all'anno 2018 prendendo in considerazione i seguenti elementi:

a) compilazione di almeno 1 delle 2 scale riabilitative nella SDO riabilitativa;

b) distribuzione in riferimento alla disciplina con codice 56, della casistica di ricovero per le 4 MDC oggetto del decreto ministeriale 5 agosto 2021 sui criteri di appropriatezza (MDC 1-Sistema nervoso; MDC 4-Apparato respiratorio; MDC 5-Apparato cardio-circolatorio; MDC 8-Apparato muscolo-scheletrico, tessuto connettivo). L'osservazione si è concentrata sulle strutture pubbliche e private accreditate che hanno soddisfatto il punto a);

c) distribuzione del numero dei posti letto, del numero dei dimessi e del totale delle giornate di degenza fra strutture pubbliche e private accreditate.

Sono state selezionate le seguenti strutture (sei strutture private accreditate e otto pubbliche per la disciplina con codice 56, una struttura pubblica e una privata accreditata per la disciplina con codice 75 e 2 strutture pubbliche per la disciplina con codice 28):

<u>Riabilitazione intensiva (disciplina codice 56)</u>	Ospedali privati accreditati di San Giacomo (PC), Ospedale Villa Igea (MO), Ospedale Villa Pineta (MO), Ospedale Villa Bellombra (BO), Ospedale Villa Maria Cecilia (RA), Ospedale Sol et Salus (RN) e presso le Aziende Ospedaliero-Universitarie di Parma, Modena, Bologna, Ferrara, lo IOR di Bologna, gli Ospedali Santa Maria Nuova e Correggio dell'Azienda USL di Reggio Emilia e presso l'Ospedale di Cesenatico dell'Azienda USL della Romagna.
<u>Neuroriabilitazione (disciplina codice 75)</u>	Ospedale Privato Accreditato Cardinal Ferrari di Fontanellato (PR) e l'Azienda Ospedaliero-Universitaria di Ferrara.
<u>Unità spinale (disciplina codice 28)</u>	Lo studio è stato effettuato presso le Unità Spinali di Montecatone Rehabilitation Institute Spa nel territorio dell'Azienda USL di Imola e di Villanova D'Arda nel territorio della Azienda USL di Piacenza.

#### 5.1.1 Indagine retrospettiva per la rilevazione dei dati di costo e relativi risultati

Come già rappresentato, la rilevazione retrospettiva dei dati di costo della riabilitazione ospedaliera è stata effettuata attraverso i dati della contabilità analitica forniti dal controllo di gestione delle strutture coinvolte. I fattori produttivi utilizzati per il calcolo del costo *standard* di produzione delle prestazioni osservate sono:

Costi diretti di disciplina	consumo di beni sanitari e non sanitari, acquisto di prestazioni sanitarie, prestazioni sanitarie interne, ammortamenti di attrezzature, beni e fabbricati ad uso esclusivo, servizi non sanitari, trasporti sanitari, affitti, locazioni, noleggi e <i>leasing</i> , personale medico, personale infermieristico (dirigenza e comparto), operatori della riabilitazione, personale amministrativo (dirigenza e comparto), personale tecnico, dirigenza non medica, altro personale.
Costi indiretti di struttura	utenze, ammortamenti e manutenzioni di attrezzature, beni e fabbricati ad uso esclusivo e ad uso non esclusivo.
Costi generali dell'unità produttiva della prestazione	costi per la direzione generale, gli organi e organismi aziendali, le direzioni infermieristiche, socio-sanitarie, i servizi amministrativi di supporto, l'ufficio comunicazione, i servizi informatici, il servizio formazione, i costi di assicurazione.



Il criterio di rilevazione utilizzato per i costi del personale è il metodo del costo effettivo, considerando il valore di competenza economica (maturato) del periodo e non il valore pagato. Per quanto riguarda l'attribuzione del personale dipendente alle discipline, ciascun dipendente è allocato, dal punto di vista contabile, a una unità di offerta specifica alla quale fornisce il proprio contributo per la produzione di prestazioni e servizi.

Infine, per tutti gli stabilimenti partecipanti sono stati raccolti i dati relativi al numero dei posti letto e alle giornate di degenza di tutti i ricoveri e in qualsiasi MDC.

Una volta completata la raccolta delle informazioni richieste, è stato quindi calcolato il costo medio pieno per giornata di degenza per ciascun setting (discipline con codici 28, 56, 75) e in ognuna delle strutture partecipanti allo studio, giungendo al costo medio regionale della giornata di riabilitazione per le tre discipline di seguito riassunti:

	CODICE 56		CODICE 75		CODICE 28	
	pubblici (8)	privati (6)	pubblici (1)	privati (1)	pubblici (2)	privati (0)
Costi medi per giornata di degenza						
Beni e servizi	86,4€	45,8€	129,7€		118,3€	
Personale	254,1€	158,7€	237,8€		253,7€	
Costi generali	49,6 €	88,5€	88,6€		93,1€	
Costo medio totale	<b>390,1€</b>	<b>293€</b>	<b>456,2€</b>		<b>465,2€</b>	

Le tre discipline della riabilitazione ospedaliera mostrano costi per giornata di degenza significativamente differenti, derivanti dalla tipologia di casistica trattata, in particolare le strutture aventi discipline con codice 28 e 75 hanno costi per giornata di degenza nettamente maggiori rispetto alle strutture aventi discipline con codice 56.

Questa differenza è attribuibile alla casistica più complessa, che inevitabilmente si riflette su un maggior assorbimento di beni e servizi, ma soprattutto su un maggior impegno di personale.

Si osserva anche una sostanziale differenza nel costo giornaliero della disciplina con codice 56 tra strutture pubbliche (390 euro) e private (293 euro); in particolare, per il personale si rileva una dotazione superiore per le strutture pubbliche, che si traduce in un costo per giornata di degenza di quasi 100 euro superiore rispetto a quelle private. Ciò in relazione alla diversa natura dei contratti di lavoro del personale dipendente con particolare rilevanza di quello medico (nel pubblico tutti i medici sono dipendenti, nel privato la maggior parte dei medici è assunta con contratto libero-professionale che presenta un costo inferiore).

I costi generali delle strutture private sono significativamente superiori a quelli delle strutture pubbliche. Ciò a causa del diverso dimensionamento (maggiore) delle strutture pubbliche (le private rappresentano anche realtà mono-specialistiche), con la possibilità di una maggiore ripartizione dei costi generali tra i reparti.

Infine, i costi di beni e servizi delle strutture pubbliche risultano molto più elevati rispetto a quelli osservati nelle strutture private. Ciò perché le otto strutture pubbliche analizzate vi sono strutture che, pur avendo posti letto attribuiti alla disciplina con codice 56, trattano pazienti complessi con maggiore impegno anche in termini di beni e servizi.

#### I. 5.1.2 Indagine prospettica per la rilevazione dei dati di costo per caso trattato e relativi risultati

Come anticipato, lo studio pilota ha previsto una indagine prospettica per la determinazione dei consumi per caso trattato sulla base dei dati di *micro-costing*, rilevando ogni principale intervento clinico-riabilitativo (dalla diagnosi alla cura) proposto durante la degenza e per ciascun paziente ricoverato nei reparti con disciplina con codice 56, nelle principali MDC (1,4,5,8).

Lo stesso studio ha previsto di indagare, attraverso l'uso delle scale riabilitative RCS-Ev13 e BI (*Barthel Index*), i livelli di complessità della disciplina ospedaliera di riabilitazione avente codice 56.

Il gruppo di lavoro ha discusso e identificato una lista delle principali variabili di interesse al raggiungimento degli obiettivi di studio, giungendo al calcolo della dimensione campionaria e alla definizione delle modalità di raccolta delle informazioni identificate.

Il calcolo della dimensione campionaria è stato effettuato considerando un'analisi multivariata della covarianza, andando a indagare le differenze tra trenta gruppi di pazienti (ogni gruppo rappresenta una variabile dipendente), caratterizzati ciascuno da un profilo di *outcome* espresso in termini di disabilità (*Barthel Index*) e complessità (RCS-EV13) cioè variabili indipendenti. Inoltre, il modello ha previsto una serie di variabili secondarie (*covariate*) che potrebbero influenzare la relazione tra le variabili dipendenti e quelle indipendenti di interesse primario.

Per la raccolta e registrazione dei dati di costo, delle caratteristiche utili a definire il profilo clinico dei casi e a identificare le differenti organizzazioni degli stabilimenti partecipanti, sono state ideate specifiche schede di rilevazione dati, la cui compilazione è stata a carico delle strutture partecipanti. In particolare è stata elaborata una scheda di informazioni per struttura e una scheda informazioni per paziente.

Il processo di analisi ha previsto tre fasi preliminari:

#### Fase 1. Attribuzione univoca delle valorizzazioni dei dati di consumi

Il primo processo di valorizzazione dei dati di consumo è stato effettuato mediante due differenti procedure dovute alla diversità delle due realtà sanitarie coinvolte: alle prestazioni erogate dalle strutture pubbliche è stata attribuita una valorizzazione secondo quanto riportato nel tariffario regionale quale *proxy* del dato di costo, è stato invece richiesto a ciascuna privata accreditata di indicare, per ogni prestazione erogata, i propri dati di consumo. Ai fini di una analisi omogenea delle variabili di *micro-costing*, è risultato utile identificare, per ciascuna variabile, un unico valore economico da attribuire a entrambe le tipologie di strutture.

#### Fase 2. Procedura di controllo qualità del dato

Alla conclusione della raccolta del dato e della attribuzione economica univoca per ogni prestazione registrata, la procedura sperimentale ha previsto una fase di controllo della qualità del dato con l'obiettivo di favorire l'affidabilità dell'indagine statistica e del risultato.



**Fase 3. Classificazione dei livelli di complessità della disciplina con codice 56**

La classificazione dei differenti livelli di complessità della disciplina con codice 56 è stata raggiunta esaminando la distribuzione dei dati attraverso una tecnica statistico-metodologica comunemente adottata in clinica per facilitare e condividere l'interpretazione dei punteggi delle scale di valutazione. In particolare, si è proceduto a ricodificare in classi (o *range*) il punteggio totale della scala, considerando ogni classe rappresentativa di proprie caratteristiche "cliniche" osservabili nel paziente.

All'interno di queste classi è stato quindi indagato il profilo clinico tipico del paziente ricoverato in reparti con codice 56 e sono state identificate, nella distribuzione delle classi di BI e RCS, due macro-aree, ovvero l'area di appropriatezza di ricovero e quella di inappropriata.

Adottando lo stesso approccio clinico, è stato possibile identificare, all'interno dell'area di appropriatezza di ricovero, tre ulteriori aree distinte:

A. Area caratterizzata da una minor complessità a fronte di un'ampia distribuzione di disabilità (codice 56c - riabilitazione estensiva).
B. Area caratterizzata da una riduzione del grado di disabilità a fronte di un aumento della complessità e una riduzione della complessità a fronte di un incremento della disabilità, che potrebbe quindi essere interpretabile come rappresentativa del profilo più tipico del paziente (codice 56b - riabilitazione di media complessità).
C. Area rappresentativa di un dato informativo di massima complessità e disabilità (codice 56a).

I dati di consumo per caso trattato sono stati calcolati moltiplicando la valorizzazione economica di ciascuna prestazione erogata, di cui alla soprariportata «Fase I.», per il numero di prestazioni di ciascun caso registrato e dividendo tale risultato per il numero di giornate di ricovero.

L'indagine ha previsto quindi un approfondimento dei rapporti tra la distribuzione dei consumi, identificando i «pesi» del campione raccolto. È stato attribuito il valore di 100% al consumo totale medio o mediano emerso per giornata di degenza, sono stati ricavati i «pesi percentuali» di ciascuna classe A-B-C in ciascuna MDC.

Dalla distribuzione percentuale dei pesi si rileva come il rapporto tra l'MDC 1 e il totale risulti maggiore rispetto alle altre categorie diagnostiche, inoltre emerge che il peso minore sia rappresentato dalla MDC 8.

I rapporti nella distribuzione dei pesi sembrano infine mostrare un profilo coerente anche nei gradi di complessità delle classi A-B-C per la disciplina con codice 56, dove la classe A risulta maggiore della B e della classe C.

### II. 5.1.3 Integrazione indagine retrospettiva e prospettica e risultanze finali dello studio

Al fine di identificare un possibile costo medio pieno per giornata di degenza e per MDC, sono stati integrati i pesi percentuali, come descritti sopra, con il costo medio pieno per giornata di degenza risultato dalla indagine retrospettiva, arrivando così a definire un costo medio pieno per giornata di degenza nelle differenti MDC e nelle rispettive e complessive classi A-B-C.

Tali risultanze sono sintetizzate nella tabella seguente:

		GRID. CODICE 56				GRID. CODICE 56			
MDC		A	B	C	Tot.	A	B	C	Tot.
5	<b>Cardiological</b>	363,49 €	335,88 €	215,08 €	321,24 €	113,9%	105,3%	67,4%	100,7%
1	<b>Neurological</b>	397,42 €	371,5 €	197,78 €	378,13 €	124,6%	116,5%	62,0%	118,5%
8	<b>Orthopedical</b>	278,01 €	378,97 €	190,36 €	275,48 €	87,2%	118,8%	59,7%	86,4%
4	<b>Pneumological</b>	405,14 €	350,65 €	201,51 €	346,13 €	127,0%	109,9%	63,2%	108,5%
<b>Totale</b>		<b>358,91 €</b>	<b>314,24 €</b>	<b>200,25 €</b>	<b>319,00 €</b>	<b>112,5%</b>	<b>98,5%</b>	<b>62,8%</b>	<b>100,0%</b>

Tra gli aspetti di particolare interesse emersi dallo studio è stato evidenziato l'impatto delle prestazioni tecniche della riabilitazione (fisioterapia, massoterapia, logoterapia, terapia occupazionale) quale variabile rappresentativa del profilo di complessità A-B-C del paziente ricoverato in riabilitazione intensiva e dei suoi profili di consumo in tutte le MDC considerate, pertanto la stessa può essere utilizzata in ottica predittiva per i costi della riabilitazione ospedaliera su scala nazionale.

### 5.2 STUDIO AGENAS

In data il 16 agosto 2021 è stato siglato un accordo di collaborazione in base al quale la DGPROGS del Ministero della salute ha affidato all'Agenas la realizzazione del «Progetto nazionale per lo sviluppo e la sperimentazione di un nuovo sistema di misurazione e valorizzazione dei prodotti delle strutture ospedaliere - It Drg». L'accordo prevedeva lo studio dei costi relativi ai ricoveri per acuti associati ai nuovi gruppi It.DRG e ai pesi relativi ad essi correlati. Gli esiti dello studio così impostato sono stati trasmessi da Agenas alla DGPROGS in data 28 settembre 2023, poi integrato il successivo 27 ottobre da uno studio finalizzato alla valorizzazione tariffaria per le prestazioni di riabilitazione ospedaliera in regime di ricovero.

La rilevazione ha riguardato le discipline con codici 28, 56 e 75 ed è stata condotta con strutture private accreditate indicate da Associazioni di riferimento (AIOP-ARIS) e attraverso autocandidature delle strutture.



Le strutture di riabilitazione interessate dalla rilevazione sono state le seguenti:

- I.R.C.C.S. Fondazione Santa Lucia (Regione Lazio);
- I.R.C.C.S. Ospedale San Raffaele (Regione Lazio);
- I.R.C.C.S. Ospedale Sacro Cuore Don Calabria (Regione Veneto).

La rilevazione è stata condotta attraverso l'utilizzo del tracciato *record* già predisposto da Agenas per la rilevazione dei costi delle prestazioni sanitarie ospedaliere, opportunamente riadattato per il nuovo ambito di indagine della riabilitazione *post-acuzie*.

Sono stati quindi rilevati i costi diretti, i costi di supporto e i costi generali e amministrativi. Il costo medio è stato calcolato ponderando i costi rilevati con il numero delle giornate di degenza relative a ogni struttura. Tale costo medio fa riferimento al costo per giornata di degenza in regime di ricovero ordinario ospedaliero.

Per la rilevazione dai costi del personale impiegato sono stati utilizzati i dati di costo rilevati nelle singole strutture, suddivisi per singolo codice disciplina, mentre in altri casi sono stati utilizzati i dati così come forniti dalle singole strutture sanitarie. Inoltre, è stato assunto che il numero dei ricoveri effettuati nel corso dell'anno 2022 fosse una variabile costante per il calcolo della stima dell'impatto.

La tabella seguente sintetizza per singola disciplina, i dati dei casi totali analizzati (in giornate di degenza), il costo medio e la tariffa nazionale vigente di cui all'allegato 2 del decreto del Ministero della salute 18 ottobre 2012:

COSTO MEDIO PER CODICE DISCIPLINA E GIORNATE DI DEGENZA			
Codice disciplina	N° di giornate di degenza analizzate	Costo medio per giornata di degenza	Tariffa vigente
28 - Unità Spinale	30.145	485,76 €	470 €
56 - Recupero e riabilitazione funzionale	190.246	226,86 €	da 231 € a 272.70 €
75 - Neuroriabilitazione ad alta specializzazione	67.777	521,72 €	470 €
75 - Neuroriabilitazione ad alta specializzazione- Post Coma	15.619	598,81 €	470 €

### 5.3 CONSIDERAZIONI SUGLI STUDI DISPONIBILI

Lo studio effettuato dalla Regione Emilia-Romagna, rappresenta un'ottima base di partenza, dal punto di vista metodologico, per porre le fondamenta per il cambiamento delle regole di sistema e di remunerazione che si inquadrano nel più ampio percorso tracciato dal Ministero della salute per aggiornare gli strumenti informativi e normativi riguardanti i ricoveri di riabilitazione, volto alla definizione del nucleo minimo di contenuti informativi da integrare nella SDO per descrivere adeguatamente i ricoveri di riabilitazione ospedaliera e per rappresentarne il prodotto assistenziale anche in termini di esito (flusso SDO), relative alle sole dimissioni di ricoveri effettuati presso reparti di riabilitazione (discipline con codici 28, 56, 75). La sperimentazione dei suddetti criteri, oltre a consentire l'attribuzione della casistica appropriata alle tre differenti discipline di riferimento, consentirà, come detto, anche di ottenere maggiori informazioni per lo studio dei profili di costo utili per l'aggiornamento delle tariffe di cui all'allegato 2 del decreto del Ministero della salute 18 ottobre 2012, nonché alla futura manutenzione delle stesse.

In quest'ottica, lo studio risulta valido per acquisire informazioni utili alla rilevazione dei dati di costo per fattori produttivi utilizzati per il calcolo del costo *standard* di produzione della prestazione di riabilitazione. Tuttavia, dall'estrazione della SDO, e in particolare delle giornate di degenza nella disciplina avente codice 56, si evince che circa il 70% della produzione è erogata dal privato accreditato. La stratificazione del campione, nello studio sopra presentato, non ricalca tale percentuale, ancor di più per quanto concerne le discipline aventi codici 75 (neuro-riabilitazione) e 28 (unità spinale).

Il lavoro condotto da Agenas, sotto il profilo metodologico, è basato su un sistema di analisi volto a rilevare il costo pieno della produzione per singolo caso di ricovero con discipline aventi codice 28 (unità spinale), 56 (recupero e riabilitazione funzionale), 75 (neuroriabilitazione ad alta specializzazione e *post coma*), costruendo un «modello misto», basato in minima parte sulla tecnica del *direct costing* (valorizzazione dei fattori produttivi attraverso l'imputazione diretta dei costi derivanti da un sistema di contabilità analitica), e per la maggior parte sulla tecnica dell'*Activity Based Costing* (ABC), per la valorizzazione dei costi non direttamente imputabili. Si rileva la bassa numerosità del campione delle strutture utilizzato: sole tre strutture (tutte IRCCS) di cui due del Lazio, tutte private accreditate, e una della Regione Veneto, autocandidatesi per lo studio. Tale aspetto risulta evidente dal confronto tra il dato nazionale dei posti letto e quelli attivi presso le strutture indicate:

Tipo di erogatore	28			56			75		
	PL Italia	campione Agenas	% su Italia	PL Italia	campione Agenas	% su Italia	PL Italia	campione Agenas	% su Italia
Pubblico	442	0	0%	5.409	0	0%	730	0	0%
Privato Accreditato	247	45	18%	17.962	335	2%	1.726	324	19%
<b>Totale Complessivo</b>	<b>689</b>	<b>45</b>	<b>7%</b>	<b>23.371</b>	<b>335</b>	<b>1%</b>	<b>2.456</b>	<b>324</b>	<b>13%</b>

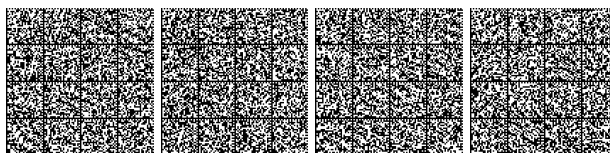
La dimensione campionaria scelta non garantisce la stratificazione necessaria alla raccolta di dati statisticamente significativi e dunque non consente l'estensione dei risultati su scala nazionale.

Tenuto conto dei caveat metodologici rappresentati, gli studi descritti non possano essere, in generale, presi in considerazione come una proposta di aggiornamento delle tariffe nazionali; tuttavia possano essere utilizzati come termine di confronto di un'analisi ben più ampia e strutturata su scala nazionale di cui si dirà più avanti.

### 6. LA RILEVAZIONE DEI COSTI PER GIORNATA DI DEGENZA E LA METODOLOGIA DI DETERMINAZIONE DELLE TARIFFE DI RIABILITAZIONE E LUNGODEGENZA *POST ACUZIE*

Sulla base di quanto sopra esposto, il Ministero della salute ha approfondito le risultanze degli studi già disponibili, effettuando una rilevazione campionaria ben più ampia, basata sui dati della contabilità analitica forniti dal controllo di gestione delle strutture pubbliche e private accreditate delle regioni opportunamente selezionate.

È stata dapprima condotta un'analisi preliminare a partire dalle SDO 2023, che ha ricostruito la frequenza a livello nazionale, in termini di copertura, per le giornate di degenza per le discipline aventi codice 56, 75 e 28.

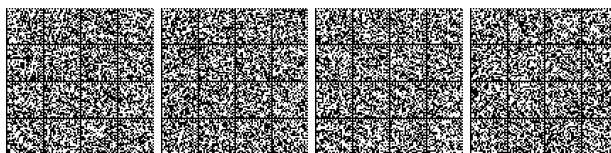


In particolare, per la disciplina con il codice 56, come si evince nella tabella sottostante, le strutture pubbliche e private di sette Regioni (in ordine Lombardia, Piemonte, Lazio, Veneto, Campania, Sicilia ed Emilia-Romagna) erogano circa l'80% del totale nazionale delle giornate di degenza:

<b>cod</b>	<b>Regione</b>	<b>casi</b>	<b>gg_degenza</b>	<b>%ggDeg</b>	<b>% cumulativa</b>
030	Lombardia	72.056	1.785.141	26%	
010	Piemonte	35.170	898.750	13%	40%
120	Lazio	30.955	890.391	13%	53%
050	Veneto	24.209	511.859	8%	60%
150	Campania	14.167	462.876	7%	67%
190	Sicilia	16.059	375.198	6%	73%
080	Emilia-Romagna	15.189	336.619	5%	78%
160	Puglia	10.826	283.898	4%	82%
180	Calabria	7.759	192.145	3%	85%
070	Liguria	8.232	160.640	2%	87%
090	Toscana	6.233	147.435	2%	89%
130	Abruzzo	6.400	137.186	2%	92%
110	Marche	4.619	116.029	2%	93%
042	P.A. Trento	5.826	110.694	2%	95%
100	Umbria	3.895	81.499	1%	96%
200	Sardegna	3.800	68.417	1%	97%
041	P.A. Bolzano	3.199	67.558	1%	98%
170	Basilicata	1.479	47.184	1%	99%
060	Friuli V.G.	1.867	43.894	1%	99%
140	Molise	1.121	24.283	0%	100%
020	Valle d'Aosta	813	13.483	0%	100%

Lo stesso può dirsi per la disciplina con codice 28: le strutture pubbliche e private accreditate di Sette Regioni (in ordine Emilia-Romagna, Veneto, Lombardia, Piemonte, Sicilia, Lazio e Friuli V.G) erogano circa l'80% del totale nazionale delle giornate di degenza:

<b>cod</b>	<b>Regione</b>	<b>casi</b>	<b>gg_degenza</b>	<b>%ggDeg</b>	<b>% cumulativa</b>
080	Emilia-Romagna	707	48.394	24%	
050	Veneto	357	26.557	13%	38%
030	Lombardia	293	20.989	11%	48%
010	Piemonte	265	18.113	9%	58%
190	Sicilia	199	17.988	9%	67%
120	Lazio	170	10.844	5%	72%
060	Friuli V.G.	125	9.965	5%	77%
130	Abruzzo	98	8.463	4%	81%
160	Puglia	95	7.588	4%	85%
070	Liguria	96	7.047	4%	89%
090	Toscana	253	4.865	2%	91%
150	Campania	41	4.851	2%	94%
200	Sardegna	102	4.454	2%	96%
042	P.A. Trento	54	4.066	2%	98%
100	Umbria	58	3.902	2%	100%
110	Marche	5	113	0%	100%



Anche per quanto concerne la disciplina con codice 75 si rileva che le strutture pubbliche e private accreditate di sette Regioni (in ordine Lazio, Sicilia, Lombardia, Emilia-Romagna, Veneto, Toscana e Puglia) erogano circa l'80% del totale nazionale delle giornate di degenza:

cod	Regione	casi	gg degenza	%ggDeg	% cumulativa
120	Lazio	2.467	143.083	20%	
190	Sicilia	1.391	121.102	17%	37%
030	Lombardia	3.151	95.722	14%	51%
080	Emilia-Romagna	670	64.043	9%	60%
050	Veneto	1.124	50.974	7%	67%
090	Toscana	765	44.505	6%	73%
160	Puglia	793	32.795	5%	78%
010	Piemonte	341	29.898	4%	82%
110	Marche	352	24.422	3%	86%
180	Calabria	316	17.094	2%	88%
070	Liguria	355	16.193	2%	90%
140	Molise	195	15.718	2%	92%
150	Campania	110	12.053	2%	94%
100	Umbria	137	8.881	1%	95%
200	Sardegna	88	8.109	1%	97%
042	P.A. Trento	293	7.659	1%	98%
041	P.A. Bolzano	156	7.614	1%	99%
060	Friuli V.G.	113	7.426	1%	100%
130	Abruzzo	20	1.620	0%	100%

Si evidenzia, inoltre, che circa l'80% delle giornate di degenza totali nazionali sono erogate da istituti privati, ed escluso il codice 75, per il quale la Regione Lazio da sola copre il 20% delle giornate, per il resto la regione con la più alta percentuale di copertura di giornate erogate da istituti privati è la Lombardia con il 23%.

Partendo dagli elementi sopra rappresentati, il Ministero della salute ha avviato in data 30 aprile 2025 una attività di ricognizione dei costi delle prestazioni di riabilitazione ospedaliera e di lungodegenza *post* acuzie presso le Regioni Lombardia, Emilia-Romagna, Veneto, Lazio, Sicilia.

Le citate regioni sono state individuate in quanto da sole garantiscono una percentuale decisamente elevata di copertura delle giornate di degenza totali nazionali sia per la disciplina con codice 56, sia per la disciplina con codice 28, sia per la disciplina con codice 75, come si evince dai dati provenienti dalle SDO 2023 di seguito riportati, oltre a garantire una rappresentazione delle diverse aree del Paese:

Percentuale di giornate di degenza in codice 56

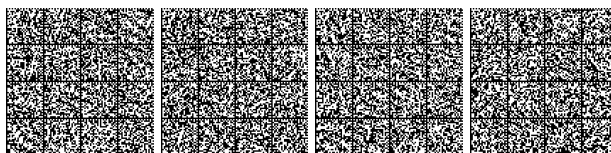
cod	Regione	casi	gg degenza	%ggDeg	% cumulativa
030	Lombardia	72.056	1.785.141	26%	
120	Lazio	30.955	890.391	13%	39%
050	Veneto	24.209	511.859	8%	47%
190	Sicilia	16.059	375.198	6%	53%
080	Emilia-Romagna	15.189	336.619	5%	58%
totale	Italia	273.874	6.755.179		

Percentuale di giornate di degenza in codice 28

cod	Regione	casi	gg degenza	%ggDeg	% cumulativa
080	Emilia-Romagna	707	48.394	24%	
050	Veneto	357	26.557	13%	37%
030	Lombardia	293	511.859	11%	48%
190	Sicilia	199	17.988	9%	57%
120	Lazio	170	10.844	5%	62%
totale	Italia	2.918	198.199		

Percentuale di giornate di degenza in codice 75

cod	Regione	casi	gg degenza	%ggDeg	% cumulativa
120	Lazio	2.467	143.083	20%	
190	Sicilia	1.391	121.102	17%	37%
030	Lombardia	3.151	95.722	14%	51%
080	Emilia-Romagna	670	64.043	9%	60%
050	Veneto	1.124	50.974	7%	67%
totale	Italia	12.837	708.911		



A fronte della richiesta ministeriale sopra citata sono pervenuti riscontri da parte delle Regioni Lombardia, Veneto, ed Emilia-Romagna; dette regioni affermando di non poter fornire costi di riabilitazione ospedaliera disaggregati per MDC in quanto l'organizzazione dei reparti di riabilitazione non è mono specialistica, e affermando altresì di non poter fornire dati di costo relativamente all'utilizzo dei macchinari impiegati per le prestazioni riabilitative ospedaliere, hanno provveduto a fornire i dati di costo disponibili sulla base di una scheda di rilevazione dati secondo il tracciato di contabilità analitica che rileva i dati dei costi (diretti-indiretti-general) per le discipline (codici 56 - Riabilitazione intensiva; codici 28 - Unità spinale; codici 75 - Neuroriabilitazione; codici 60 - Lungodegenza *post* acuzie e riabilitazione estensiva) sia in regime ordinario che *day-hospital*, insieme alle note di compilazione e alla scheda di sintesi con il costo medio pieno per giornata di degenza. Nella nota di compilazione si dà evidenza che nei costi generali confluisce la quota parte dei costi delle attività di supporto (magazzino, logistica, acquisti, gestione del personale, etc.) e dei costi generali di azienda riferibili all'attività di riabilitazione, assegnata in proporzione ai costi diretti e indiretti sostenuti sul totale aziendale.

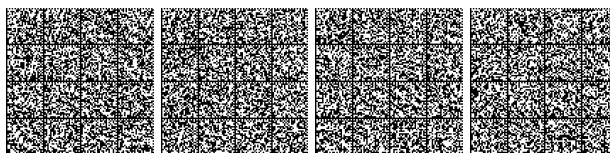
Hanno risposto al questionario numerose strutture afferenti alle regioni sopra indicate. In particolare quarantaquattro aziende pubbliche e sessantadue strutture private accreditate per la Regione Lombardia (elenco fornito da ARIS), quindici aziende pubbliche tra cui un IRCCS per la Regione Emilia-Romagna e undici aziende pubbliche per la regione Veneto. Tali strutture erogano 2.286.565 giornate di degenza (dato fornito dalle citate regioni su anno 2023, circa il 23% del totale nazionale), di cui 1.294.709 sono erogate dal privato accreditato (57%); solo per la Lombardia le giornate di degenza erogate dal privato accreditato (per le strutture osservate) rappresentano il 77%, dato abbastanza in linea con la ripartizione pubblico-privato presente a livello nazionale. In molti studi su grandi popolazioni, un tale campione, si può ritenere di potere statistico significativo, ancor di più perché non è totalmente casuale, ma randomizzato per le strutture maggiormente rappresentative dei casi trattati nelle discipline aventi codice 56, 28 e 75.

In dettaglio, l'elenco delle aziende pubbliche che hanno fornito i dati di costo:

<u>Regione Lombardia</u>	Bassini - Cinisello Balsamo, Cassano, Mariano, Menaggio, Cantù, San Fermo, Morelli - Sondalo, Esine, Seregno, Papa Giovanni XXIII Bergamo, Briolini - Gazzaniga, Bolognini - Seriate, Lovere, Leno, S.Marta - Rivolta D'Adda, Istituto ortopedico Gaetano Pini, Centro traumatologico ortopedico Niguarda, S.Paolo - Milano, S.Carlo Borromeo - Milano, Cantù Abbiategrosso, Cuggiono, G.Salvini-Garbagnate Mil.se, G.Casati-Passirana, Rho, Delmati - Sant'angelo Lodigiano, Rossi - Casalpusterlengo, Civico - Codogno, Galmarini - Tradate, Macchi, Gardone v.t., Civili Brescia, Mortara, Broni e Stradella, Manzoni, Lecco, Merate, Bellano, Busto Arsizio, Saronno, Treviglio e Caravaggio, Romano di Lombardia, pres. riabil. multifunz. Bozzolo, osp.civile Destra, Secchia-Pieve Coriano, Poma - Mantova
<u>Regione Emilia Romagna</u>	Ausl Piacenza, Ausl Parma, Ausl Reggio Emilia, Ausl Bologna, Ausl Ferrara, Ausl Romagna, Ausl Modena - Sassuolo, Ausl Imola - Montecatone, Aou Parma, Aou Modena, Aou Bologna, Aou Ferrara, IOR, Ausl Modena, Ausl Imola
<u>Regione Veneto</u>	AULSS 1, AULSS 2, AULSS 3, AULSS 4, AULSS 5, AULSS 6, AULSS 7, AULSS 8, AULSS 9, AOUIVR, ORAS

Al prospetto di cui sopra, si aggiunge l'elenco delle strutture private selezionate da ARIS:

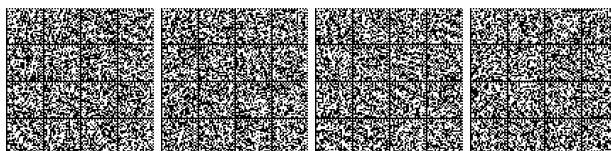
Elenco Strutture ARIS Considerate	
Azienda	desc. Azienda
030217	ANCELLE DELLA CARITÀ CREMONA
030936	AUXOLOGICO
030144	CASA DI CURA " BEATO PALAZZOLO "
030175	CASA DI CURA " S. CAMILLO" BRESCIA
030294	CASA DI CURA "DOMUS SALUTIS" BRESCIA
030125	CASA DI CURA AMBROSIANA
030356	CASA DI CURA HABILITA SPA
030379	CASA DI CURA HABILITA SPA - HABILITA ISTITUTO CLINICO OSPEDALE DI SARNICO
030033	CASA DI CURA LECCO - BEATO LUIGI TALAMONI
030106	CASA DI CURA POLICLINICO - MONZA
030397	CASA DI CURA PRIVATA LE TERRAZZE
030218	CASA DI CURA S. CAMILLO
030146	CASA DI CURA S. FRANCESCO
030259	CASA DI CURA SAN CLEMENTE MANTOVA
030015	CASA DI CURA SANTA MARIA - CASTELLANZA
030109	CASA DI CURA VILLA BIANCA - LIMBIATE
030197	CASA DI CURA VILLA ESPERIA S.P.A.
690104	CASA DI CURA ZUCCHI - CARATE BRIANZA
030368	CENTRO DI RIABILITAZIONE E. SPALENZA - FONDAZIONE DON CARLO GNOCCHI ONLUS
030360	CENTRO ECCELLENZA ALZHEIMER GAZZANIGA



Elenco Strutture ARIS Considerate	
Azienda	desc. Azienda
030937	CENTRO I.R.C.C.S. "S. MARIA NASCENTE" - FONDAZIONE DON CARLO GNOCCHI ONLUS
030359	CENTRO RIABILITAZIONE SPECIALISTICA CASSANO D'ADDA
030116	CLINICA SAN CARLO
030960	COF DI LANZO
030939	FONDAZIONE ISTITUTO NEUROLOGICO MONDINO
030295	FONDAZIONE POLIAMBULANZA - ISTITUTO OSPEDALIERO
030355	OSPEDALE MONTECCHI SUZZARA
030947	I.R.C.C.S. POLICLINICO SAN DONATO
030178	ISTITUTO CLINICO CITTA' DI BRESCIA
030176	ISTITUTO CLINICO SANT'ANNA
030275	ISTITUTO CLINICO SAN ROCCO
030396	IGEA
030943	IRCCS ISTITUTO CLINICO HUMANITAS
030946	IST.CLINICO S.SIRO SPA-MILANO
030202	IST.DI CURA CITTA'DI PAVIA
030107	ISTITUTI CLINICI ZUCCHI SPA-MONZA
030147	ISTITUTI OSPEDALIERI BERGAMASCHI
030148	ISTITUTI OSPEDALIERI BERGAMASCHI
030198	ISTITUTO CLINICO BEATO MATTEO
030097	ISTITUTO CLINICO CITTÀ STUDI
030149	ISTITUTO CLINICO QUARENGHI SRL
690008	ISTITUTO CLINICO VILLA APRICA S.P.A.
030219	ISTITUTO FIGLIE DI SAN CAMILLO CASA DI CURA DI CREMONA
030031	ITALIA HOSPITAL SPA
030201	LA CITTADELLA SOCIALE
030930	TRADATE F.NE S. MAUGERI CL.L. E R.
030932	LUMEZZANE F.NE S. MAUGERI CL.L. E R. (EX GUSSAGO)
030933	CASTELGOFFREDO F.S.MAUGERI CL.L.E R.
030938	PAVIA F.NE S. MAUGERI CL.L. E R.
030940	MONTESCANO F.NE S. MAUGERI CL.L.E R.
030944	LISSONE FOND. S.MAUGERI
030945	PAVIA FOND. S.MAUGERI
030949	MILANO IST. RIA FOND. S.MAUGERI
030946	MILANO IST. ORTOP. GALEAZZI
030367	OSPEDALE S. GIUSEPPE - MILANO
030350	OSPEDALE SANT'ISIDORO TRESORE
030935	OSPEDALE SAN RAFFAELE
030950	OSPEDALE SAN RAFFAELE - TURRO
030348	VILLA BARBARANO
030284	VILLA BERETTA - OSPEDALE VALDUCE
030177	VILLA GEMMA
030353	OSPEDALE CIVILE DI VOLTA MANTOVANA

I dati pervenuti sono stati dettagliatamente analizzati. A seguito di una preliminare valutazione della completezza ed esattezza della compilazione dei prospetti, è stato effettuato un test di normalità del campione. In particolare è stato svolto il test di normalità di *Shapiro Wilk*, uno dei test più potenti per la verifica della normalità. Il test statistico è stato utilizzato per verificare se il campione di dati proviene da una distribuzione normale, attività propedeutica all'analisi dei possibili *outliers*.

Verificata la normalità del campione, lo stesso è stato ripulito di tutti i valori di costo che presentavano una divergenza (*outliers*) rispetto alla media di un valore (più o meno) di 1,5 volte la deviazione standard. Tale formula intercetta un importante numero di valori compreso nel *range* e pertanto si ritiene sufficientemente solida e robusta.



Inoltre, avendo a disposizione i dati relativi alle strutture, alle giornate di degenza e ai posti letto accreditati risultanti dall'anagrafica HSP del NSIS, è stata effettuata un'analisi sul tasso di occupazione dei posti letto al fine di verificare se i costi forniti fossero riferiti a un efficiente utilizzo delle risorse. In presenza di un tasso di occupazione diverso da quello ottimale (85-90%), i costi delle strutture interessate da tali condizioni sono stati «aggiustati», riparametrando sulla base della formula costo effettivo x tasso di occupazione reale/tasso di occupazione ottimale. Tale livello di analisi ha riguardato un numero di strutture limitato e per lo più riferite alla disciplina avente codice 56.

La maggiore attività di pulizia del dato risiede comunque nella descritta analisi degli *outliers*.

Si riporta di seguito la tabella sintetica dei costi medi per giornata di degenza ordinaria per tipologia di ricovero, ottenuti a seguito dell'analisi sopra descritta:

tipologia di ricovero	codice	costo campione per gg degenza ordinaria	gg degenza ordinaria campione	tot Italia gg degenza	% gg deg campione su tot Italia
Lungodegenza	60	274,91	302.185	1.895.025	16%
Unità Spinale	28	584,00	64.150	198.819	32%
Neuro-Riabilitazione	75	578,08	74.211	645.317	11%
Recupero e riabilitazione funzionale	56	289,59	1.743.228	6.812.330	26%

Si rileva la scarsità di giornate osservate per quanto riguarda la lungodegenza *post* acuzie (codice 60) e per quanto riguarda la neuro-riabilitazione (codice 75), con una percentuale di copertura pari rispettivamente al 16% e 11%. La percentuale di copertura dell'unità spinale (codice 28) e recupero e riabilitazione funzionale (codice 56) è abbastanza elevata, pari rispettivamente al 32% e al 26%.

Come noto, il decreto del Ministero della salute 18 ottobre 2012, all'allegato 2, riporta le tariffe giornaliere massime per la remunerazione delle prestazioni di riabilitazione ospedaliera, erogate in regime di ricovero ordinario e diurno, a carico del SSN, definite per giornata di degenza e per singolo MDC.

La rilevazione, sopra descritta ha restituito un costo medio pieno per giornata di degenza e per disciplina per come riportato nella tabella precedente.

Per riportare il dato di costo medio per singola disciplina alla MDC, è stato utilizzato l'incremento percentuale del costo medio (289,59 euro) rispetto alla tariffa media ottenuta ponderando le singole tariffe del decreto ministeriale 18 ottobre 2012 per le singole MDC (1,4,5,8 e altre) con la distribuzione percentuale delle giornate di degenza registrate nelle strutture oggetto di rilevazione (come da tabella sottostante). Tale distribuzione rispecchia l'andamento registrato a livello nazionale.

MDC	distribuzione gg deg. campione
MDC 1	39,3%
MDC 4	8,4%
MDC 5	12,3%
MDC 8	36,0%
Altri MDC*	4,0%

MDC	Tariffa DM 18 ottobre 2012
MDC 1	272,7 €
MDC 4	231,0 €
MDC 5	251,0 €
MDC 8	247,0 €
Altri MDC*	202,0 €

La descritta ponderazione restituisce una tariffa media pari a 254,4 euro. L'incremento percentuale sopra descritto risulta essere pari al 13,8% (289,59 / 254,4 - 100%).

Tale incremento è stato successivamente spalmato sulle tariffe delle singole MDC valorizzate con il decreto ministeriale 18 ottobre 2012. Di seguito la tabella con i nuovi valori tariffari (valori arrotondati):

MDC	Tariffa degenza ordinaria
MDC 1	310,0 €
MDC 4	263,0 €
MDC 5	286,0 €
MDC 8	281,0 €
Altri MDC*	230,0 €

Nel corso dell'attività istruttoria è stato acquisito anche un documento predisposto dalla Commissione riabilitazione di AIOP contenente la stima dei costi delle prestazioni di riabilitazione per le MDC 1,4,5,8 e altre, in regime ordinario e diurno, per le discipline aventi codice 28 (unità spinale), 75 (neuro-riabilitazione) e 60 (lungodegenza *post* acuzie e pazienti in stato vegetativo). All'interno di tale documento viene proposta, in particolare, una revisione delle tariffe per MDC che riconosce alla MDC 1 un maggiore incremento rispetto all'incremento medio per le altre MDC, peraltro coerentemente anche a quanto emerge dall'osservazione dei tariffari regionali, nonché dai contributi dei rappresentanti regionali interpellati ai fini dell'acquisizione dei dati di costo. Inoltre, lo stesso documento fornisce ulteriori elementi e indi-



cazioni in merito ai rapporti dei valori fra le diverse MDC 1, 4, 5, 8. Sulla base dei pesi esposti, si è provveduto a riequilibrare i rapporti relativi fra le MDC, apportando un incremento del valore associato al ricovero ordinario, con durata di degenza entro il valore soglia, alla «MDC 1 - Malattie e disturbi del sistema nervoso» di ulteriori 20 euro rispetto al valore di 310 euro e pari a 330 euro, e conseguentemente un decremento di 19 euro del valore della «MDC 8 - Malattie e disturbi del sistema muscolo-scheletrico e del tessuto connettivo», pari a 262 euro. Di seguito si riporta la tabella riepilogativa:

MDC	Tariffa deg ordinaria
<b>MDC 1</b>	<b>330,0 €</b>
<b>MDC 4</b>	<b>263,0 €</b>
<b>MDC 5</b>	<b>286,0 €</b>
<b>MDC 8</b>	<b>262,0 €</b>
<b>Altri MDC*</b>	<b>230,0 €</b>

La tariffa massima della giornata di ricovero ordinario oltre il valore soglia specifico per MDC, come già stabilito nell'allegato 2 del decreto del Ministero della salute del 18 ottobre 2012, è abbattuta del 40%.

La tariffa massima per accesso in ricovero diurno è pari all'80% della tariffa della giornata di ricovero ordinario analogamente a quanto stabilito nell'allegato 2 del decreto ministeriale 18 ottobre 2012.

MDC	Tariffa DH
<b>MDC 1</b>	<b>264,0 €</b>
<b>MDC 4</b>	<b>210,4 €</b>
<b>MDC 5</b>	<b>228,8 €</b>
<b>MDC 8</b>	<b>209,6 €</b>
<b>Altri MDC*</b>	<b>184,0 €</b>

\* Per altre MDC si intendono, per chiarezza espositiva, le MDC 2-3-6-7-da 9 a 25 e i DRG non classificabili

La tariffa massima per la remunerazione dell'accesso in ricovero diurno oltre il valore soglia di numero di accessi specifico per MDC, come già stabilito dalla normativa nazionale, è abbattuta del 40%.

La tariffa massima giornaliera per i ricoveri di soggetti affetti da grave cerebrolesione acquisita intesi come «persone affette da danno cerebrale, di origine traumatica o di altra natura, tale da determinare una condizione di coma con punteggio GCS inferiore o uguale a 8 e protratto per almeno ventiquattro ore, ed associate menomazioni sensomotorie, cognitive o comportamentali, che comportano disabilità grave»: 1) in continuità con il momento acuto della malattia; 2) in discontinuità con il momento acuto per completamento del progetto riabilitativo o per rivalutazioni per aggravamenti da parte dello stesso presidio di alta specialità che lo aveva in carico, è ottenuta utilizzando come riferimento i dati di costo provenienti dalle strutture private nell'ambito del campione osservato, essendo la produzione di tali prestazioni orientata in misura rilevante sul settore privato. Il valore ottenuto dalla descritta analisi statistica è risultato essere pari a 498 euro.

Detto valore è stato messo a confronto con gli esiti del citato lavoro predisposto dalla Commissione riabilitazione di AIOP che, per i ricoveri di soggetti affetti da grave cerebrolesione acquisita, indica una proposta tariffaria di 506,65 euro. Si ritiene, pertanto di determinare la tariffa per le prestazioni in argomento in euro 500,00. Per i ricoveri di questi pazienti non sono previsti abbattimenti tariffari connessi alla durata del ricovero.

La tariffa massima giornaliera per i ricoveri di pazienti mielolesi con una gravità di lesione A, B, C secondo la classificazione dell'*American Spinal Injury Association* (A.S.I.A.): 1) in immediata continuità con il momento acuto (conseguentemente trasferiti da un reparto di terapia intensiva, neurochirurgia, ortopedia od altro reparto per acuti); 2) in discontinuità con il momento acuto per completamento del progetto riabilitativo o per rivalutazioni per aggravamenti da parte dello stesso presidio di alta specialità che lo aveva in carico, è ottenuta utilizzando come riferimento i dati di costo provenienti dalle strutture nell'ambito del campione osservato.

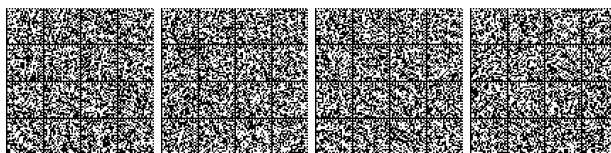
Il valore ottenuto dalla descritta analisi statistica è risultato essere pari a 584 euro.

Detto valore è stato messo a confronto con gli esiti del citato lavoro predisposto dalla Commissione riabilitazione di AIOP, dal quale risulta che per i ricoveri di pazienti mielolesi la proposta tariffaria è pari a 506,65 euro. Si ritiene, pertanto di determinare la tariffa per le prestazioni in argomento in corrispondenza del valore medio tra i due appena citati, quantificata in euro 545,00.

Per quanto concerne la lungodegenza *post* acuzie, come osservato precedentemente, in assenza di un dato abbastanza robusto, rilevando comunque maggiori costi medi per giornata di degenza, si è proceduto incrementando l'attuale valore tariffario per il ricovero ordinario pari a 154 euro di una percentuale di incremento (23%) pressoché analoga a quella massima registrata per la riabilitazione ospedaliera, in corrispondenza del MDC 1 ottenendo una tariffa per il ricovero ordinario a giornata di degenza pari a euro 190,00 (valore arrotondato per eccesso).

La tariffa massima giornaliera oltre il valore soglia stabilito nell'allegato 2 del decreto ministeriale 18 ottobre 2012 è abbattuta del 40%.

La tariffa massima giornaliera per i ricoveri di pazienti in stato vegetativo o in stato di minima coscienza è stata costruita con la medesima modalità adottata per la lungodegenza *post* acuzie, incrementando l'attuale valore di euro 262,00 in misura pressoché analoga (22%) all'incremento operato per il valore tariffario associato alla lungodegenza *post* acuzie, ottenendo così una tariffa pari a euro 320,00 (valore arrotondato per eccesso). Per tali ricoveri non sono previsti abbattimenti tariffari connessi alla durata del ricovero.



**TARIFFE MASSIME PER LA REMUNERAZIONE DELLE PRESTAZIONI DI RIABILITAZIONE OSPEDALIERA E LUNGODEGENZA POST ACUZIE.**

RIABILITAZIONE OSPEDALIERA	Ricovero ordinario, durata di degenza entro soglia	Ricovero ordinario, durata di degenza oltre soglia	Valore soglia (gg)	Ricovero diurno, entro valore soglia	Ricovero diurno, oltre valore soglia
	(per giornata)	(per giornata)		(per accesso)	(per accesso)
MDC 1 - MALATTIE E DISTURBI DEL SISTEMA NERVOSO	330,00	198,00	60	264,00	158,40
MDC 2 - MALATTIE E DISTURBI DEL L'OCCHIO	230,00	138,00	30	184,00	110,40
MDC 3 - MALATTIE E DISTURBI DEL L'ORECCHIO, DEL NASO, DELLA BOCCA E DELLA GOLA	230,00	138,00	30	184,00	110,40
MDC 4 - MALATTIE E DISTURBI DEL L'APPARATO RESPIRATORIO	263,00	157,80	30	210,40	126,24
MDC 5 - MALATTIE E DISTURBI DEL L'APPARATO CARDIOCIRCOLATORIO	286,00	171,60	30	228,80	137,28
MDC 6 - MALATTIE E DISTURBI DELL'APPARATO DIGERENTE	230,00	138,00	30	184,00	110,40
MDC 7 - MALATTIE E DISTURBI EPATOBILIARI E DEL PANCREAS	230,00	138,00	30	184,00	110,40
MDC 8 - MALATTIE E DISTURBI DEL SISTEMA MUSCOLO-SCHELETRICO E DEL TESSUTO CONNETTIVO	262,00	157,20	40	209,60	125,76
MDC 9 - MALATTIE E DISTURBI DELLA PELLE, DEL TESSUTO SOTTO-CUTENEO E DELLA MAMMELLA	230,00	138,00	30	184,00	110,40
MDC 10 - MALATTIE E DISTURBI ENDOCRINI, NUTRIZIONALI E METABOLICI	230,00	138,00	30	184,00	110,40
MDC 11 - MALATTIE E DISTURBI DEL RENE E DELLE VIE URINARIE	230,00	138,00	30	184,00	110,40
MDC 12 - MALATTIE E DISTURBI DELL'APPARATO RIPRODUTTIVO MASCHILE	230,00	138,00	30	184,00	110,40
MDC 13 - MALATTIE E DISTURBI DELL'APPARATO RIPRODUTTIVO FEMMINILE	230,00	138,00	30	184,00	110,40
MDC 14 - GRAVIDANZA, PARTO E PUERPERIO	230,00	138,00	30	184,00	110,40
MDC 15 - MALATTIE E DISTURBI DEL PERIODO NEONATALE	230,00	138,00	30	184,00	110,40
MDC 16 - MALATTIE E DISTURBI DEL SANGUE, DEGLI ORGANI EMOPOIETICI E DEL SISTEMA IMMUNITARIO	230,00	138,00	30	184,00	110,40
MDC 17 - MALATTIE E DISTURBI MIELOPROLIFERATIVI E NEOPLASIE SCARSAMENTE DIFFERENZIATE	230,00	138,00	30	184,00	110,40
MDC 18 - MALATTIE INFETTIVE E PARASSITARIE (SISTEMICHE O DI SEDI NON SPECIFICATE)	230,00	138,00	30	184,00	110,40
MDC 19 - MALATTIE E DISTURBI MENTALI	230,00	138,00	30	184,00	110,40
MDC 20 - ABUSO DI ALCOL/FARMACI E DISTURBI MENTALI ORGANICI INDOTTI	230,00	138,00	30	184,00	110,40
MDC 21 - TRAUMATISMI, AVVELENAMENTI ED EFFETTI TOSSICI DEI FARMACI	230,00	138,00	30	184,00	110,40
MDC 22 - USTIONI	230,00	138,00	30	184,00	110,40
MDC 23 - FATTORI CHE INFLUENZANO LO STATO DI SALUTE ED IL RICORSO AI SERVIZI SANITARI	230,00	138,00	30	184,00	110,40
MDC 24 - TRAUMATISMI MULTIPLI RILEVANTI	230,00	138,00	30	184,00	110,40
MDC 25 - INFEZIONI DA H.I.V.	230,00	138,00	30	184,00	110,40
DRG NON CLASSIFICABILI	230,00	138,00	30	184,00	110,40
La tariffa massima della giornata di ricovero ordinario oltre il valore soglia specifico per MDC, stabilito nel presente allegato, è abbattuta del 40%.					
La tariffa massima per accesso in ricovero diurno è pari all'80% della tariffa massima della giornata di ricovero ordinario					
La tariffa massima per la remunerazione dell'accesso in <b>ricovero diurno</b> oltre il <b>valore soglia di numero di accessi specifico per MDC, stabilito dalla normativa regionale</b> , è abbattuta del 40%.					



La tariffa massima giornaliera per i ricoveri di **sogetti affetti da grave cerebrolesione acquisita** intesi come “persone affette da danno cerebrale, di origine traumatica o di altra natura, tale da determinare una condizione di coma con punteggio GCS inferiore o uguale a 8 e protratto per almeno 24 ore, ed associate menomazioni sensomotorie, cognitive o comportamentali, che comportano disabilità grave”: 1) in continuità con il momento acuto della malattia; 2) in discontinuità con il momento acuto per completamento del progetto riabilitativo o per rivalutazioni per aggravamenti da parte dello stesso presidio di alta specialità che lo aveva in carico, è di € **500,00**. Per i ricoveri di questi pazienti **non** sono previsti abbattimenti tariffari connessi alla durata del ricovero.

La tariffa massima giornaliera per i ricoveri di **pazienti mielolesi con una gravità di lesione A, B, C** secondo la classificazione dell'American Spinal Injury Association (A.S.I.A.): 1) in immediata continuità con il momento acuto (conseguentemente trasferiti da un reparto di terapia intensiva, neurochirurgia, ortopedia od altro reparto per acuti); 2) in discontinuità con il momento acuto per completamento del progetto riabilitativo o per rivalutazioni per aggravamenti da parte dello stesso presidio di alta specialità che lo aveva in carico, è di € **545,00**. Per i ricoveri di questi pazienti **non** sono previsti abbattimenti tariffari connessi alla durata del ricovero.

LUNGODEGENZA	Ricovero ordinario, durata di degenza entro valore soglia	Ricovero ordinario, durata di degenza oltre valore soglia	Valore soglia (gg)
	(per giornata)	(per giornata)	
	190,00	114,00	60

La tariffa massima giornaliera oltre il valore soglia stabilito nel presente allegato, è abbattuta del 40%.

La tariffa massima giornaliera per i ricoveri di **pazienti in stato vegetativo o in stato di minima coscienza** è di € **320,00**. Per i ricoveri di questi pazienti **non** sono previsti abbattimenti tariffari connessi alla durata del ricovero.

26A03234

## MINISTERO DELLE IMPRESE E DEL MADE IN ITALY

DECRETO 8 giugno 2026.

**Liquidazione coatta amministrativa della «Dima Service società cooperativa», in Milano e nomina del commissario liquidatore.**

### IL MINISTRO DELLE IMPRESE E DEL MADE IN ITALY

Visto l'art. 2545-*terdecies* del codice civile;

Visto il titolo VII, Parte Prima, del decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14, recante «Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza in attuazione della legge 19 ottobre 2017, n. 155»;

Visto l'art. 390 del medesimo decreto legislativo;

Visto il decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito nella legge 7 agosto 2012, n. 135;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 ottobre 2023, n. 174, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* - Serie generale n. 281 del 1° dicembre 2023, con il quale è stato adottato il «Regolamento di organizzazione del Ministero delle imprese e del made in Italy»;

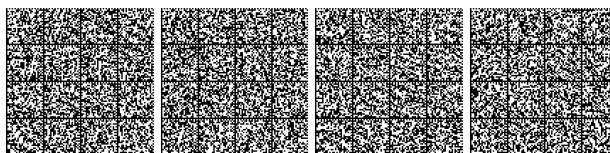
Visto il decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei ministeri»;

Visto il d.d. del 17 giugno 2021 n. 58/SAA/2021, con il quale la società cooperativa «Dima Service società cooperativa», con sede in Milano (MI) (codice fiscale 05772100961), è stata posta in scioglimento per atto dell'autorità con la contestuale nomina a commissario liquidatore della dott.ssa Serenella Di Donato;

Considerato che dalla relazione informativa del commissario liquidatore, pervenuta in data 16 maggio 2023, a seguito di verifiche effettuate e dalle informazioni assunte è stato rilevato un passivo societario ammontante a circa euro 2.568.576,89 (costituito da debiti verso l'erario, verso istituti di previdenza, enti locali e istituti di credito), a fronte del quale non è stato rinvenuto alcuno attivo societario;

Preso atto della richiesta di trasformazione della procedura di scioglimento nella procedura di liquidazione coatta amministrativa, avanzata dal commissario al termine della suddetta relazione;

Considerato che in data 1° febbraio 2024 è stato assolto l'obbligo di cui all'art. 7 della legge 7 agosto 1990, n. 241, dando comunicazione dell'avvio del procedimento a tutti i soggetti interessati, che non hanno formulato osservazioni e/o controdeduzioni;



Ritenuto di dover disporre la liquidazione coatta amministrativa della suddetta società cooperativa e nominare il relativo commissario liquidatore;

Considerato che la Direzione generale per i servizi di vigilanza designa il nominativo da proporre alla carica di commissario liquidatore della procedura in argomento mediante consultazione dell'elenco dei professionisti iscritti, di cui al punto 1, lettere *a)*, *c)* e *d)* della Direttiva ministeriale del 4 febbraio 2025, in osservanza a quanto stabilito dall'art. 2, lettera *a)* e dagli articoli 4 e 5 del decreto direttoriale del 28 marzo 2025;

Ritenuto che, nel caso di specie, la dott.ssa Serenella Di Donato è idonea rispetto ai criteri fissati dalle predette direttive, ha ben operato nel corso della procedura di scioglimento ed è pienamente a conoscenza delle problematiche della società cooperativa in argomento;

Ritenuto, altresì, utile preservare il patrimonio informativo maturato dal commissario liquidatore, dott.ssa Serenella Di Donato, nel corso della procedura di scioglimento per atto dell'autorità, ai fini del miglior perseguimento dell'interesse pubblico;

Tenuto conto che la Direzione generale per i servizi di vigilanza ritiene opportuno confermare il commissario in carica nella procedura di scioglimento, dott.ssa Serenella Di Donato, quale professionista incaricata anche del procedimento di liquidazione coatta amministrativa;

Decreta:

Art. 1.

1. La società cooperativa «Dima Service società cooperativa», con sede in Milano (MI) (codice fiscale 05772100961), è posta in liquidazione coatta amministrativa, ai sensi dell'art. 2545-*terdecies* del codice civile.

2. Considerati gli specifici requisiti professionali, come risultanti dal *curriculum vitae*, si conferma quale Commissario liquidatore la dott.ssa Serenella Di Donato, nata a Cagnano Amiterno (AQ) il 31 ottobre 1960 (codice fiscale DDNSNL60R71B358L), domiciliata in Milano (MI), corso di Porta Romana n. 46.

Art. 2.

1. Al predetto commissario liquidatore spetta il trattamento economico previsto dal decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze del 3 novembre 2016, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del 5 dicembre 2016.

2. Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

3. Il presente provvedimento potrà essere impugnato dinanzi al competente Tribunale amministrativo regionale, ovvero a mezzo di ricorso straordinario al Presidente della Repubblica ove ne sussistano i presupposti di legge.

Roma, 8 giugno 2026

*Il Ministro: URSO*

DECRETO 8 giugno 2026.

**Liquidazione coatta amministrativa della «Saman Puglia società cooperativa sociale», in San Severo e nomina del commissario liquidatore.**

IL MINISTRO DELLE IMPRESE  
E DEL MADE IN ITALY

Visto l'art. 2545-*terdecies* del codice civile;

Visto il titolo VII, Parte Prima, del decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14, recante «Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza in attuazione della legge 19 ottobre 2017, n. 155»;

Visto l'art. 390 del medesimo decreto legislativo;

Visto il decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito nella legge 7 agosto 2012, n. 135;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 ottobre 2023, n. 174, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* - Serie generale n. 281 del 1° dicembre 2023, con il quale è stato adottato il «Regolamento di organizzazione del Ministero delle imprese e del made in Italy»;

Visto il decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei ministeri»;

Visto il decreto direttoriale n. 9/GC/2022 del 6 luglio 2022, con il quale la società cooperativa «Saman Puglia società cooperativa sociale», con sede in San Severo (FG) (codice fiscale 03982800710) è stata posta in gestione commissariale ai sensi dell'art. 2545-*sexiesdecies* del codice civile e l'avv. Antonio Domenico Liuzzi ne è stato nominato commissario governativo;

Vista l'istanza con la quale il commissario governativo richiede la liquidazione coatta amministrativa;

Considerato quanto emerge dalla relazione informativa pervenuta a questa Direzione generale in data 27 dicembre 2022, nella quale il commissario governativo ha evidenziato le difficoltà riscontrate nel prendere in consegna la gestione dell'ente e ha comunicato la situazione patrimoniale al 31 dicembre 2021, dalla quale si rileva uno stato di insolvenza, dato un attivo pari a euro 228.105,00, a fronte di una massa debitoria di euro 256.118,00, di cui ingenti debiti verso istituti previdenziali e fornitori, e un patrimonio netto di valore negativo pari ad euro - 56.668,00;

Considerato che in data 9 febbraio 2023 è stato assolto l'obbligo di cui all'art. 7 della legge 7 agosto 1990, n. 241, dando comunicazione dell'avvio del procedimento a tutti i soggetti interessati, che non hanno formulato osservazioni e/o controdeduzioni;

Ritenuto di dover disporre la liquidazione coatta amministrativa della suddetta società cooperativa e nominare il relativo commissario liquidatore;

Considerato che la Direzione generale per i servizi di vigilanza individua il nominativo da designare per l'incarico di commissario liquidatore della procedura in argomento mediante consultazione dell'elenco dei professionisti iscritti, di cui al punto 1, lettere *a)*, *c)* e *d)* della Direttiva ministeriale del 4 febbraio 2025, in osservanza a quanto stabilito dall'art. 2, lettera *a)* e dagli articoli 4 e 5 del decreto direttoriale del 28 marzo 2025;



Ritenuto che, nel caso di specie, l'avv. Antonio Domenico Liuzzi è idoneo ai criteri fissati dalla predetta direttiva, ha ben operato nel corso della procedura di gestione commissariale ed è pienamente a conoscenza delle problematiche della società cooperativa in argomento;

Ritenuto, altresì, utile preservare il patrimonio informativo maturato dal commissario governativo, avv. Antonio Domenico Liuzzi, nel corso della procedura di gestione commissariale, ai fini del miglior perseguimento dell'interesse pubblico;

Tenuto conto che la Direzione generale per i servizi di vigilanza ritiene opportuno, quindi, confermare l'avv. Antonio Domenico Liuzzi nella carica di commissario liquidatore della instauranda procedura;

Decreta:

Art. 1.

1. La società cooperativa «Saman Puglia società cooperativa sociale», con sede in San Severo (FG) (codice fiscale 03982800710), è posta in liquidazione coatta amministrativa, ai sensi dell'art. 2545-terdecies del codice civile.

2. Considerati gli specifici requisiti professionali, come risultanti dal *curriculum vitae*, si conferma quale commissario liquidatore l'avv. Antonio Domenico Liuzzi, nato a Martina Franca (TA) il 30 marzo 1972 (codice fiscale LZZNND72C30E986I), ivi domiciliato in via Leone XIII n. 2D, già Commissario governativo nella procedura di gestione commissariale indicata in premessa.

Art. 2.

1. Al predetto commissario liquidatore spetta il trattamento economico previsto dal decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze del 3 novembre 2016, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del 5 dicembre 2016.

2. Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

3. Il presente provvedimento potrà essere impugnato dinanzi al competente Tribunale amministrativo regionale, ovvero a mezzo di ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, ove ne sussistano i presupposti di legge.

Roma, 8 giugno 2026

*Il Ministro: URSO*

26A03100

DECRETO 8 giugno 2026.

**Liquidazione coatta amministrativa della «Wimag Service società cooperativa S.r.l.», in Montebello di Bertona e nomina del commissario liquidatore.**

IL MINISTRO DELLE IMPRESE  
E DEL MADE IN ITALY

Visto l'art. 2545-terdecies del codice civile;

Visto il Titolo VII, Parte prima, del decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14, recante «Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza in attuazione della legge 19 ottobre 2017, n. 155»;

Visto l'art. 390 del medesimo decreto legislativo;

Visto il decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito nella legge 7 agosto 2012, n. 135;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 ottobre 2023, n. 174, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale - n. 281 del 1° dicembre 2023, con il quale è stato adottato il «Regolamento di organizzazione del Ministero delle imprese e del made in Italy»;

Visto il decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordinamento delle attribuzioni dei Ministeri»;

Visto il decreto direttoriale del 2 agosto 2023 n. 84/SAA/2023, con il quale la società cooperativa «Wimag Service società cooperativa S.r.l.» è stata posta in scioglimento per atto dell'autorità con la contestuale nomina a commissario liquidatore del dott. Luca Di Iorio;

Vista la sentenza del 5 febbraio 2025 n. 3/2025 del Tribunale di Pescara, con la quale è stato dichiarato lo stato d'insolvenza della suddetta società cooperativa;

Considerato che, ex art. 297, comma 5, del decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14, e successive modifiche, la stessa è stata comunicata all'autorità competente perché disponga la liquidazione, nonché notificata e resa pubblica nei modi e nei termini stabiliti dall'art. 45 dello stesso decreto;

Ritenuta l'opportunità di omettere la comunicazione di avvio del procedimento ex art. 7 della legge 7 agosto 1990, n. 241, con prevalenza dei principi di economicità e speditezza dell'azione amministrativa, atteso che l'adozione del decreto di liquidazione coatta amministrativa è atto dovuto e consequenziale alla dichiarazione dello stato di insolvenza e che il debitore è stato messo in condizione di esercitare il proprio diritto di difesa;

Ritenuto di dover disporre la liquidazione coatta amministrativa della suddetta società cooperativa e nominare il relativo commissario liquidatore;

Considerato che la Direzione generale per i servizi di vigilanza designa il nominativo da proporre alla carica di commissario liquidatore della procedura in argomento mediante consultazione dell'elenco dei professionisti iscritti, di cui al punto 1, lettere a), c) e d) della direttiva ministeriale del 4 febbraio 2025, in osservanza a quanto stabilito dall'art. 2, lettera a) e dagli articoli 4 e 5, del decreto direttoriale del 28 marzo 2025;

Ritenuto che, nel caso di specie, il dott. Luca Di Iorio è idoneo rispetto ai criteri fissati dalle predette direttive, ha ben operato nel corso della procedura di scioglimento ed è pienamente a conoscenza delle problematiche della società cooperativa in argomento;

Ritenuto, altresì, utile preservare il patrimonio informativo maturato dal commissario liquidatore dott. Luca Di Iorio nel corso della procedura di scioglimento per atto dell'autorità, ai fini del miglior perseguimento dell'interesse pubblico;

Tenuto conto che la Direzione generale per i servizi di vigilanza ritiene opportuno confermare il commissario in carica nella procedura di scioglimento, dott. Luca Di Iorio, quale professionista incaricato anche del procedimento di liquidazione coatta amministrativa;



Decreta:

Art. 1.

1. La società cooperativa «Wimag Service società cooperativa S.r.l.», con sede in Montebello di Bertona (PE) - (codice fiscale n. 01759720681), è posta in liquidazione coatta amministrativa, ai sensi dell'art. 2545-terdecies del codice civile.

2. Considerati gli specifici requisiti professionali, come risultanti dal *curriculum vitae*, si conferma quale commissario liquidatore il dott. Luca Di Iorio, nato a Chieti (CH) il 23 settembre 1963 (codice fiscale DRILCU63P23C632E), ivi domiciliato in via Principessa di Piemonte n. 12, già commissario liquidatore nella procedura di scioglimento per atto dell'autorità indicata in premessa.

Art. 2.

1. Al predetto commissario liquidatore spetta il trattamento economico previsto dal decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze del 3 novembre 2016, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del 5 dicembre 2016.

2. Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

3. Il presente provvedimento potrà essere impugnato dinanzi al competente Tribunale amministrativo regionale, ovvero a mezzo di ricorso straordinario al Presidente della Repubblica ove ne sussistano i presupposti di legge.

Roma, 8 giugno 2026

*Il Ministro:* URSO

26A03101

DECRETO 8 giugno 2026.

**Liquidazione coatta amministrativa della «Consorzio Associazione Produttori Ortofrutticoli Caserta società cooperativa per azioni - in sigla Consorzio A.P.O. Caserta S.C.P.A. in liquidazione», in Caserta e nomina del commissario liquidatore.**

IL MINISTRO DELLE IMPRESE  
E DEL MADE IN ITALY

Visto l'art. 2545-terdecies del codice civile;

Visto il Titolo VII, Parte prima, del decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14, recante «Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza in attuazione della legge 19 ottobre 2017, n. 155»;

Visto l'art. 390 del medesimo decreto legislativo;

Visto il decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito nella legge 7 agosto 2012, n. 135;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 ottobre 2023, n. 174, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* - Serie generale - n. 281 del 1° dicembre 2023, con il quale è stato adottato il «Regolamento di organizzazione del Ministero delle imprese e del made in Italy»;

Visto il decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei ministeri»;

Viste le risultanze ispettive, dalle quali si rileva lo stato d'insolvenza della società cooperativa «Consorzio Associazione Produttori Ortofrutticoli Caserta società cooperativa per azioni - in sigla Consorzio A.P.O. Caserta S.C.P.A. in liquidazione»;

Considerato quanto emerge dalla visura camerale aggiornata, effettuata d'ufficio presso il competente registro delle imprese, e dalla situazione patrimoniale al 31 dicembre 2022, allegata al verbale di revisione, che evidenzia una condizione di sostanziale insolvenza, in quanto a fronte di un attivo patrimoniale di euro 232.149,00, si riscontra una massa debitoria di euro 2.221.952,00 ed un patrimonio netto negativo di euro - 2.291.984,00, fattori questi che non depongono a favore della conclusione della liquidazione al di fuori di un contesto concorsuale;

Considerato che il grado di insolvenza è rilevabile, altresì, dalla presenza di una cartella esattoriale che è stata determinante nella valutazione dello stato di insolvenza della società e che non appare rateizzata;

Considerato che in data 10 ottobre 2024 è stato assolto l'obbligo di cui all'art. 7 della legge 7 agosto 1990, n. 241, dando comunicazione dell'avvio del procedimento a tutti i soggetti interessati;

Considerato che la comunicazione di avvio dell'istruttoria, avvenuta tramite posta elettronica certificata inviata al legale rappresentante della società al corrispondente indirizzo, così come risultante da visura camerale, non risulta essere stata consegnata per «indirizzo non valido»;

Considerato che in data 15 ottobre 2024 la Direzione generale servizi di vigilanza ha trasmesso la suddetta comunicazione di avvio del procedimento al legale rappresentante a mezzo raccomandata a/r agli indirizzi risultanti dalla visura camerale aggiornata, sia presso la sede legale che presso la propria residenza, ai fini della corretta procedura di notificazione, che la stessa è stata recapitata presso l'indirizzo di residenza il giorno 25 ottobre 2024 e che non sono pervenute osservazioni e/o controdeduzioni;

Ritenuto di dover disporre la liquidazione coatta amministrativa della suddetta società cooperativa e nominare il relativo commissario liquidatore;

Considerato che la Direzione generale servizi di vigilanza ha designato il nominativo da preporre alla carica di commissario liquidatore della procedura in argomento mediante consultazione dell'elenco dei professionisti iscritti, di cui al punto 1, lettere a), c) e d) della direttiva ministeriale del 4 febbraio 2025, in osservanza a quanto stabilito dall'art. 2, lettera a) e dagli articoli 4 e 5 del decreto direttoriale del 28 marzo 2025;

Decreta:

Art. 1.

1. La società cooperativa «Consorzio Associazione Produttori Ortofrutticoli Caserta società cooperativa per azioni - in sigla Consorzio A.P.O. Caserta S.C.P.A. in



liquidazione», con sede in Caserta (CE) (codice fiscale 80103140614), è posta in liquidazione coatta amministrativa, ai sensi dell'art. 2545-terdecies del codice civile.

2. Considerati gli specifici requisiti professionali, come risultanti dal *curriculum vitae*, è nominato commissario liquidatore il dott. Salvatore Picone, nato a Villaricca (NA) il 5 luglio 1967 (codice fiscale PCNSVT67L-05G309P), domiciliato in Gricignano di Aversa (CE), Via Virgilio n. 30.

#### Art. 2.

1. Al predetto commissario liquidatore spetta il trattamento economico previsto dal decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze del 3 novembre 2016, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del 5 dicembre 2016.

2. Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

3. Il presente provvedimento potrà essere impugnato dinanzi al competente Tribunale amministrativo regionale, ovvero a mezzo di ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, ove ne sussistano i presupposti di legge.

Roma, 8 giugno 2026

*Il Ministro:* URSO

26A03149

## PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LE POLITICHE DEL MARE

DELIBERA 18 febbraio 2026.

**Approvazione della strategia industriale marittima nazionale.**

### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LE POLITICHE DEL MARE

NELLA SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 2026

Visto l'art. 95, primo comma, della Costituzione, che prevede che «Il Presidente del Consiglio dei ministri dirige la politica generale del Governo e ne è responsabile. Mantiene l'unità di indirizzo politico ed amministrativo, promuovendo e coordinando l'attività dei Ministri»;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri», e in particolare gli articoli 2, 5 e 6;

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

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

Visto l'art. 4 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, sulle funzioni di indirizzo politico-amministrativo degli organi di Governo;

Visto il decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri», e, in particolare, l'art. 12 recante «Funzioni in materia di coordinamento delle politiche del mare e istituzione del Comitato interministeriale per le politiche del mare», con specifico riferimento al comma 10 che prevede che «Il Presidente del Consiglio dei ministri o un Ministro da lui delegato trasmette alle Camere, entro il 31 maggio di ogni anno, una relazione annuale sullo stato di attuazione del Piano»;

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

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

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

Visto in particolare, l'art. 4 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in data 12 novembre 2022, con il quale al Ministro senza portafoglio senatore Nello Musumeci è stata delegata la Presidenza del Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM);

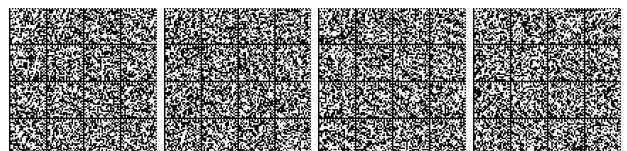
Visto il decreto del Ministro per la protezione civile e le politiche del mare 8 marzo 2023, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 116 del 19 maggio 2023, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per le politiche del mare»;

Vista la direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri del 26 febbraio 2024 concernente le «Misure di coordinamento delle politiche del mare»;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1° ottobre 2012, recante «Ordinamento delle strutture generali della Presidenza del Consiglio dei ministri»;

Visto il decreto-legge 15 maggio 2024, n. 63, recante «Disposizioni urgenti per le imprese agricole, della pesca e dell'acquacoltura, nonché per le imprese di interesse strategico nazionale» convertito con modificazioni dalla legge 12 luglio 2024, n. 101 (nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana 13 luglio 2024, n. 163), istitutivo del Dipartimento per le politiche del mare;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 24 luglio 2024 concernente «Modifiche al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1° ottobre 2012,



recante: Ordinamento delle strutture generali della Presidenza del Consiglio dei ministri», relative all'istituzione del Dipartimento per le politiche del mare;

Visto il decreto 23 settembre 2024 del Ministro per la protezione civile e le politiche del mare «Di organizzazione interna del Dipartimento per le politiche del mare»;

Visto il Piano del mare per il triennio 2023-2025 approvato con delibera del Comitato interministeriale per le politiche del mare in data 31 luglio 2023, con particolare riferimento alla necessità di valorizzare l'industria cantieristica e sistemistica navale, assieme a quella dell'armamento, nell'ambito delle politiche europee sulla decarbonizzazione;

Visto il contributo italiano alla definizione della strategia industriale marittima europea, approvato dal Comitato interministeriale per le politiche del mare nella seduta del 25 giugno 2025, concernente la necessità di incentivare lo sviluppo, l'innovazione e la digitalizzazione delle piattaforme a maggiore complessità (navi da lavoro, crociera, mezzi *dual-use*) assieme ai relativi cantieri (anche con riferimento ai bacini di grandezza superiore ai 400 metri), intercettando l'esigenza dell'armamento di rinnovare le flotte indotta dall'entrata in vigore dell'ETS, nonché di sostenere i segmenti con alto valore sociale (traghetti) e le tecnologie nazionali emergenti con particolare riferimento a quelle relative alla dimensione subacquea;

Visto il verbale della seduta del 14 ottobre 2025 del Comitato interministeriale per le politiche del mare, nell'ambito della quale è stata individuata la necessità di definire una strategia industriale marittima nazionale, per fornire un quadro affidabile di riferimento per gli attori istituzionali e gli investitori privati, indicando il MIMIT quale dicastero pilota ed assegnando al Dipartimento per le politiche del mare il compito di coordinare le attività per la redazione di un documento, col coinvolgimento dei dicasteri pertinenti e dei portatori di interesse;

Visto il documento sulla strategia industriale marittima nazionale redatto dal Dipartimento per le politiche del mare d'intesa con le amministrazioni competenti, in linea con il Piano del mare e con il contributo italiano alla strategia industriale marittima europea;

Tenuto conto che il suddetto documento ha lo scopo di valorizzare le esigenze dell'industria cantieristica e sistemistica navale, quelle del sistema portuale e dell'armamento, addivenendo ad uno sviluppo armonioso dell'intero sistema marittimo industriale nazionale, sostenendo, in particolare i settori ad alta complessità - quali le navi da crociera, militari, specialistiche, i traghetti e le tecnologie subacquee - individuando i carburanti alternativi, prevedendo i necessari adeguamenti infrastrutturali, pianificando lo sviluppo e la localizzazione dei bacini necessari alla costruzione e al *refitting* delle navi; definendo il percorso di rinnovo e messa in sicurezza della flotta peschereccia, valutando proposte di modifica alle disposizioni comunitarie;

Vista la nota n. 400 del 5 febbraio 2026, di convocazione della seduta del Comitato interministeriale per le politiche del mare per il giorno 18 febbraio 2026;

Su proposta del Ministro per la protezione civile e le politiche del mare;

Delibera:

Art. 1.

È approvata la strategia industriale marittima nazionale.

Art. 2.

La presente delibera sarà pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

*Il Presidente:* MUSUMECI

*Il segretario:* PEREGO DI CREMNAGO

AVVERTENZA:

*La delibera corredata dalla Strategia industriale marittima nazionale che ne costituisce parte integrante, è consultabile sul sito del Dipartimento per le politiche del mare [www.dipartimentopolitichemare.gov.it](http://www.dipartimentopolitichemare.gov.it)*

26A03184

DELIBERA 7 maggio 2026.

**Approvazione della relazione sullo stato di attuazione del Piano del mare - periodo 1° gennaio 2025 - 31 dicembre 2025.**

## IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LE POLITICHE DEL MARE

NELLA SEDUTA DEL 7 MAGGIO 2026

Visto l'articolo 95, primo comma, della Costituzione, che prevede che «il Presidente del Consiglio dei ministri dirige la politica generale del Governo e ne è responsabile. Mantiene l'unità di indirizzo politico ed amministrativo, promuovendo e coordinando l'attività dei Ministri»;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri», e, in particolare, gli articoli 2, 5 e 6;

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

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

Visto il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, recante «Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche», e, in particolare, l'articolo 4 sulle funzioni di indirizzo politico-amministrativo degli organi di Governo;

Visto il decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri», e, in



particolare, l'articolo 12, recante «Funzioni in materia di coordinamento delle politiche del mare e istituzione del Comitato interministeriale per le politiche del mare», che, al comma 10, ha previsto che «Il Presidente del Consiglio dei ministri o un Ministro da lui delegato trasmette alle Camere, entro il 31 maggio di ogni anno, una relazione annuale sullo stato di attuazione del Piano»;

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

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

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

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

Visto, in particolare, l'articolo 4 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in data 12 novembre 2022, con il quale al Ministro senza portafoglio sen. Nello Musumeci sono state delegate la Presidenza del Comitato interministeriale per le politiche del mare (Cipom), l'adozione del regolamento interno del medesimo Comitato e la trasmissione alle Camere della relazione annuale sullo stato di attuazione del Piano del mare di cui all'articolo 12, comma 3, del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204;

Visto il decreto del Ministro per la protezione civile e le politiche del mare in data 8 marzo 2023, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 116 del 19 maggio 2023, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per le politiche del mare»;

Vista la direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri in data 26 febbraio 2024, concernente le «Misure di coordinamento delle politiche del mare»;

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

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

Visto il decreto del Ministro per la protezione civile e le politiche del mare in data 23 settembre 2024, «Di organizzazione interna del Dipartimento per le politiche del mare»;

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

Vista la nota n. 1444 del 29 aprile 2026, di convocazione della seduta del Comitato interministeriale per le politiche del mare per il giorno 7 maggio 2026;

Su proposta del Ministro per la protezione civile e le politiche del mare;

Delibera:

Art. 1.

1. È approvata la relazione sullo stato di attuazione del Piano del mare, periodo 1° gennaio 2025 - 31 dicembre 2025, di cui all'articolo 12, comma 10, del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204, allegata alla presente delibera di cui costituisce parte integrante.

Art. 2.

La presente delibera sarà trasmessa alle Camere e pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

*Il Presidente:* MUSUMECI

*Il segretario:* SIRACUSANO

AVVERTENZA:

La delibera corredata dalla relazione che ne costituisce parte integrante, è consultabile sul sito del Dipartimento per le politiche del mare [www.dipartimentopolitichemare.gov.it](http://www.dipartimentopolitichemare.gov.it)

26A03185

DECRETO 7 maggio 2026.

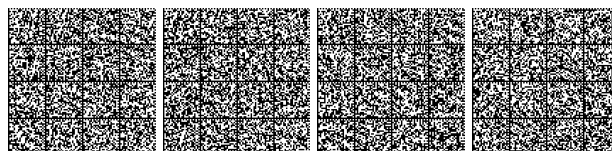
**Approvazione del Piano del mare 2026-2028.**

**IL COMITATO INTERMINISTERIALE  
PER LE POLITICHE DEL MARE**

NELLA SEDUTA DEL 7 MAGGIO 2026

Visto l'art. 95, primo comma, della Costituzione, che prevede che «Il Presidente del Consiglio dei ministri dirige la politica generale del Governo e ne è responsabile. Mantiene l'unità di indirizzo politico ed amministrativo, promuovendo e coordinando l'attività dei Ministri»;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri», e, in particolare, gli articoli 2, 5 e 6;



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

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

Visto il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, recante «Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche», e, in particolare, l'art. 4 sulle funzioni di indirizzo politico-amministrativo degli organi di Governo;

Visto il decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri», e, in particolare, l'art. 12 recante «Funzioni in materia di coordinamento delle politiche del mare e istituzione del Comitato interministeriale per le politiche del mare», che, al comma 3, ha previsto che il predetto Comitato «provvede alla elaborazione e approvazione del Piano del mare, con cadenza triennale» e al comma 11 ha previsto che «La Presidenza del Consiglio dei ministri assicura il supporto tecnico e organizzativo alle attività del Comitato, anche mediante il ricorso ad esperti»;

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

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

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

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

Visto, in particolare, l'art. 4 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in data 12 novembre 2022, con il quale al Ministro senza portafoglio sen. Nello Musumeci sono state delegate la Presidenza del Comitato interministeriale per le politiche del mare (Cipom), l'adozione del regolamento interno del medesimo Comitato e la trasmissione alle Camere della relazione annuale sullo stato di attuazione del Piano del mare di cui all'art. 12, comma 3, del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204;

Visto il decreto del Ministro per la protezione civile e le politiche del mare in data 8 marzo 2023, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 116 del 19 maggio 2023, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per le politiche del mare»;

Vista la direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri in data 26 febbraio 2024, concernente le «Misure di coordinamento delle politiche del mare»;

Visto il decreto-legge 15 maggio 2024, n. 63, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 2024, n. 101, recante «Disposizioni urgenti per le imprese agricole, della pesca e dell'acquacoltura, nonché per le imprese di interesse strategico nazionale» e, in particolare, l'art. 12 istitutivo del Dipartimento per le politiche del mare;

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

Visto il decreto del Ministro per la protezione civile e le politiche del mare in data 23 settembre 2024, «Di organizzazione interna del Dipartimento per le politiche del mare»;

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

Visto il verbale della seduta del Comitato interministeriale per le politiche del mare dell'8 aprile 2026;

Vista la nota n. 1444 del 29 aprile 2026, di convocazione della seduta del Comitato interministeriale per le politiche del mare per il giorno 7 maggio 2026;

Su proposta del Ministro per la protezione civile e le politiche del mare;

Delibera:

Art. 1.

1. Ai sensi dell'art. 12, comma 3, del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204, è approvato il Piano del mare per il triennio 2026-2028, allegato alla presente delibera, di cui costituisce parte integrante.

Art. 2.

1. Il Comitato interministeriale per le politiche del mare, con il supporto del Dipartimento per le politiche del mare, di cui all'art. 12 del decreto-legge 15 maggio 2024, n. 63, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 2024, n. 101, effettua il monitoraggio sull'attuazione del Piano del mare di cui all'art. 1.

Art. 3.

La presente delibera sarà pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Il Presidente: MUSUMECI

Il segretario: SIRACUSANO



---

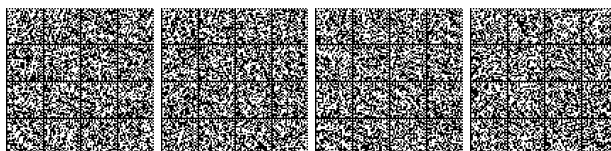
# IL PIANO DEL MARE

---

EDIZIONE 2026 - 2028



COMITATO INTERMINISTERIALE PER LE  
POLITICHE DEL MARE

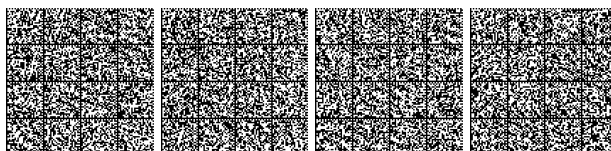


## Sommario

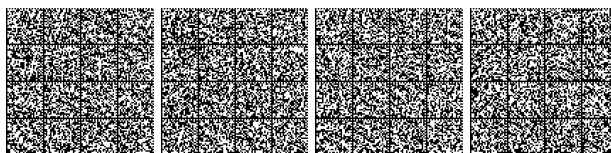
1. INTRODUZIONE.....	
2. DIRETTRICI.....	
2.1 SPAZI MARITTIMI.....	
2.1.1 Le zone marittime oltre il mare territoriale.....	
2.1.1.1 Zona Contigua.....	
2.1.1.2 Zona Economica Esclusiva.....	
2.1.1.3 Disciplina delle attività sulla piattaforma continentale.....	
2.1.2 Pianificazione dello spazio marittimo nazionale: linee direttrici e ruolo delle 15 Regioni costiere.....	
2.1.3 Leggi e regolamenti relativi al passaggio inoffensivo.....	
2.2 LE ROTTE COMMERCIALI.....	
2.2.1 Il trasporto marittimo nazionale: strategie di tutela e rilancio.....	
2.2.2 Il traffico passeggeri e merci con le isole maggiori.....	
2.2.3 Il traffico passeggeri e merci con le isole minori.....	
2.2.4 Il trasporto merci in contenitore.....	
2.2.5 Le Autostrade del Mare.....	
2.2.6 Il traffico energetico: le rinfuse liquide.....	
2.2.7 Le crociere.....	
2.2.8 Le misure fiscali e di aiuto al settore.....	
2.2.9 La semplificazione della normativa nazionale di settore.....	
2.2.9.1 La semplificazione del regime amministrativo della nave.....	
2.2.9.2 La digitalizzazione delle pratiche di bordo.....	
2.2.9.3 La certificazione marittima.....	
2.2.9.4 Le ulteriori norme.....	
2.3 I PORTI E LA LOGISTICA.....	
2.3.1 Il ruolo della portualità italiana nel Mediterraneo.....	
2.3.2 La portualità italiana e le relative relazioni commerciali: strategie di rilancio.....	
2.3.3 Le reti TEN-T e la rete logistica.....	
2.3.4 Le aree retroportuali e le relazioni con la rete logistica.....	
2.3.5 L'intermodalità ferroviaria.....	
2.3.6 La transizione energetica nei porti – le comunità energetiche rinnovabili.....	
2.3.7 Le Zone economiche speciali e le Zone logistiche semplificate - Il Piano Strategico della ZES Unica ed il ruolo delle ZLS nel contesto del rilancio della competitività europea dei nostri porti.....	
2.3.8 Gli strumenti di programmazione portuale - Le Linee Guida per la redazione dei PRP.....	
2.3.9 La rete di distribuzione, i servizi di deposito e di bunkeraggio dei prodotti energetici.....	



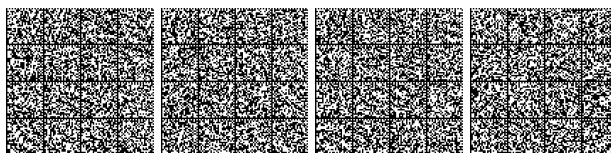
2.3.10	Lo EU Emissions Trading System (ETS) e i Combustibili Alternativi .....
2.3.11	Lo sviluppo dei green corridor.....
2.3.12	La semplificazione dei processi - La digitalizzazione del traffico vettori e del ciclo logistico portuale - PCS/PMIS - EMSWe - Piattaforma Logistica Nazionale (PLN) .....
2.3.13	La disciplina dei dragaggi e dei ripascimenti. ....
2.3.14	Raccolta dei rifiuti prodotti da nave e gestione dei relativi impianti portuali .....
2.3.15	La governance del sistema portuale nazionale .....
2.3.16	Sicurezza delle infrastrutture portuali e integrazione IT/OT .....
2.4	ENERGIA PROVENIENTE DAL MARE.....
2.4.1	Fonti fossili .....
2.4.2	Fonti rinnovabili .....
2.5	TRANSIZIONE ECOLOGICA DELL'INDUSTRIA DEL MARE .....
2.5.1	Le Direttive europee, il pacchetto "Fit for 55", la tassonomia europea, le regole IMO, il regime ETS: la strategia di adattamento all'impatto sul trasporto e sulla economia del mare delle misure a supporto della decarbonizzazione.....
2.5.1.1	Contesto generale .....
2.5.1.2	La legislazione climatica europea .....
2.5.1.3	La filiera dei combustibili marittimi sostenibili.....
2.5.1.4	Partecipazione ai processi presso l'IMO e in sede europea .....
2.5.1.5	La tassonomia europea e le CEEAG .....
2.5.2	BioGNL, biometanolo e biofuel avanzati.....
2.5.3	I sistemi di propulsione alternativi .....
2.5.4	Elettificazione dei porti e infrastrutture energetiche .....
2.6	PESCA E ACQUACOLTURA .....
2.6.1	Pesca .....
2.6.1.1	Inquadramento generale .....
2.6.1.2	Lo Scenario europeo e nazionale .....
2.6.1.3	Gli spazi marittimi per la pesca.....
2.6.1.4	Rinnovamento della flotta, sostenibilità e transizione tecnologica .....
2.6.1.5	Il lavoratore del settore della pesca .....
2.6.1.6	La Ricerca Scientifica .....
2.6.1.7	Le attività di vigilanza e controllo contro la pesca IUU .....
2.6.2	Acquacoltura.....
2.6.2.1	Innovazione, sostenibilità e tecnologie per l'acquacoltura. ....
2.6.2.2	Acquacoltura e sviluppo territoriale: integrazione, economia blu e comunità costiere .....
2.7	CANTIERISTICA.....



2.7.1 L'industria navale italiana: strategie di rilancio alla luce della concorrenza globale. ....	
2.7.1.1 Un'infrastruttura strategica per l'Italia e per l'Europa .....	
2.7.1.2 La cantieristica militare .....	
2.7.1.3 Leve strategiche e sfide dell'industria.....	
2.7.1.4 Egida tecnologica .....	
2.7.1.5 Formazione e forza lavoro.....	
2.7.2 Competitività della Cantieristica della nautica da diporto	
2.7.2.1 Sviluppo della cantieristica da diporto .....	
2.7.2.2 Misure a supporto.....	
2.8 LE STRATEGIE DELL'INDUSTRIA ARMATORIALE .....	
2.8.1 Il ruolo strategico dell'industria italiana del trasporto marittimo .....	
2.8.2 Competitività della flotta italiana e semplificazione del quadro amministrativo .....	
2.8.3 La Green Transition .....	
2.8.4 Investimenti in infrastrutture portuali .....	
2.9 I LAVORI DEL SETTORE MARITTIMO .....	
2.9.1 Il lavoro nel settore marittimo .....	
2.9.2 Il lavoro marittimo a bordo delle navi commerciali adibite al trasporto di merci e passeggeri ....	
2.9.3 Il lavoro marittimo a bordo delle unità da pesca professionale .....	
2.9.3.1 Il lavoro nel settore della maricoltura .....	
2.9.4 Il lavoro marittimo a bordo delle unità da diporto.....	
2.9.5 Il lavoro portuale per l'esercizio di operazioni e servizi portuali.....	
2.9.6 Il lavoro nei cantieri navali.....	
2.9.7 Il lavoro nel settore del turismo marittimo e dei pertinenti servizi costieri.....	
2.9.8. Sviluppo del capitale umano e cultura della sicurezza digitale .....	
2.10 GLI ECOSISTEMI E LE AREE MARINE PROTETTE.....	
2.10.1 La tutela dell'ambiente come principio trasversale delle politiche del mare. ....	
2.10.2 Contrasto all'inquinamento e alle pressioni antropiche, tutela degli ecosistemi e resilienza climatica.....	
2.10.3 Aree marine protette e siti della Rete Natura 2000 a mare per la tutela della biodiversità .....	
2.11 LA DIMENSIONE SUBACQUEA E LE RISORSE GEOLOGICHE DEI FONDALI .....	
2.11.1 La dimensione subacquea e le risorse geologiche dei fondali .....	
2.11.2 Stoccaggio geologico di CO2 e Georisorse .....	
2.11.3 Valorizzazione delle risorse minerarie dei fondali marini .....	
2.11.4 La ricerca scientifica come acceleratore dello sviluppo sostenibile .....	
2.11.5 Sicurezza delle infrastrutture subacquee e innovazione .....	
2.11.6 Industria e imprese subacquee .....	



2.11.7 Governance della dimensione subacquea e coordinamento strategico nazionale.....	
2.12 IL SISTEMA DELLE ISOLE MINORI MARINE .....	
2.12.1 Le isole minori marine.....	
2.12.2 Il diritto alla salute .....	
2.12.3 Il settore scolastico e formativo nelle isole minori.....	
2.12.4 Sicurezza, giustizia e protezione civile nelle isole minori.....	
2.12.5 Continuità territoriale, trasporti e mobilità .....	
2.12.6 Il sistema turistico delle isole minori.....	
2.12.7 Gestione dei rifiuti, approvvigionamento idrico ed energetico nelle isole minori .....	
2.13 I TURISMI DEL MARE .....	
2.13.1 Il turismo legato all'ambiente marittimo e costiero.....	
2.13.2 Promozione e internazionalizzazione. ....	
2.13.3 Competitività fiscale e amministrativa dei turismi del mare .....	
2.13.4 Il crocierismo come fenomeno turistico-territoriale .....	
2.13.5 Il turismo nautico.....	
2.13.6 Portualità turistica.....	
2.13.7 Il sistema balneare .....	
2.13.8 Il turismo sportivo marittimo.....	
2.13.9 Il turismo ambientale e culturale marittimo.....	
2.13.10 Le altre tipologie di turismi legati al mare.....	
2.14 I CAMBIAMENTI CLIMATICI .....	
2.14.1 Inquadramento strategico dei cambiamenti climatici nel Mediterraneo.....	
2.14.2 La Strategia europea di adattamento ai cambiamenti climatici. ....	
2.14.3 Impatti e misure di adattamento. ....	
2.14.4 Monitoraggio, ricerca e capacità predittiva marittimo-costiera.....	
2.15 COOPERAZIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE .....	
2.15.1 La cooperazione nel settore marittimo .....	
2.15.2 La cooperazione europea .....	
2.15.3 La cooperazione internazionale .....	
2.15.4 La cooperazione nel campo delle tecnologie marine avanzate.....	
2.16 LA SICUREZZA MARITTIMA .....	
2.16.1 Il quadro geopolitico e geostrategico.....	
2.16.2 L'approccio alle sfide.....	
3. CONCLUSIONI.....	
APPENDICE.....	
STRATEGIA INDUSTRIALE MARITTIMA NAZIONALE .....	



- 1. IMPORTANZA STRATEGICA DEL SETTORE MARITTIMO.....
- 2. SFIDE E TENDENZE DI MERCATO.....
- 3. LA STRATEGIA INDUSTRIALE MARITTIMA NAZIONALE .....
- 4. CONCLUSIONI .....



# 1. INTRODUZIONE

L'Italia è una nazione marittima.

Con i suoi 8.000 Km di costa, 15 Regioni che affacciano sul mare e un importante sistema marittimo insulare, 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. In questo piccolo "Medioceano" - appena l'1% della superficie acqua del pianeta - scorrono il 65% degli approvvigionamenti energetici europei e il 35% del traffico di greggio. L'Italia rappresenta, quindi, il porto "naturale" d'accesso all'Europa.

Il mare costituisce per la nostra Nazione un catalizzatore d'opportunità trasversali a tutti gli elementi vitali della nostra società, dal turismo all'industria, dalla portualità alla sicurezza, dalla protezione dell'ambiente alla cultura, dalle comunicazioni digitali alla ristorazione, al commercio e costituisce un vero e proprio ponte naturale tra culture, economie e società diverse.

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

In Italia, l'economia del mare genera un valore aggiunto pari a 76,6 miliardi di euro, con 1,1 milioni di occupati. Le Regioni del Sud rappresentano il 32,5% del valore aggiunto.

Considerato il moltiplicatore economico di 1,8<sup>1</sup>, essa apporta un contributo al Prodotto Interno Lordo di oltre 200 miliardi di euro, pari all'11,3% del PIL nazionale<sup>2</sup>.

Il nostro Paese è inoltre il primo in Europa per volume di merci movimentate nel trasporto merci a corto raggio, pari a 302 milioni di tonnellate, con una quota di mercato pari al 16%<sup>3</sup>.

Possediamo la prima flotta di navi Ro-Ro del mondo e siamo ai vertici mondiali anche nell'industria cantieristica ad alta complessità tecnologica, con particolare riferimento al settore dei *super yacht* e delle navi da crociera, con le quali intercettiamo oltre il 40% del mercato.

L'innovazione tecnologica, come emergerà chiaramente nelle pagine a seguire, costituisce in particolare un irrinunciabile fattore abilitante, trasversale a tutti gli aspetti della marittimità.

Il comparto turistico rappresenta un elemento propulsivo dell'economia nazionale. La pesca, diffusa lungo tutta la costa italiana, riveste un ruolo sociale ed ambientale di primo piano e, unitamente all'acquacoltura, apporta valore alle politiche alimentari della Nazione. Essa è anche materia di accordi internazionali per la gestione condivisa delle attività di pesca nelle acque internazionali, dove le risorse sono condivise. Di particolare importanza sono altresì le attività legate alla sicurezza, in cui sono universalmente riconosciute le nostre capacità tecnologiche e professionali. Infine, la dimensione subacquea e l'utilizzo delle risorse geologiche dei fondali rappresentano alcune delle frontiere in cui l'Italia è protagonista. Tutto questo, anche grazie al lavoro effettuato nell'ambito dello studio e ricerca in tutti i settori legati al mare, in cui l'Italia si distingue a livello europeo, mediterraneo e globale, intimamente legato a quello della tutela dell'ambiente che coinvolge tutte le filiere del mare. Dipendiamo dal mare anche per la sicurezza, perché esso rappresenta la nostra ultima frontiera extraeuropea.

Ciononostante, la maggioranza degli italiani non ritiene che l'Italia sia una Nazione marittima.

Al fine di restituire la sua naturale vocazione marittima, nel 2022 è stato quindi nominato per la prima volta un Ministro per le Politiche del mare ed è stato istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri un Comitato interministeriale per le politiche del mare (Cipom)<sup>4</sup>, per affrontare le questioni marittime con un'unica visione d'insieme.

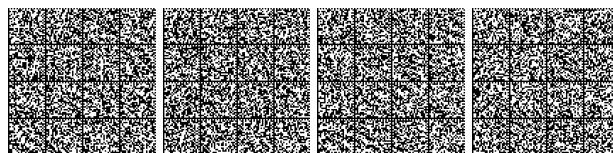
Il Comitato è presieduto dal Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare - a tale fine delegato dal Presidente del Consiglio dei Ministri - ed è composto dai Ministri: per gli Affari europei, il Sud, le

<sup>1</sup>Fonte: XIII Rapporto Nazionale sull'Economia del mare 2025 del Centro Studi Tagliacarne - Unioncamere - Ossermare e "Risorsa mare" di TEHA Group. Tale valore testimonia che, per ogni euro investito direttamente in questo settore, se ne generano altri 1,8 nell'economia nel suo complesso.

<sup>2</sup>Fonte: XIII Rapporto Nazionale sull'Economia del mare 2025 del Centro Studi Tagliacarne - Unioncamere - Ossermare e "Risorsa mare" di TEHA Group.

<sup>3</sup>Fonte: Rapporto *Italian Maritime Economy 2025*, dell'Osservatorio Permanente sull'Economia dei Trasporti Marittimi e la Logistica - Centro Studi SRM - Gruppo Intesa San Paolo

<sup>4</sup> Decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito con modificazioni dalla legge 16 dicembre 2022 n. 204.



Politiche di coesione e il PNRR; degli Affari esteri e della Cooperazione internazionale; della Difesa; dell'Economia e delle finanze; delle Imprese e del made in Italy; dell'Agricoltura, della Sovranità alimentare e delle Foreste; dell'Ambiente e della Sicurezza energetica; delle Infrastrutture e dei trasporti; della Cultura; del Turismo; per gli Affari regionali e le autonomie.

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

Il 31 luglio 2023 è stato quindi approvato all'unanimità dal Cipom il primo Piano del mare, redatto con il contributo di un gruppo di esperti del settore marittimo, tenuto conto delle risultanze delle predette audizioni e riunioni.

Infine, allo scopo di dare stabilità all'azione di Governo sulle politiche marittime, con decreto-legge 15 maggio 2024, n. 63, convertito in legge 12 luglio 2024 n. 101 è stato istituito, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, il Dipartimento per le politiche del mare.

La stessa metodologia utilizzata per l'adozione del primo Piano del mare è stata seguita anche per l'elaborazione del presente documento che ne costituisce la seconda edizione.

Il Piano viene infatti elaborato e approvato periodicamente dal Cipom, ai sensi dell'art 12 del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, recante le «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri»<sup>5</sup>.

Esso contiene gli indirizzi strategici delle politiche marittime nazionali - ferme restando le competenze dei singoli Dicasteri - e costituisce riferimento per gli strumenti di pianificazione di settore. Più nel dettaglio, tali indirizzi si esprimono in tema di:

- tutela e valorizzazione della risorsa mare dal punto di vista ecologico, ambientale, logistico, economico;
- valorizzazione economica del mare con particolare riferimento alle risorse energetiche, alla pesca e all'acquacoltura, all'archeologia subacquea e al turismo;
- valorizzazione delle vie del mare e sviluppo del sistema portuale;
- promozione e coordinamento delle politiche volte al miglioramento della continuità territoriale da e per le isole, al superamento degli svantaggi derivanti dalla condizione insulare e alla valorizzazione delle economie delle isole minori;
- promozione del sistema-mare nazionale a livello internazionale, in coerenza con le linee di indirizzo strategico in materia di promozione e internazionalizzazione delle imprese italiane;
- valorizzazione del demanio marittimo, con particolare riferimento alle concessioni demaniali marittime per finalità turistico-ricreative.

Il Piano rappresenta quindi il documento di riferimento strategico per la marittimità ed è permeato da un indirizzo unitario delle pertinenti politiche, funzionale al perseguimento di uno sviluppo sostenibile dell'economia nazionale. Esso nasce per mettere a fattor comune gli indirizzi e le scelte amministrative che vengono delegate ai singoli Ministeri.

Il Piano si sviluppa lungo 16 direttrici, riguardanti gli spazi marittimi, le rotte commerciali, i porti, l'energia proveniente dal mare, la transizione ecologica dell'industria del mare, la pesca e l'acquacoltura, la cantieristica, l'industria armatoriale, il lavoro marittimo, la tutela degli ecosistemi e le aree marine protette, la dimensione subacquea e le risorse geologiche dei fondali, il sistema delle isole minori, i turismi e sport del mare, i cambiamenti climatici, la cooperazione europea e internazionale e la sicurezza.

<sup>5</sup> Convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204.



Il Piano del mare ha l'ambizione di affrontare le questioni marittime in maniera olistica e d'indicare le possibili soluzioni alle sfide provocate dall'emergere di nuove dinamiche ambientali, economiche e sociali, in un contesto geopolitico in rapida e radicale evoluzione.

A tali sfide, si sovrappone il rilancio di politiche commerciali più restrittive, con l'introduzione di dazi e limitazioni agli scambi, nonché l'applicazione del regime normativo europeo sulla decarbonizzazione, che determinano una serie di preoccupazioni sulla tenuta dei traffici e dei porti del Mediterraneo.

Si stanno dunque definendo nuovi equilibri, coi quali l'Italia è chiamata a confrontarsi.

Le principali rotte commerciali scorrono attraverso i passaggi obbligati di Gibilterra, Suez, del Golfo di Guinea e del Corno d'Africa, oltre a quello dello Stretto di Sicilia, sulla cui sicurezza l'Italia avverte una naturale responsabilità. Infatti, le rotte commerciali rappresentano le arterie della sua economia e sono vitali ai fini della sua stessa sopravvivenza: se venissero recise o anche solo parzialmente ostruite, questa collasserebbe. Esse devono essere quindi mantenute libere e sicure, alla stregua del territorio nazionale. Oltre all'asse commerciale Est-Ovest ve n'è un altro energetico-securitario Nord-Sud, lungo il quale si snodano i dotti sottomarini e le dorsali di comunicazione subacquee giacenti sui fondali del Mediterraneo, che connettono l'Europa all'Asia e all'Africa. L'Italia rivendica, inoltre, dei significativi interessi nel Mediterraneo Orientale, nel Golfo di Guinea e in Mozambico, rappresentati dall'intraprendenza della nostra flotta peschereccia e dagli investimenti per lo sfruttamento di giacimenti energetici. Nonostante questi interessi siano particolarmente rilevanti nell'area del "Mediterraneo allargato", essi hanno carattere globale.

Il mondo oggi non si misura più secondo la distanza geografica ma in ragione di quella geopolitica ed economica. Paesi ed aree di mare apparentemente lontani sono in realtà economicamente vicini perché influenzano direttamente la nostra vita quotidiana. Circoscrivere lo sguardo alle sole zone marittime di giurisdizione nazionale significa limitare l'orizzonte delle opportunità e disconoscere l'ampiezza delle responsabilità nazionali.

In sintesi, l'Italia intende vivere attivamente il mare in maniera nuova, consapevole e con un'unica visione d'insieme, rafforzando il proprio ruolo nell'ambito del contesto internazionale.

E intende farlo da protagonista.



## 2. DIRETTRICI

### 2.1 SPAZI MARITTIMI

In linea con quanto previsto dal diritto internazionale, L'Italia mira ad estendere la propria capacità di esercizio dei poteri dello Stato su tutti i tratti di mare nei quali l'ordinamento internazionale consente l'esercizio di forme di giurisdizione funzionale, nell'ottica di una valorizzazione sostenibile delle risorse e della tutela degli ecosistemi marini e costieri. L'obiettivo perseguito non è il mero sfruttamento delle risorse presenti negli spazi marittimi di interesse nazionale, bensì l'assunzione di una responsabilità più ampia e strutturata su tali aree, finalizzata a garantire una gestione ordinata, sostenibile e conforme ai principi del diritto internazionale del mare, anche al fine di prevenire forme di utilizzo spregiudicato o non cooperativo da parte di attori terzi.

Nel perseguire quest'obiettivo e nella consapevolezza del carattere transnazionale di qualsiasi questione marittima, in particolare in un bacino di limitate dimensioni quale il Mar Mediterraneo, l'Italia intende rafforzare attivamente la cooperazione con gli altri Stati dell'area, a partire dai Paesi frontisti e adiacenti, promuovendo attraverso il MAECI approcci condivisi alla *governance* e alla valorizzazione sostenibile, alla tutela ambientale e alla sicurezza degli spazi marittimi.

#### 2.1.1 Le zone marittime oltre il mare territoriale

La definizione delle zone marittime oltre il mare territoriale costituisce uno strumento importante per garantire l'equilibrio tra l'esercizio dei diritti degli Stati costieri, specie se adiacenti o frontisti, e per assicurare la salvaguardia degli interessi comuni della comunità internazionale, a cominciare dalla libertà di navigazione.

In tale prospettiva, l'Italia considera la pianificazione dello spazio marittimo come elemento chiave per l'attuazione di politiche coerenti in materia di sicurezza, tutela ambientale, sviluppo economico sostenibile e cooperazione regionale, in coerenza con i principi della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS) firmata a Montego Bay il 10 dicembre 1982 e con le politiche dell'Unione europea.

Il riconoscimento degli istituti giuridici oltre il mare territoriale impone la necessità di assicurare, in sinergia e coordinamento tra le amministrazioni competenti, adeguate capacità di sorveglianza e protezione delle aree marittime interessate.

##### 2.1.1.1 Zona Contigua

La Zona Contigua è una fascia di mare adiacente al mare territoriale nella quale lo Stato costiero può esercitare poteri di controllo finalizzati a prevenire o reprimere violazioni delle proprie leggi e regolamenti in materia doganale, fiscale, sanitaria e di immigrazione, nonché a tutela del patrimonio archeologico sommerso.

La legge 7 maggio 2026, n. 70 sulla "Valorizzazione della risorsa mare" prevede l'istituzione della Zona Contigua, anche in applicazione dell'UNCLOS. In una prospettiva strategica, l'istituzione e l'effettiva operatività della zona contigua rispondono all'esigenza di rafforzare il presidio pubblico del mare e migliorare la capacità di contrasto ad attività illecite.

##### 2.1.1.2 Zona Economica Esclusiva

La Zona Economica Esclusiva (ZEE) rappresenta uno degli strumenti più significativi attraverso i quali lo Stato costiero può esercitare diritti sovrani funzionali alla esplorazione, alla valorizzazione, alla tutela e alla gestione sostenibile delle risorse naturali, biologiche e non biologiche, delle acque sovrastanti il fondo del mare, del fondo marino e del relativo sottosuolo, nonché la giurisdizione in materia di: i) installazione e utilizzazione di isole artificiali, impianti e strutture; ii) ricerca scientifica marina; iii) protezione e preservazione dell'ambiente marino (art. 56 UNCLOS).

In attuazione della legge 91/2021, istitutiva della ZEE, sono state avviate le procedure per la sua delimitazione. Una prima porzione di tale zona è stata proclamata col Decreto del Presidente della Repubblica n. 193 del 26 settembre 2025, pubblicato in G.U. n. 294 del 19 dicembre 2025, il quale



ha ad oggetto aree individuate a partire dagli accordi di delimitazione già in essere con alcuni Paesi frontisti o, comunque, non soggette a possibili rivendicazioni terze.

Tale proclamazione parziale della ZEE lascia impregiudicati tutti i diritti e interessi italiani, con la possibilità di procedere in futuro ad ulteriori proclamazioni in aree su cui l'Italia può vantare legittime rivendicazioni, secondo il diritto internazionale del mare, in particolare sulla base di futuri accordi di delimitazione che verranno conclusi dall'Italia con gli Stati adiacenti e frontisti, conformemente a quanto previsto dall'art. 74 della UNCLOS.

L'Italia intende proseguire la negoziazione per la delimitazione dei tratti rimanenti della potenziale ZEE nazionale con una rinnovata consapevolezza degli interessi marittimi nazionali, di quelli condivisi con gli Stati adiacenti e frontisti e nel rispetto del diritto internazionale.

### 2.1.1.3 Disciplina delle attività sulla piattaforma continentale

La piattaforma continentale costituisce uno spazio marittimo di particolare rilevanza strategica, in quanto sede dell'esercizio dei diritti sovrani dello Stato costiero ai fini dell'esplorazione e dello sfruttamento delle risorse naturali del fondo e del sottosuolo marino.

Mentre la ZEE deve essere proclamata per divenire effettiva, la piattaforma continentale, costituendo - secondo l'art. 76, paragrafo 1, dell'UNCLOS - un prolungamento naturale del territorio emerso, appartiene allo Stato costiero *ab initio ed ipso jure*. Tuttavia la delimitazione esterna della piattaforma continentale non è automatica e deve essere effettuata per accordo tra Stati frontisti o adiacenti, al pari di quanto avviene per la ZEE, in conformità all'art. 83 UNCLOS. In tale ambito, occorre pertanto una specifica ed organica disciplina delle attività economiche e scientifiche che possono essere svolte sulla piattaforma continentale che sia compiuta e moderna, improntata a un equilibrio tra l'esigenza di valorizzare le risorse disponibili e la necessità di garantire un elevato livello di tutela ambientale, in coerenza con i principi del diritto internazionale del mare.

Tale regolamentazione deve, altresì, tener conto della sovrapposizione fisica con la ZEE, i cui limiti esterni potrebbero tuttavia non coincidere.

È quindi necessario modificare l'ormai superata legge 21 luglio 1967, n. 613, antecedente la stessa UNCLOS, al fine di armonizzare la normativa nazionale con il quadro internazionale ed europeo vigente e con gli attuali obiettivi di sostenibilità ambientale e sicurezza energetica, avuto riguardo alla prospezione, ricerca e coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi nel sottofondo marino nonché alla valorizzazione sostenibile delle altre risorse naturali della piattaforma continentale - come i noduli polimetallici, le terre rare e le risorse geotermiche. Ciò, in linea con quanto auspicato anche dall'Unione europea in ordine ad una maggiore autonomia e diversificazione energetica e di materie prime critiche anche a fronte di situazioni di crisi internazionale.

### 2.1.2 Pianificazione dello spazio marittimo nazionale: linee direttrici e ruolo delle 15 Regioni costiere

La pianificazione dello spazio marittimo rappresenta uno strumento essenziale per la gestione razionale e sostenibile degli spazi marittimi nazionali, in un contesto caratterizzato da una crescente intensità e diversificazione degli usi del mare. Essa consente di superare approcci settoriali e frammentati, promuovendo una visione integrata che tenga conto, in modo sistematico, delle interazioni tra attività economiche (ivi incluse il turismo, la pesca e l'acquacoltura e l'estrazione di energia), tutela ambientale, sicurezza sotto diversi aspetti<sup>6</sup> e interessi pubblici generali. I piani di gestione dello spazio marittimo trovano il loro fondamento giuridico nella Direttiva UE 23 luglio 2014, n. 89 recepita nel nostro ordinamento con il decreto legislativo 17 ottobre 2016, n. 201 e hanno lo scopo di promuovere un processo pubblico, trasversale a tutte le amministrazioni, volto ad analizzare e organizzare la distribuzione spaziale

<sup>6</sup> In tale contesto, le scelte devono tener conto delle esigenze di sicurezza nazionale e della efficacia operativa delle componenti dello Stato, garantendo lo svolgimento delle attività di sorveglianza, monitoraggio e addestramento, nonché adeguati meccanismi di coordinamento tra autorità civili e militari.



e temporale delle attività antropiche nelle zone marittime con lo scopo di conseguire obiettivi economici e sociali, nonché di tutela ambientale degli spazi marittimi circostanti il territorio nazionale.

I piani di gestione dello spazio marittimo sono stati adottati e pubblicati con il D.M. n. 237/2024 e definiscono, a grandi linee, gli obiettivi relativi alla pianificazione dello spazio marittimo nazionale fissati dalla normativa europea di riferimento. Tali piani, pubblicati sul sito internet istituzionale “SID Il portale del Mare”, saranno oggetto di monitoraggio per assicurare la loro attuazione e potranno essere aggiornati periodicamente, ove necessario, anche prima del termine di dieci anni dall’approvazione (2034) indicato dalla direttiva europea e dal decreto legislativo 17 ottobre 2016, n. 201. Al riguardo, rileva altresì la necessità di cogliere le opportunità di valorizzazione sostenibile degli spazi marittimi di giurisdizione, derivanti dall’istituzione della Zona Economica Esclusiva (ZEE).

Naturalmente, tale definizione dovrà inserirsi armoniosamente in una visione d’insieme della totalità dei mari circostanti l’Italia, con attenzione all’esigenza di distribuire in maniera efficiente le attività antropiche, di tutelare l’ecosistema marino e di raggiungere le necessarie sinergie e cooperazione con gli Stati adiacenti e frontisti.

La crescente competizione per l’uso dello spazio marittimo impone, altresì, di compenetrare le esigenze di sicurezza della navigazione, sviluppo energetico d’altura, tutela ambientale, pesca ed acquacoltura e difesa.

Le misure di *mandatory shipping routing* adottate dall’*International Maritime Organization* (IMO), infatti, se – da un lato – garantiscono la sicurezza della navigazione e la prevenzione degli incidenti – dall’altro lato – incidono direttamente sulla pianificazione di infrastrutture quali le *wind farm off-shore*, che occupano porzioni significative di mare e possono interferire con corridoi di traffico consolidati. Nella Zona Economica Esclusiva (ZEE), la “*United Nations Convention on the Law of the Sea*” attribuisce agli Stati diritti sovrani per lo sfruttamento delle risorse energetiche, senza tuttavia comprimere la libertà di navigazione internazionale. Ne deriva un equilibrio delicato tra sviluppo dell’eolico *offshore*, posa di cavi energetici e rispetto delle rotte internazionali.

Ulteriori elementi di complessità derivano dalla presenza di: (i) Zona Economica Speciale Unica - ZES Unica, Zone logistiche semplificate – ZLS e Zone Franco Doganali che seppure localizzate sulla terraferma e quindi anche negli ambiti portuali, costituiscono un volano economico-produttivo suscettibile di accrescere il traffico marittimo; (ii) Aree Marine Protette, che impongono limitazioni ambientali; (iii) impatti legati all’*underwater noise*, generato sia dal traffico navale sia dalle infrastrutture *offshore*.

Il quadro normativo internazionale impone quindi un approccio nella costruzione di uno *maritime spatial planning*, capace di bilanciare la sicurezza della navigazione, la difesa, la libertà dei traffici, la transizione energetica e la pesca e l’acquacoltura, oltre alla protezione dell’ambiente marino. La chiave è una pianificazione anticipata e coordinata a livello nazionale e internazionale, in coerenza con il diritto del mare, per evitare conflitti tra rotte obbligatorie, infrastrutture energetiche e obiettivi ambientali.

### 2.1.3 Leggi e regolamenti relativi al passaggio inoffensivo

Il regime del passaggio inoffensivo rappresenta un elemento centrale nel bilanciamento tra la libertà di navigazione e la tutela degli interessi sovrani dello Stato costiero. Tale regime consente il transito delle navi straniere nel mare territoriale, purché il passaggio avvenga in modo non pregiudizievole per la pace, il buon ordine e la sicurezza dello Stato costiero.

Nel contesto attuale, caratterizzato dalle criticità connesse al quadro geopolitico internazionale, da un aumento dei traffici marittimi, dalla crescente dimensione delle navi e dalla presenza di nuovi rischi ambientali e di sicurezza, l’attuazione del regime del passaggio inoffensivo richiede un’attenta attività di monitoraggio e controllo.

Ciò risulta particolarmente rilevante ai fini della tutela della sicurezza nazionale, della prevenzione dell’inquinamento, della tutela delle infrastrutture critiche e della sicurezza della navigazione in prossimità delle coste e dei porti, rendendo necessario l’adeguamento dei sistemi integrati di sorveglianza e monitoraggio del traffico marittimo.

In una prospettiva strategica, il corretto governo del passaggio inoffensivo contribuisce a rafforzare la credibilità internazionale dello Stato e la sua capacità di esercitare in modo equilibrato i propri poteri negli spazi marittimi di sovranità, contemperando le esigenze di apertura alla navigazione internazionale – utili a sviluppare i traffici marittimi e quindi gli scali nazionali - con quelle di tutela ambientale, sicurezza e interesse pubblico nazionale.



## 2.2 LE ROTTE COMMERCIALI

### 2.2.1 Il trasporto marittimo nazionale: strategie di tutela e rilancio

Il trasporto, in particolare quello marittimo, è un settore di interesse strategico nazionale, su cui si innestano interessi primari dello Stato e sul quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) riveste un ruolo guida. Le rotte commerciali sono infatti funzionali al progresso economico della Nazione, assicurano gli approvvigionamenti energetici, di materie prime, l'importazione e l'esportazione dei prodotti finiti.

Esse sono inoltre funzionali a garantire la continuità e la coesione territoriale ed a supportare una larga parte delle attività turistiche costiere e sulle isole.

L'efficienza di una rete trasportistica e delle relative infrastrutture sul mare, nei porti e nella logistica terrestre, nonché una loro piena interconnessione con le ulteriori e diverse reti nazionali, europee ed internazionali rappresenta quindi un primario interesse nazionale.

Le attuali dinamiche economiche e geopolitiche globali portano a rivalutare l'accorciamento delle catene produttive globali, la ricerca di un adeguato livello di indipendenza energetica e comunque di diversificazione delle fonti di approvvigionamento esterne.

È pertanto importante intercettare il riposizionamento e la redistribuzione dei flussi del commercio internazionale determinati dal riaffermarsi della dinamica del "supply network", che presuppone un parziale ritorno alla regionalizzazione degli scambi commerciali marittimi, anche funzionalmente collegata alle nuove e diramate filiere produttive. Nel perseguire quest'obiettivo, l'Italia può far leva sulla capacità sviluppata nel traffico marittimo a corto raggio (c.d. "short sea shipping"), oltre che sulla particolare posizione geografica. È stata avviata la definizione di una strategia di tutela e di rilancio del trasporto marittimo volta a sostenere la transizione ecologica e digitale del settore, promuovendo competitività e innovazione lungo l'intera catena marittimo-portuale, dando impulso a mirate iniziative, anche sul piano regolatorio, per supportare il comparto nazionale a fronte dell'evoluzione delle dinamiche di mercato.

Al netto degli interventi pubblici intrapresi - tra cui l'istituzione di un regime di sostegno finanziario per l'alimentazione elettrica da terra delle unità navali in banchina, l'avvio di importanti opere infrastrutturali per il potenziamento dell'accessibilità e della ricettività dei porti e la digitalizzazione della gestione di linee di attività marittimo-portuali - permangono delle importanti sfide da affrontare, tra le quali spicca l'esigenza d'un ulteriore sforzo nell'adeguamento normativo, sia in termini di maggiore semplificazione (es. dragaggi, pianificazioni portuali) che di mitigazione degli impatti di regolamentazione internazionale nonché della gestione complessiva del sistema regolatorio ETS<sup>7</sup> e FuelEU Maritime.

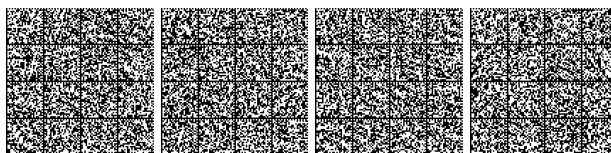
L'impatto di tali misure sta infatti ridisegnando alcune delle rotte mercantili, provocando la migrazione delle attività di trasbordo verso porti *extra* UE e mettendo alla prova i collegamenti con le isole maggiori e il sistema delle autostrade del mare.<sup>8</sup>

In questo contesto, il rinnovo delle flotte da parte delle compagnie di navigazione, non solo per ragioni di competitività legate alla loro età media, ma soprattutto quale conseguenza delle scadenze imposte dalla normativa europea e internazionale sul clima, costituirà una delle sfide principali, una sfida che potrà essere vinta creando le condizioni abilitanti affinché tale rinnovo avvenga in maniera efficiente e competitiva, sostenendo il settore attraverso il reinvestimento dei proventi ricavati dalla vendita all'asta delle c.d. "quote ETS" che contemperino le esigenze d'adeguamento tecnologico della flotta mercantile e dell'infrastrutturazione portuale, nonché dello *shift* modale, di per sé vocato alla limitazione delle emissioni in atmosfera. Ciò senza tralasciare le opportunità offerte dall'andamento dei lavori internazionali in sede europea ed internazionale (IMO) dirette alla rivisitazione della congruità temporale e spaziale delle misure e della coerenza reciproca tra quadri regolatori sulla stessa materia.

Negli ultimi anni sono stati introdotti strumenti di sostegno significativi, volti a incentivare il rinnovo e l'ammodernamento "green" della flotta nazionale. Grazie alla revisione del regolamento tassonomico avviata dall'Unione europea, è adesso necessario ricercare nuovi strumenti di sostegno al settore, introducendo criteri

<sup>7</sup> Emissions Trading System.

<sup>8</sup> Cfr. par. 2.5.1 dedicato a "Le Direttive europee, il pacchetto "Fit for 55", la tassonomia europea, le regole IMO, il regime ETS: la strategia di adattamento all'impatto sul trasporto e sulla economia del mare delle misure a supporto della decarbonizzazione.



più aderenti alla struttura del mercato e alla disponibilità tecnologica attuale, favorendo altresì la sostenibilità economica della transizione ecologica, con particolare attenzione ai traghetti di piccole e medie dimensioni operanti da e verso le isole minori.

Tutti i segmenti del trasporto marittimo che approdano nei nostri porti necessitano, inoltre di un deciso impulso, sostenuto da commisurati investimenti:

- all'innovazione tecnologica, per favorire l'introduzione di sistemi di propulsione alternativi, soluzioni a zero emissioni, strumenti di monitoraggio e manutenzione predittiva;
- all'ulteriore semplificazione amministrativa e regolatoria, volta a ridurre gli oneri procedurali e a favorire la rapidità nell'attuazione degli interventi;
- ad assicurare una maggiore efficienza della rete trasportistica marittimo-portuale, della correlata logistica terrestre e delle connessioni alle ulteriori reti terrestri nazionali, allo scopo di superare i divari infrastrutturali ancora esistenti;
- al raccordo con i sistemi di trasporto europei ed internazionali - in particolare con i progetti di vicinato Mediterraneo<sup>9</sup> - e con le interconnessioni intra-regionali europee, un raccordo inteso nella sua accezione integrata (verticalmente) da e verso le altre modalità del transito, deposito e trasporto delle merci;
- alla valorizzazione del capitale umano, con programmi di formazione e aggiornamento professionale per i marittimi, i lavoratori portuali e della logistica del comparto adeguati alle nuove competenze richieste dall'evoluzione tecnologica.

Il rafforzamento della bandiera italiana e la promozione di un quadro regolatorio stabile e competitivo, in linea con gli *standard* internazionali, restano obiettivi prioritari per garantire la continuità, la sicurezza e lo sviluppo del trasporto marittimo nazionale nel medio-lungo periodo.

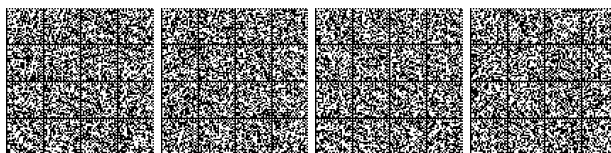
Come già menzionato, in questo processo sarà necessario tenere presenti le attività che l'IMO sta svolgendo relativamente alla definizione degli schemi di traffico ed alla navigazione sicura nelle aree congestionate dal traffico marittimo. Le rotte navali, infatti, dovranno sempre più tenere conto delle nuove installazioni presenti in mare come, ad esempio, le "wind farm" oltre che delle prescrizioni in via di sviluppo sia a livello unionale che internazionale relative al rumore subacqueo ed alla protezione delle specie marine protette.

### 2.2.2 Il traffico passeggeri e merci con le isole maggiori

I collegamenti marittimi da/per le isole maggiori si fondano su servizi regolari di linea, gestiti da operatori privati, che assumono il carattere di obblighi di servizio pubblico (OSP) finalizzati a garantire la continuità territoriale, che rappresenta un principio costituzionale e una priorità strategica per la coesione nazionale. Tali collegamenti non garantiscono soltanto la mobilità delle persone, ma rappresentano una condizione per il funzionamento delle filiere locali, per la qualità dell'offerta turistica, per l'accesso a servizi essenziali quali sanità, istruzione e approvvigionamenti primari.<sup>10</sup>

<sup>9</sup> In questa ottica si colloca la politica di vicinato della UE di cui all'articolo 8 del TUE, ovvero di una rete di rapporti collaborativi con Paesi in grado di assurgere al ruolo di *partner* impegnandosi su programmi e progetti che includono una componente di sviluppo economico e un forte impegno al miglioramento della catena logistica, come effettivamente sta accadendo in alcuni Paesi dell'area Middle East and North Africa, quale – a titolo esemplificativo ma non esclusivo – il Marocco. Trattasi, nella sostanza, di una politica bilaterale tra l'Unione europea e ciascuno Stato *partner*, che prevede iniziative di cooperazione regionale: il partenariato orientale (c.d. "PO") e l'Unione per il Mediterraneo (UpM), etc.

<sup>10</sup> I collegamenti marittimi insulari costituiscono un ecosistema significativamente più sensibile di altri segmenti del trasporto. I *driver* di mercato più significativi, ovvero la transizione verde e digitale, che stanno trasformando la logistica e il trasporto marittimo su scala globale, si innestano su questo sistema con un potenziale effetto dirompente. A differenza delle rotte internazionali, dove una singola nave può toccare porti con differenti *standard* infrastrutturali e normativi, le linee marittime interne – e ancor più quelle regionali – richiedono una coerenza immediata tra la propulsione delle navi e le infrastrutture presenti lato terra. L'introduzione di carburanti alternativi, ad esempio, implica la disponibilità di punti di rifornimento stabili nei porti caposcala e un adeguato sistema di approvvigionamento, pena l'impossibilità di garantire la regolarità del servizio. In questo contesto, tuttavia, la legislazione climatica europea di settore, istituita con il pacchetto *Fit for 55* del 2021, precisamente la Direttiva ETS e il Regolamento *FuelEU Maritime*, unitamente ad alcune misure dell'IMO – quali il CII e la zona SECA/MEDECA istituita nel Mediterraneo – impone nuovi obblighi ambientali che incidono, sia in termini di CAPEX sia di OPEX, tanto da avere un effetto sostanziale sul costo del servizio.



L'attuazione degli obblighi imposti dalla normativa europea sul clima sta tuttavia aumentando significativamente i costi operativi di tali collegamenti marittimi, mettendone a rischio la sostenibilità economica con conseguente riduzione del livello di offerta.

Alla luce di queste considerazioni, è necessario assicurare la continuità operativa dei servizi citati e, allo stesso tempo, orientare in modo concreto il processo di transizione energetica e digitale del comparto, incluso il rinnovo delle flotte che operano lungo le tratte in questione.

Ciò richiede degli incentivi adeguati e funzionali sia per sostenere il ruolo strategico dei servizi in sé sia per stimolare il rinnovo delle flotte e l'utilizzo di carburanti alternativi. Inoltre, è necessario promuovere a livello europeo le azioni necessarie per conseguire:

- una deroga dall'applicazione del regime ETS anche per i collegamenti con le isole maggiori, tenendo conto di una prossima revisione della Direttiva ETS prevista nel 2026;
- un'ulteriore estensione, a partire dal 2030, della deroga all'applicazione del Regolamento *FuelEU Maritime*<sup>11</sup> per le rotte con le isole maggiori.

L'obiettivo prioritario rimane quello di tutelare la continuità territoriale come valore di interesse generale, garantendo che la transizione ecologica non si traduca in un fattore di esclusione sociale o di marginalizzazione economica delle comunità insulari, ma un'occasione per rafforzare la coesione nazionale e promuovere l'innovazione del comparto.

### 2.2.3 Il traffico passeggeri e merci con le isole minori

Le comunità delle isole minori annoverano una popolazione di circa 220.000 cittadini stabilmente residenti, distribuite in sette regioni, e sono contraddistinte da una domanda turistica fortemente concentrata nella stagione estiva, che incrementa significativamente in quel periodo i flussi di passeggeri e merci. Al pari di quanto avviene per le isole maggiori, il mantenimento di servizi di collegamento marittimo regolari, accessibili e affidabili verso queste comunità non è soltanto una questione di mobilità, ma un diritto costituzionale e una condizione necessaria per la coesione territoriale, lo sviluppo economico locale e la parità di accesso ai servizi essenziali.

In virtù di ciò, la normativa climatica europea (ETS e *FuelEU*) ha previsto una deroga fino al 31 dicembre 2029 per i collegamenti con le isole minori con popolazione inferiore o uguale a 200.000 abitanti. Tale previsione costituisce un riconoscimento della natura di servizio pubblico essenziale di questi collegamenti, proteggendoli da un incremento dei costi operativi che ne comprometterebbe la sostenibilità. È necessario ottenere un'estensione temporale di tale deroga, sì da assicurare continuità e stabilità a lungo termine, evitando che la transizione ecologica si traduca in un ulteriore fattore di isolamento per le comunità insulari. Parallelamente, per sostenere la competitività economica delle imprese di navigazione che operano in regime di servizio pubblico, è opportuno estendere la misura di decontribuzione prevista dall'articolo 6 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, in legge 27 febbraio 1998, n. 30 anche alle unità navali impiegate nei collegamenti di cabotaggio entro le 100 miglia nautiche, incluse quelle che servono le isole minori.

### 2.2.4 Il trasporto merci in contenitore

Nel 2024, l'Italia ha movimentato circa 11,9 milioni di TEU, con un aumento del 6,4% rispetto all'anno precedente. Il primo trimestre 2025 registra un ulteriore incremento del 12,3%<sup>12</sup>.

<sup>11</sup> Cfr. Articolo 2, paragrafo 6, Regolamento (UE) n. 1805/2023, secondo cui: "[...] Gli Stati membri possono esentare dall'applicazione del paragrafo 1 le navi passeggeri che forniscono servizi di trasporto marittimo ai sensi del regolamento (CEE) n. 3577/92 nell'ambito di obblighi di servizio pubblico o di contratti di servizio pubblico che operano prima del 12 ottobre 2023, per rotte specifiche tra i loro porti di scalo continentali e i porti di scalo sotto la loro giurisdizione situati su un'isola o nelle città di Ceuta e Melilla. Tali esenzioni non si applicano dopo il 31 dicembre 2029. Prima dell'entrata in vigore di tali esenzioni, gli Stati membri le notificano alla Commissione. La Commissione le pubblica nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea. [...]".

<sup>12</sup> 12° Rapporto annuale "Italian Maritime Economy 2025", Centro studi SRM.



Nei principali porti nazionali, gli investimenti infrastrutturali e le progettualità in ambito portuale appaiono significativi. Tra questi sono meritevoli di menzione, per il loro particolare valore strategico, la diga di Genova, la Darsena Europa di Livorno e la realizzazione del molo VIII a Trieste.

È importante migliorare la competitività dei servizi marittimo-portuali, per raggiungere posizioni di eccellenza in ambito euromediterraneo. In tale contesto, è opportuna una pianificazione centralizzata degli investimenti infrastrutturali, specie per quelli di valore strategico per entità ed allocazione e in particolare nello sviluppo dei collegamenti di “ultimo miglio” – soprattutto ferroviari – valutando anche la possibilità di ridurre i costi per le manovre ferroviarie portuali. Nel contesto di una maggiore integrazione trasportistico-infrastrutturale, occorre inoltre favorire l’implementazione di una rete di interporti connessa e integrata con le realtà alle reti portuali.

È necessario inoltre allineare le procedure e i tempi dei controlli doganali alle pratiche degli altri Stati, anche attraverso il ricorso ad un’estesa digitalizzazione, a partire della positiva esperienza già ampiamente maturata sul *pre-clearing* (sdoganamento anticipato delle merci prima dell’approdo in porto) e sul SUDOCO (Sportello unico doganale).

Tuttavia, gli sforzi per il potenziamento e l’efficientamento, in chiave di competitività del sistema Paese, specie a fronte della globalizzazione del mercato e della forte concorrenza estera, devono trovare un componimento con le normative ambientali europee - in particolare l’estensione dell’ETS al settore marittimo che, per attuale concepimento regolatorio, penalizzano i porti di trasbordo italiani ed europei che si affacciano sul Mediterraneo, favorendo la de-localizzazione dei traffici verso scali extra-UE. Le attività di trasbordo - che rappresentano, ad esempio, la vocazione del porto di Gioia Tauro - sono rilevanti per garantire l’autonomia strategica e la resilienza delle catene del valore nazionali.

In tale contesto, connotato, da un lato, dalle necessità competitive di una maggiore integrazione trasportistica e di un adeguamento infrastrutturale, cui si riconnette l’esigenza di ammortizzare il costo dei relativi investimenti, e dall’altro, da un sistema di obblighi internazionali ed europei ancorato a norme sulla riduzione degli impatti sul clima incidenti sul costo di esercizio di determinate linee ed approdi (all’interno del Paese e della comunità degli Stati membri), occorre valutare le incidenze sull’equa condizione dell’accesso ad impianti, installazioni di cui al Regolamento UE 15 febbraio 2017, n. 352.

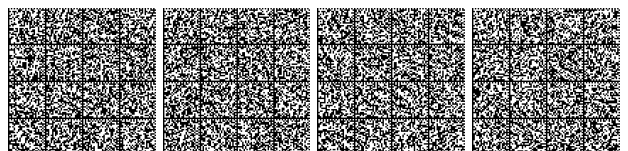
È dunque importante riconoscere la rilevanza delle rotte commerciali dei contenitori, inclusi i porti di trasbordo, rispettivamente quali direttrici ed infrastrutture di interesse strategico e commerciale e salvarle dai potenziali effetti distorsivi delle normative europee sul clima. In tale prospettiva, il recente accordo raggiunto in sede IMO durante la sessione MEPC83 di aprile 2025, ha aperto le negoziazioni sulla possibilità di introdurre una metrica globale per la riduzione progressiva dell’intensità carbonica del trasporto marittimo. La sua adozione - che è stata tuttavia rinviata di un anno al prossimo MEPC 84 che si terrà a maggio 2026 - potrebbe offrire l’opportunità di riorientare la transizione ecologica del settore su basi realmente uniformi a livello internazionale. In attesa del proseguimento delle discussioni in sede IMO tra le parti contraenti, appare tuttavia necessario rivedere la normativa europea<sup>13</sup>. È su questo terreno che l’Italia deve farsi promotrice, in sede europea e multilaterale, di una posizione equilibrata, che coniughi la sostenibilità ambientale e la neutralità tecnologica con la difesa della competitività dei propri porti e della propria industria armatoriale.

### 2.2.5 Le Autostrade del Mare

Il sistema delle Autostrade del Mare (AdM) italiano e mediterraneo rappresenta un asse strategico per la mobilità sostenibile e per la competitività logistica. Esso contribuisce in modo determinante alla transizione energetica, alla decarbonizzazione del trasporto merci, alla resilienza delle catene di approvvigionamento e alla decongestione della rete stradale nazionale.

Anche in questo settore occorre rafforzare la consapevolezza dell’importanza del trasferimento modale sulla via marittima, inteso non solo come trasporto di merce rotabile ma più in generale di ogni merce, anche unitizzata o alla rinfusa, il cui trasporto viene sottratto alla strada.

<sup>13</sup> Cfr. par. 2.5.1 dedicato a “Le Direttive europee, il pacchetto “Fit for 55”, la tassonomia europea, le regole IMO, il regime ETS: la strategia di adattamento all’impatto sul trasporto e sulla economia del mare delle misure a supporto della decarbonizzazione.



Per consolidare il ruolo italiano in questo ambito, è necessario rafforzare e stabilizzare nel tempo gli strumenti di sostegno economico e regolatorio dedicati al trasporto intermodale marittimo

In particolare, il programma *Sea Modal Shift*, approvato dalla Commissione europea con la Decisione (2023) 3645 *final*, ha dimostrato la propria efficacia nel favorire il trasferimento modale delle merci dalla strada al mare, riducendo emissioni, costi e congestione infrastrutturale.

A tal fine, in relazione ai proventi derivanti dal sistema ETS, appare strategico prevedere che una quota significativa delle risorse generate dal settore marittimo venga riallocata allo stesso comparto, non soltanto per finanziare investimenti tecnologici, anche a titolo di ammodernamento della flotta navale mercantile *ro-ro/ro-ro pax* e traghetti, ma pure per sostenere strutturalmente la domanda di trasporto intermodale e scongiurare il rischio di *modal backshift* inverso. Per neutralizzare tale distorsione, è necessario destinare parte del “gettito ETS” al rifinanziamento strutturale e potenziato degli incentivi all’intermodalità (quali *Sea Modal Shift* e *Ferrobonus*), “chiudendo il cerchio” della sostenibilità economica; il relativo prelievo fiscale ambientale a carico degli armatori verrebbe restituito alla filiera sotto forma di incentivo alla domanda, garantendo la tenuta dei volumi di traffico intermodale.

Parallelamente, è necessario bilanciare le condizioni di concorrenza tra il trasporto marittimo e quello stradale, al quale il regime ETS non viene ancora applicato, tenuto conto delle maggiori incidenze ambientali del trasporto stradale stesso.

I relativi provvedimenti – sotto forma di incentivi e compensazioni – debbono inoltre essere adeguatamente integrati con il sostegno europeo, laddove il trasporto marittimo beneficia di reti stradali transfrontaliere.

Infine, sarà opportuno assicurare attenzione alla fluidificazione del transito dei cittadini e delle merci al seguito nei servizi con Paesi extra-UE ovvero extra Schengen, onde intercettare per via marittima la crescente domanda di mobilità.

### 2.2.6 Il traffico energetico: le rinfuse liquide

Il comparto delle rinfuse liquide costituisce un elemento importante per la sicurezza energetica e per la competitività industriale del Paese. Nel 2023, l’Italia si è confermata secondo Stato membro dell’Unione europea per volumi di traffico in arrivo, in termini di tonnellaggio, a testimonianza del ruolo centrale dei porti nazionali nella gestione dei flussi di prodotti petroliferi, gas e altri vettori energetici.

La crisi energetica derivante dal conflitto russo-ucraino ha accelerato il processo di diversificazione delle fonti e delle rotte di approvvigionamento, determinando un incremento significativo dell’importazione di gas naturale liquefatto (GNL) attraverso infrastrutture costiere e sistemi d’altura di rigassificazione FSRU<sup>14</sup>.

Tale transizione ha rafforzato l’esigenza di garantire flessibilità logistica e autonomia strategica, riducendo la dipendenza da singole aree di fornitura e assicurando la continuità degli approvvigionamenti energetici, anche in scenari geopolitici incerti.

Per conseguire questi obiettivi, è necessario sostenere il comparto delle rinfuse liquide attraverso interventi infrastrutturali, normativi e finanziari mirati, in modo da migliorare la capacità di ricezione, stoccaggio e distribuzione dei diversi vettori energetici — in particolare del GNL e dei carburanti alternativi sostenibili (biocarburanti, combustibili a basse emissioni, carburanti sintetici, nucleare avanzato, metano liquefatto e sulle sue evoluzioni a minore impatto emissivo, idrogeno liquefatto, metanolo, ammoniaca e altri derivati dell’idrogeno, inclusi gli *e-fuels*).

S’intende, inoltre, concorrere al sostegno dei costi infrastrutturali legati ai processi di *bunkeraggio*, a stazioni di rifornimento in porto e ad altre soluzioni per il *bunkering* di combustibili alternativi, sia in banchina che a mare.

Parallelamente, si rende opportuna una revisione e razionalizzazione del quadro regolatorio nazionale, finalizzata a semplificare le procedure amministrative per le operazioni di allibo, trasferimento e bunkeraggio *ship-to-ship* (STS) tra le diverse tipologie di unità navali coinvolte (*gas carrier*, FSRU, *bunker vessels*), mantenendo al contempo elevati *standard* di sicurezza.

<sup>14</sup> *Floating Storage and Regasification Unit*.



Tale aggiornamento dovrebbe essere coerente con le linee guida internazionali,<sup>15</sup> integrando le migliori pratiche operative e promuovendo l'adozione uniforme di *standard* tecnici in tutti i porti nazionali.

### 2.2.7 Le crociere

Il comparto crocieristico rappresenta un importante elemento del sistema marittimo e turistico nazionale, con un impatto economico e occupazionale di rilievo e una forte capacità di traino per le filiere produttive e di servizi connessi. L'Italia si conferma tra i principali poli del traffico crocieristico mondiale, sia in termini di passeggeri imbarcati e sbarcati, sia per numero di scali e varietà di destinazioni offerte.

Questo segmento di mercato presenta ampie potenzialità di consolidamento e di crescita, in particolare nei porti di rilevanza regionale, che possono beneficiare dell'indotto turistico generato dalle crociere. L'ampliamento delle rotte e la diversificazione degli scali, se gestiti in modo sostenibile e coordinato, possono contribuire significativamente allo sviluppo economico locale e alla valorizzazione dei territori costieri.

Occorre, pertanto, rafforzare il settore crocieristico che opera regolarmente nei nostri porti e ciò anche:

- in funzione dei piani strategici di sviluppo del turismo adottati sia a livello nazionale che regionale;
- in considerazione degli annunciati ingenti investimenti dell'industria crocieristica in Europa nei prossimi anni, di cui quasi la metà sono previsti in Italia.

Appare, quindi, opportuno coordinare il turismo di crociera con le altre iniziative in essere a favore del turismo tradizionale e considerare gli investimenti necessari per la realizzazione di nuove infrastrutture portuali a servizio delle linee di crociera.

Alla luce dell'incremento dei flussi turistici e del crescente volume delle operazioni di imbarco e sbarco nei porti italiani, si rende necessario adeguare il sistema di controllo e gestione dei flussi passeggeri, anche attraverso la piena digitalizzazione dei processi di frontiera, tenuto conto altresì dell'esperienza maturata negli scali aeroportuali.

L'entrata in funzione dei nuovi sistemi europei di *Entry/Exit System* (EES) ed *European Travel Information and Authorisation System* (ETIAS)<sup>16</sup> per il controllo dei passeggeri e dei marittimi di Paesi terzi impone una pianificazione attenta e coordinata. L'attuazione di tali sistemi nei porti italiani richiede infatti un efficace raccordo tra le amministrazioni centrali nazionali e unionali, nonché tra le prime e i diversi livelli locali e gli operatori del trasporto marittimo,<sup>17</sup> al fine di assicurare procedure snelle, interoperabilità dei sistemi informativi e tutela della sicurezza nel rispetto, secondo il vigente ordinamento, delle autonome funzioni delle Istituzioni interessate relative al comparto.

### 2.2.8 Le misure fiscali e di aiuto al settore

Il legislatore nazionale ha previsto apposite misure di de-fiscalizzazione delle imprese marittime, unitamente ad altre di de-contribuzione del costo del lavoro marittimo, in coerenza agli orientamenti europei in materia d'aiuti di Stato ai trasporti marittimi. Tra tutte è opportuno il riferimento al regime di aiuto di cui al Registro internazionale italiano,<sup>18</sup> così come recentemente modificato,<sup>19</sup> in attuazione degli impegni contenuti nella decisione della Commissione europea 11 giugno 2020, n. 3667, da cui è emersa l'estensione dei benefici a

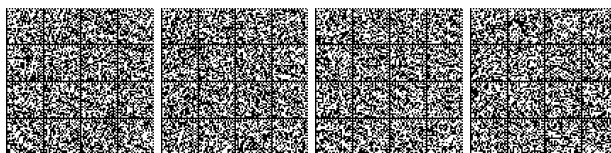
<sup>15</sup> Ad esempio quelle sviluppate da OCIMF, SIGTTO, INTERTANKO e SGMF. A tal riguardo può essere preso a riferimento quanto già fatto per il *bunkeraggio* di GNL e bio-GNL dal MIT, così come l'autorizzazione per le operazioni di *small scale* dell'*FSRU* di Livorno, in corso di completamento.

<sup>16</sup> L'entrata in funzione del nuovo regime per i controlli dei passeggeri e dei marittimi di Paesi terzi in partenza o in arrivo dai/nei porti Schengen in attuazione del Regolamento UE 30 novembre 2017, n. 2226 avrà un impatto sulle compagnie di traghetti e crociere nelle tratte con Paesi terzi. Tale normativa introduce a livello europeo due sistemi: (i) il sistema di controllo degli ingressi e delle uscite, c.d. "EES" (*Entry-Exit System*), che si applicherà a tutti i viaggiatori di Paesi terzi che desiderano entrare nell'area Schengen per un breve periodo (massimo 90 giorni ogni 180); (ii) il sistema di informazione e autorizzazione ai viaggi, c.d. "ETIAS" (*European Travel Information and Authorisation System*) che, invece, si applicherà solo ai cittadini di Paesi terzi esenti dall'obbligo di visto.

<sup>17</sup> In questo senso, occorre altresì un impegno a livello internazionale per fare in modo che almeno i passeggeri delle compagnie crocieristiche che si imbarcano in un porto Schengen e sbarcano nuovamente nello stesso porto od in un altro, sempre in area Schengen, siano esentati da tali controlli.

<sup>18</sup> Cfr. D.L. 30 dicembre 1997, n. 457, convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30.

<sup>19</sup> Cfr. D.L. 23 settembre 2022, n. 144, convertito con modifiche dalla legge 17 novembre 2022, n. 175, in attuazione degli impegni contenuti nella decisione della Commissione europea 11 giugno 2020, n. 3667



quelle imprese di trasporto marittimo stabilite in Italia, che svolgono attività su navi battenti bandiera dell'Unione europea o dello Spazio Economico Europeo (SEE). Si tratta, in ogni caso, di un regime che necessiterà nel breve di ulteriori modifiche a seguito della recente ed ulteriore decisione della Commissione 7 maggio 2025, n. 2666,<sup>20</sup> che ha aggiornato i criteri di compatibilità e le condizioni applicative dei regimi di aiuto al settore marittimo. È dunque necessario un tempestivo intervento normativo di recepimento, volto ad assicurare la piena conformità dell'ordinamento interno agli impegni assunti in sede europea e a garantire continuità alle misure di sostegno già operative.

In tale contesto, merita particolare attenzione l'articolo 5, comma 5, della legge 27 marzo 2001, n. 88<sup>21</sup>, che esclude dall'imposizione fiscale in Italia i redditi percepiti dai marittimi di cittadinanza italiana che prestano servizio, per un periodo superiore a 183 giorni in dodici mesi, su navi battenti bandiera straniera, incluse quelle dell'UE o dello SEE. Tale disposizione, nella formulazione attuale, preclude l'applicazione del credito d'imposta previsto dall'articolo 4, comma 1, del decreto legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, introducendo un effetto distorsivo che risulta in contrasto con i principi di libera prestazione dei servizi - che la citata decisione del 2020 della Commissione europea aveva inteso tutelare - e di non discriminazione sanciti dal diritto dell'Unione. Un intervento di armonizzazione normativa appare, dunque, necessario per garantire la neutralità fiscale tra bandiere UE/SEE e rafforzare la competitività della marineria italiana.

### 2.2.9 La semplificazione della normativa nazionale di settore

La bandiera della Marina mercantile e il Registro italiano costituiscono un patrimonio strategico, in quanto strumenti di proiezione della sovranità e di tutela dell'occupazione nazionali. Garantirne la competitività e l'attrattività rappresenta, pertanto, un obiettivo prioritario delle politiche del mare.

Negli ultimi anni, l'evoluzione del mercato internazionale ha reso evidente la necessità di un aggiornamento complessivo del quadro normativo e amministrativo di settore. Registri marittimi di altri Stati membri dell'Unione europea - caratterizzati da procedure digitalizzate, fiscalità agevolata, *iter* autorizzativi semplificati e certezza dei tempi amministrativi - stanno progressivamente attirando parte della flotta nazionale, con ricadute negative in termini economici, di competitività e occupazione del sistema marittimo italiano.

Per invertire tale tendenza, è indispensabile procedere a una revisione organica e semplificata del sistema regolatorio e procedurale, proseguendo nell'avviato *iter* di aggiornamento delle norme ritenute superate del nostro codice della navigazione e del relativo regolamento di esecuzione, digitalizzando integralmente la gestione documentale e uniformando i processi relativi al ciclo di vita della nave e del lavoro marittimo (quest'ultimo è, in particolare, trattato nell'ambito della pertinente direttrice).

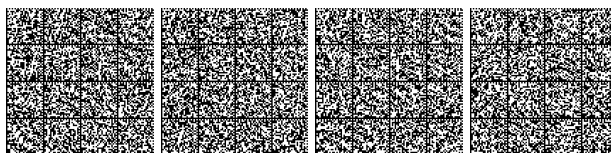
Nello specifico, un'efficiente semplificazione dovrebbe partire da una ragionata modifica della legislazione in materia di regime amministrativo della nave, della digitalizzazione delle pratiche di bordo e della semplificazione e digitalizzazione della gestione amministrativa del lavoro marittimo.

#### 2.2.9.1 La semplificazione del regime amministrativo della nave

In tale ambito, occorre prevedere un aggiornamento sistematico del codice della navigazione, ivi incluse le questioni afferenti alla dismissione di bandiera, la sospensione temporanea dell'abilitazione alla navigazione e l'iscrizione provvisoria in caso di acquisto e/o vendita della nave. Occorre, altresì, aggiornare la normativa afferente alle visite e alle attività ispettive a bordo delle navi da parte delle autorità competenti, che talora, ad eccezione di quelle riguardanti le procedure standardizzate internazionali del *Paris Mou*, trovano applicazioni disomogenee tra territorio nazionale ed unionale. In questa prospettiva occorre quindi aggiornare adeguatamente anche il vigente "Regolamento di sicurezza" di cui al d.P.R. 8 novembre 1991, n. 435. In relazione al sistema certificativo previsto dagli

<sup>20</sup> Tale decisione, infatti, ha confermato le misure del Registro Internazionale Italiano, con durata decennale fino al 31 dicembre 2033, dichiarandole compatibili con il mercato interno a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFEU, alla condizione che l'Italia dia corretta attuazione agli impegni di adeguamento della disciplina agli Orientamenti UE, analiticamente declinati dalla decisione stessa.

<sup>21</sup> Cfr. legge 16 marzo 2001, n. 88, recante "Nuove disposizioni in materia di investimenti nelle imprese marittime".



*standard* internazionali, si sta procedendo, in chiave di semplificazione amministrativa, alla progressiva attribuzione ai soli Organismi autorizzati di un numero sempre maggiore di certificazioni.

#### 2.2.9.2 La digitalizzazione delle pratiche di bordo

È necessario attuare la digitalizzazione delle procedure amministrative, a partire dalla tenuta della documentazione di bordo, dagli adempimenti amministrativi connessi alla partenza e all'arrivo della nave nei porti nazionali e, più in generale, dallo scambio di informazioni fra la nave e le competenti Autorità Marittime, doganali e portuali, anche sulla scorta della positiva esperienza maturata con il PMIS (*Port Management Information System*), il SUDOCO (sportello unico doganale) e nel solco dell'attivazione, a livello nazionale, della EMSWe (Finestra unica marittima).

#### 2.2.9.3 La certificazione marittima

Attualmente, ogni nave in esercizio opera con oltre 100 certificati statuari, ivi compresi quelli richiesti dall'*International Maritime Organization* (IMO), per i quali esiste una specifica circolare. Ad essi si sommano quelli richiesti dalle varie Amministrazioni competenti. Il rilascio della maggior parte dei già menzionati certificati compete ai cosiddetti RO (in passato Enti di Classifica, oggi "*Recognized Organization*") e all'Amministrazione di bandiera quando non deleghi i RO. Il citato allargamento alle navi registrate presso gli Stati membri della UE e dello Spazio Economico Europeo ("SEE"), armate e operate da armatori stabiliti sul territorio nazionale del regime di aiuto garantito al trasporto marittimo esposto alla competizione internazionale, impone una riflessione sulla necessità di allineare il corredo regolamentare e le relative incombenze legate alla operatività della nave italiana agli *standard* degli altri Paesi marittimi dell'Unione. Nello specifico, persistono alcune consolidate criticità: ad esempio, solo alcune Amministrazioni hanno introdotto ed accettano i certificati in formato elettronico, così come non tutte le Amministrazioni delegano ai RO tutti gli accertamenti ed il rilascio della relativa certificazione. Da questo punto di vista, anche mediante l'istituto della delega, occorre introdurre alcune importanti novità nel regime dei controlli dello Stato di bandiera permettendo agli organismi riconosciuti di effettuare le residuali visite ispettive previste dallo Stato di bandiera medesimo.

#### 2.2.9.4 Le ulteriori norme

Ulteriori procedure di semplificazione da attuare nel nostro ordinamento riguardano, in particolare, la pubblicità dell'ipoteca navale nonché il consolidamento della stessa. Trattasi di questioni di natura procedimentale molto lunghe e complesse che nell'ambito dei contratti di finanziamento relativi all'acquisto delle navi presuppongono trascrizioni e trasferimenti di ipoteca dal registro di provenienza a quello di nuova iscrizione della nave. Nell'ottica della più volte dichiarata semplificazione e razionalizzazione delle procedure occorre quindi riformare anche tali norme al fine di agevolare i processi di sviluppo delle imprese di navigazione.

Più in generale, occorre presidiare efficacemente gli organismi europei e internazionali che trattano i numerosi temi che incidono sullo *shipping* in modo proattivo e continuativo, sia a livello politico che tecnico, attraverso una specifica azione di Governo per il tramite del Cipom.



## 2.3 I PORTI E LA LOGISTICA

### 2.3.1 Il ruolo della portualità italiana nel Mediterraneo

La tradizione marittima e la centralità mediterranea, oltre all'importanza vitale dei traffici via mare per l'intera economia nazionale, impongono all'Italia di considerare la dimensione marittima della Nazione quale caposaldo delle politiche del Governo.

Il MIT è titolare delle politiche afferenti al sistema portuale nazionale e alle attività relative alla navigazione con particolare riferimento alle rotte commerciali, nonché al sistema della logistica.

Tali politiche devono tener conto, altresì, delle emergenti prospettive di sviluppo economico lungo l'asse indo-mediterraneo (che s'intende rafforzare anche attraverso l'*India-Middle East-Europe Economic Corridor* – IMEC) e del continente africano, che impongono di considerare quest'ultimo come un interlocutore strategico sia per la delocalizzazione delle produzioni industriali, in particolare nel settore dell'energia, sia come mercato di sbocco degli scambi commerciali. In quest'ottica, è importante elevare a Partenariato Meridionale l'attuale politica di Vicinato Sud dell'Unione Europea, facendo leva su tutti gli strumenti disponibili, tra cui in particolare il Patto per il Mediterraneo che andrà sviluppato soprattutto nella sua dimensione di piattaforma per abilitare collaborazioni al di là dell'area *Middle East and North Africa* (MENA) per abbracciare il Golfo, il Sahel, Turchia e Balcani Occidentali. Tale politica dovrà altresì essere dotata di una governance efficace e di risorse prevedibili e credibili. La centralità geografica del Mediterraneo, rispetto alle rotte marittime Ovest-Est e viceversa, fa sì che il nostro sistema portuale debba ambire ad avere un ruolo di primo piano nell'intercettare i traffici, sia a servizio dei mercati europei che internazionali.

In particolare, il MIT, per la realizzazione degli obiettivi strategici anzidetti, cura l'evoluzione del sistema portuale medesimo nella direzione da tempo auspicata di un più funzionale sfruttamento delle aree retroportuali a servizio di attività logistico-manifatturiere, proseguendo nel solco delle già esistenti forme di incentivazione – sia mediante misure per la promozione dello sviluppo dei traffici “Ro-Ro” e delle “Autostrade del Mare” attraverso l'aggregazione e l'incentivazione della domanda di trasporto merci, sia ricorrendo all'adozione di misure per l'incentivazione della localizzazione di attività manifatturiere e logistiche nelle aree portuali nazionali (anche riconvertite, come ad esempio quelle inserite in “aree industriali a crisi complessa”) e nelle aree logistiche integrate del Mezzogiorno - che devono essere opportunamente promosse anche presso operatori internazionali potenzialmente interessati alla re-introduzione nel territorio europeo delle attività industriali già trasferite nei Paesi asiatici (c.d. “*re-shoring*”). Ciò assume ancora maggiore rilievo in considerazione della circostanza che anche il Nord Africa, quale area geografica emergente, è destinato a divenire un luogo attraente per nuovi impianti produttivi in un'ottica di “*near-shoring*”, grazie alle capacità del territorio di fornire alcune materie prime critiche, oltre ad un ulteriore vantaggio competitivo in termini di costi della manodopera. Per quanto sopra, è necessario migliorare l'efficienza delle operazioni e dei servizi portuali, ottimizzando i tempi di espletamento delle attività con particolare riguardo all'attesa e stazionamento delle navi nei porti nazionali, ancora mediamente più elevate rispetto alle tempistiche di porti europei e internazionali concorrenti.

Tale obiettivo presuppone che le scelte di adeguamento e la gestione strategica dell'infrastruttura portuale non vengano attuate isolatamente e frammentariamente ma mediante una concertazione che coinvolga tutti gli operatori, pubblici e privati. Occorre, in conclusione, che le realtà portuali si adeguino velocemente al mutato scenario geopolitico complessivo che ha ricondotto il Mediterraneo al ruolo di piattaforma strategica nell'ambito di un contesto logistico che ne travalica i confini, favorendo lo sviluppo dell'integrazione sostenibile del “sistema porto” nella rete logistica retroportuale e coniugando gli aspetti di sicurezza marittima e portuale tradizionali con le nuove ed evolute esigenze commerciali sottese all'intero settore dello *shipping* (miglioramento dell'accessibilità portuale, efficientamento della movimentazione delle navi, dei servizi tecnico-nautici, della gestione delle pratiche amministrative e commerciali nel minor tempo possibile).

### 2.3.2 La portualità italiana e le relative relazioni commerciali: strategie di rilancio

Nell'arco del 2024, l'analisi dei dati di traffico che riguardano i porti nazionali ne confermano la buona capacità di resilienza nonostante le criticità poste dai transiti nel Mar Rosso e la crescente tendenza del



mercato globale ad orientarsi lungo le direttrici che portano a doppiare il Capo di Buona Speranza. Il 2024 ha visto un traffico portuale complessivo in Italia di oltre 480 milioni di tonnellate, registrando un lieve aumento dello 0,7%, aumento ulteriormente confermato nei primi sei mesi del 2025 con un +1,2% rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente<sup>22</sup>. Analizzando le diverse categorie di traffico merci, le rinfuse liquide (*liquid bulk*) hanno raggiunto i 169,8 milioni di tonnellate, con un incremento del +1,6%, evidenziando una buona prestazione in questo segmento<sup>23</sup>.

Il traffico Ro-Ro si attesta a 122,4 milioni di tonnellate, con una crescita dello 0,2%, testimoniando una stabilità nel trasporto su ruote. Il settore dei contenitori ha movimentato 121,7 milioni di tonnellate, mostrando una crescita robusta del +5,6%. Per le rinfuse solide (*dry bulk*), a differenza di altre categorie, si registra un calo notevole, attestandosi a 48,8 milioni di tonnellate con una diminuzione del -9,7%. Le "altre merci varie" con 17,8 milioni di tonnellate, hanno subito una flessione del 4%<sup>24</sup>.

Per quanto riguarda il traffico passeggeri, il traffico totale di traghetti ha raggiunto i 59,5 milioni di passeggeri, con un aumento complessivo del +2,72%. Nello specifico, i traghetti su rotte inferiori alle 20 miglia (a corto raggio) hanno trasportato 40,2 milioni di passeggeri, con un incremento del +3,5%. I traghetti su rotte a più lungo raggio hanno registrato 19,3 milioni di passeggeri, con una crescita del +1,1%. Il settore crocieristico ha registrato 13,8 milioni di passeggeri, con un incremento del +3,9%, testimoniando una forte ripresa anche rispetto ai livelli pre-Covid e prospettive di ulteriore crescita per il turismo marittimo<sup>25</sup>.

Nel complesso, i dati mostrano dunque una buona resilienza complessiva dei porti italiani, con una crescita generale del traffico totale – confermata anche nel corso del 2025 – e prestazioni positive in settori chiave come rinfuse liquide, container e passeggeri, nonostante le sfide e le tensioni geopolitiche che permangono. Solo per le rinfuse solide e le "altre merci varie" si registrano aree di flessione dei volumi trasportati.

In particolare, per conferire nuova competitività al sistema portuale nazionale, è necessario:

- migliorare la coerenza delle politiche portuali-logistiche, rafforzando il coordinamento dei processi decisionali e la loro attuazione a livello centrale al fine di garantire una pianificazione coerente delle politiche portuali e logistiche, in grado di rispondere in modo efficace alle sfide globali del commercio marittimo;
- assicurare la piena operatività del sistema portuale italiano sui mercati internazionali, valorizzandone la capacità di attrarre traffici e investimenti;
- definire un più netto perimetro di interazione tra competenze di Organi centrali, autorità indipendenti e le Autorità di Sistema Portuale, in attuazione dei principi di semplificazione e coordinamento funzionale di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84 e ss.mm.

Si tratta di azioni, quindi, volte a cogliere ogni opportunità, evitando sovrapposizioni o inutili competizioni tra scali portuali, per ottimizzare l'efficienza complessiva degli investimenti e affermare l'Italia come vera e propria piattaforma logistica del Mediterraneo.

Parallelamente, occorre intervenire sulle infrastrutture che condizionano la competitività del sistema portuale, attraverso:

- la realizzazione di dighe foranee, moli, nuove banchine e piazzali operativi, per incrementare la capacità operativa e la sicurezza degli scali;
- l'individuazione di nuove aree portuali e retroportuali, anche per usi logistici e intermodali;
- il potenziamento delle connessioni terrestri (stradali e ferroviarie) ai porti, riducendo le interferenze con la mobilità urbana;
- la trasformazione digitale dei porti, tenuto conto del ruolo delle tecnologie digitali nei settori dell'interoperabilità dei sistemi, della gestione dei flussi merci, della tracciabilità e della sicurezza cibernetica, quali abilitatori strategici dell'efficienza portuale e della competitività industriale, anche in funzione dell'ottimizzazione dei consumi e della riduzione delle emissioni;
- il rinnovo e l'ammodernamento delle infrastrutture e degli arredi portuali, in particolare nei porti inseriti in contesti urbani ad alta densità;

<sup>22</sup> Cfr. *Port Infographics, update 2025*.

<sup>23</sup> 12° Rapporto annuale "Italian Maritime Economy 2025", Centro studi SRM.

<sup>24</sup> *Ibidem*.

<sup>25</sup> *Ibidem*.



- l'aumento dell'intermodalità ferroviaria, volto alla riduzione dei costi della manovra ferroviaria in ambito portuale;
- l'escavo dei bacini portuali che presentano fondali che limitano lo sviluppo dei traffici marittimi.

Solo una strategia unitaria e coordinata, integrata con la pianificazione nazionale dei trasporti e con gli indirizzi europei in materia di reti trans-europee di trasporto (TEN-T) e *Blue Economy*, potrà garantire un effettivo rilancio del sistema portuale italiano, consolidandone il ruolo di piattaforma logistica mediterranea ed europea.

### 2.3.3 Le reti TEN-T e la rete logistica

Le TEN-T sono, di fatto, un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello UE. All'interno delle reti "TEN-T", è previsto per il 2030<sup>26</sup> il completamento della "Core Network" (c.d. "Rete centrale"), costituita dai nodi urbani a maggiore densità abitativa, dai nodi intermodali di maggiore rilevanza e dalle relative connessioni. Per sostenerne la realizzazione coordinata tra i diversi Stati membri, l'Unione europea ha identificato nove "Corridoi"<sup>27</sup>.

La revisione del Regolamento (UE) 2024/1679 sulle reti transeuropee di trasporto (TEN-T), pienamente operativa dal 2025, rappresenta un passaggio strategico per l'intero sistema infrastrutturale europeo, rafforzando gli obiettivi di sostenibilità, resilienza e interoperabilità.

L'Unione orienta la programmazione verso lo sviluppo del trasporto ferroviario e la digitalizzazione della catena logistica, nonché, in linea con la normativa *Alternative Fuels Infrastructure Regulation* (AFIR), la realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi, con l'obiettivo di rendere i flussi commerciali più efficienti e meno impattanti dal punto di vista ambientale.

In questo contesto, l'Italia ambisce a offrire un contributo di primo piano, ponendosi come piattaforma logistica e portuale dell'Europa nel Mediterraneo. È necessario raccordare armoniosamente in un'unica strategia nazionale il sistema dei porti, gli interporti, le aree retroportuali e la rete ferroviaria e stradale, in coerenza con le reti TEN-T e con il Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC), con il Quadro Strategico Nazionale AFIR nonché col Piano nazionale dei trasporti 2025-2036. I corridoi europei che attraversano il Paese - Scandinavo-Mediterraneo, Baltico-Adriatico, Mediterraneo e il collegamento con il Mare del Nord-Reno-Mediterraneo costituiscono le dorsali della competitività nazionale, sulle quali devono concentrarsi gli investimenti per l'ammodernamento dei porti "Core", il completamento dei collegamenti ferroviari e stradali con le aree industriali e retroportuali e il potenziamento delle Autostrade del Mare come naturale estensione marittima della rete transeuropea.

Il completamento della rete "Core" entro il 2030 richiede all'Italia uno sforzo importante, attraverso l'elaborazione di appositi piani di sviluppo dei "corridoi" con strutture di *governance* e finanziamenti tali da agevolare la realizzazione della rete centrale, soprattutto per quanto riguarda il completamento dei collegamenti di "ultimo miglio" a porti ed aeroporti della rete "Core".

Ciò richiede una relazione tra le reti TEN-T core, i "Corridoi", i porti italiani e le aree retroportuali che costituiscono i terminali di sistemi multi-portuali e logistici (i c.d. «*European core corridor multiport & logistic gateway*»), integrati con gli interporti.

Stanti le caratteristiche morfologiche del territorio italiano e il numero dei porti sul territorio, è necessario proseguire in una politica portuale nazionale che continui a valorizzare e a differenziare le vocazioni dei

<sup>26</sup> In questo senso, infatti, si colloca il Regolamento UE 11 dicembre 2013, n. 1315 che ha definito la rete di trasporto trans-europea TEN-T e che prevede la creazione di una rete articolata su due livelli per lo sviluppo della rete internazionale: (i) la c.d. "Comprehensive Network", ovvero una rete globale da realizzarsi entro il 2050 che mira a garantire la piena copertura del territorio dell'Unione europea e l'accessibilità a tutte le regioni; (ii) la c.d. "Core Network", ovvero una rete centrale a livello unionale (da realizzarsi entro il 2030) che comprende le parti di rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. La sua realizzazione si basa su un «approccio per corridoi».

<sup>27</sup> Quattro dei nove Corridoi TEN-T interessano l'Italia: (a) il Corridoio Mediterraneo che attraversa il Nord Italia da Ovest ad Est, congiungendo Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Bologna e Ravenna; (b) il Corridoio Reno Alpi che passa per i valichi di Domodossola e Chiasso e giunge al porto di Genova; (c) il Corridoio Baltico Adriatico che collega l'Austria e la Slovenia ai porti del Nord Adriatico di Trieste, Venezia e Ravenna, passando per Udine, Padova e Bologna; (d) il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo che parte dal valico del Brennero e collega Trento, Verona, Bologna, Firenze, Livorno e Roma con i principali centri urbani del sud come Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo.



singoli porti, in un'ottica d'integrazione e di complementarità di sistema, che tenga conto delle dinamiche economiche delle aree geografiche di riferimento, anche regionali, in rapporto all'esigenza di migliore interconnessione ai "Corridoi" medesimi. Tale politica deve, inoltre, allineare la programmazione infrastrutturale agli obiettivi TEN-T e a quelli della transizione ecologica ed energetica, avuto particolare riguardo all'approvvigionamento, allo stoccaggio, alla movimentazione dei combustibili alternativi e agli *standard* europei, nel solco delle iniziative progettuali e d'investimento già esistenti, evitando sovrapposizioni e garantendo maggiore efficienza. In relazione a tale quadro composito, è necessario, a maggior ragione, prevedere una coerente *governance* che valorizzi il ruolo strategico dello Stato e, al contempo, sia funzionale all'attività gestionale delle Autorità operanti sui territori.

Nel medio periodo, il rafforzamento di una rete logistica nazionale integrata — composta da porti, aree retroportuali, interporti, corridoi ferroviari e Autostrade del Mare — costituisce una priorità strategica per accrescere la competitività del sistema produttivo, accompagnata, in relazione agli scenari prefiguratisi, da una commisurata sicurezza delle catene di approvvigionamento e consolidare il ruolo dell'Italia come *hub* logistico euromediterraneo. Il successo delle TEN-T e l'efficienza della rete logistica saranno determinanti per la competitività dell'Italia dell'Europa e per la sua capacità di affrontare le transizioni ecologica e digitale. Il Cipom assicura il coordinamento interministeriale di questa agenda, allineando la programmazione infrastrutturale agli obiettivi TEN-T, della transizione energetica ed ecologica con particolare riguardo alle politiche per i combustibili alternativi e agli *standard* europei, evitando sovrapposizioni e garantendo una coerente *governance* unitaria.

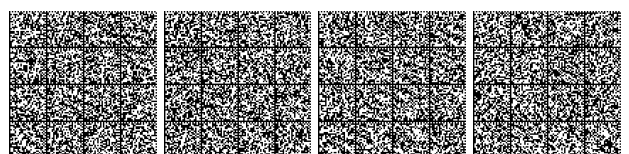
#### 2.3.4 Le aree retroportuali e le relazioni con la rete logistica

Le aree retroportuali rappresentano i "polmoni" operativi dei porti e sono elementi vitali per l'intera rete logistica. Il loro sviluppo e la loro efficienza sono determinanti per la competitività economica dei territori e per la fluidità degli scambi commerciali globali.

Il legame tra le aree retroportuali e la rete logistica è inscindibile. Tali aree costituiscono un cruciale punto di contatto per realizzare l'intermodalità tra il trasporto marittimo/fluviatile e le reti terrestri (stradali e ferroviarie) e, in alcuni casi, aeree/aeroportuali.

Le moderne esigenze di realizzare attività a valore aggiunto, tra cui la lavorazione e l'imballaggio delle merci (logistica), nonché quelle di smistamento attraverso diverse modalità di trasporto (l'intermodalità), richiedono spazi che non sono talvolta disponibili in prossimità di molti bacini portuali italiani. Tali attività, tuttavia, possono più opportunamente svilupparsi nelle strutture interportuali dell'*hinterland* mettendo in pratica servizi di "collegamento", anche ferroviario, tra porti ed interporti. Una migliore connessione tra i porti e gli interporti determina vantaggi competitivi per entrambe le strutture, incrementa le economie di scala, rappresenta un moltiplicatore di esternalità positive per le imprese e consente di sommare ai servizi di trasporto ulteriori servizi ad elevato valore aggiunto (magazzinaggio, gestione ordini, controlli qualità, assemblaggi etc.). È questo il modello che si sta affermando in altri mercati europei, con una forte crescita nelle aree retro-portuali di "*distripark*" all'interno dei quali, attraverso servizi di prima trasformazione e lavorazioni intermedie delle merci, è possibile accrescere notevolmente il valore aggiunto della merce (si pensi, a titolo esemplificativo ma non esclusivo, ad un *container* in transito). Alla luce di quanto sopra, affinché detto modello possa affermarsi anche all'interno del mercato italiano, nel quale gli spazi portuali sono tendenzialmente limitati, è necessario coordinare ed omogeneizzare gli interventi su scala macro-regionale per favorire le relazioni di sistema interporti-interporti e/o piattaforme intermodali e porti-interporti. In questo contesto, infatti, il veloce smistamento delle merci verso i nodi interportuali grazie ad appositi servizi, quale quello di *shuttle* via ferrovia, potrebbe consentire agli interporti di agire da catalizzatori di traffico ossia da veri e propri *Inland terminal* (o *dry ports*), dai quali gli operatori ferroviari potrebbero rilanciare i propri servizi lungo le maggiori direttrici di traffico.

Le aree retroportuali devono quindi evolvere come zone logistiche integrate, capaci di assorbire i flussi di traffico portuale, ottimizzare la gestione delle merci e ospitare attività a valore aggiunto (logistica doganale, gestione dei magazzini, distribuzione intermodale). La loro modernizzazione deve basarsi sullo sviluppo di:



- connessioni infrastrutturali;
- servizi logistici integrati, non solo in termini di deposito, ma anche di dogana, gestione dei magazzini, servizi a valore aggiunto e distribuzione capillare.
- digitalizzazione e tracciabilità delle operazioni, avvalendosi di tecnologie avanzate (IoT, AI, *blockchain*);
- sostenibilità, favorendo l'elettrificazione delle operazioni, il ricorso a energie rinnovabili e al trasporto intermodale per sua natura sostenibile.

Per realizzare i suddetti obiettivi di sviluppo delle piattaforme logistiche è intervenuta la recente “Legge quadro sugli interporti” (n.177/2025) che fornisce una disciplina organica del settore idonea anche a stimolare nuovi investimenti infrastrutturali. Il MIT è impegnato nella redazione dei relativi decreti attuativi che garantiranno un'applicazione sostanziale e specifica delle previsioni del suddetto quadro normativo.

### 2.3.5 L'intermodalità ferroviaria

L'intermodalità ferroviaria rappresenta una leva strategica per promuovere la competitività del sistema portuale nazionale e per favorire il processo di decarbonizzazione.

La sua efficienza presuppone l'adozione di incentivi allo sviluppo del trasporto ferroviario, per ridurre il divario dei costi operativi (non solo portuali) legati alla movimentazione ferroviaria e per colmare i deficit dei collegamenti ferroviari da/per i porti.

La misura introdotta dalla legge 30 dicembre 2024, n. 207 recante la previsione di bilancio per il triennio 2025-2027, estesa sino al 2030 dal c.d. decreto “milleproroghe” che consente alle Autorità di sistema portuale di erogare contributi agli operatori ferroviari con obbligo di trasferire parte del beneficio (almeno il 50%) ai clienti finali, richiede una tempestiva adozione del decreto attuativo per esplicarne pienamente gli effetti. In questo contesto si inseriscono i nuovi orientamenti della Commissione europea in materia di aiuti di Stato per il trasporto terrestre e multimodale ed il regolamento di esenzione per categoria nel settore dei Trasporti del 16 marzo 2026 (TBER). Queste norme semplificano le procedure e facilitano il sostegno statale alle soluzioni di trasporto sostenibile.<sup>28</sup>

### 2.3.6 La transizione energetica nei porti – le comunità energetiche rinnovabili

La transizione energetica dei porti costituisce una priorità per la decarbonizzazione del sistema dei trasporti e per il conseguimento degli obiettivi nazionali ed europei di neutralità climatica. La particolare configurazione della portualità italiana – caratterizzata da scali spesso integrati nel tessuto urbano – richiede lo sviluppo di modelli di produzione, distribuzione e utilizzo dell'energia fondati su criteri di efficienza, sostenibilità e autonomia locale.

In tale contesto, la diffusione delle infrastrutture di *Onshore Power Supply* (OPS) rappresenta una misura determinante per ridurre le emissioni climalteranti e sonore prodotte dalle navi durante la sosta in porto. L'obiettivo è garantire un approvvigionamento elettrico capillare, stabile e competitivo, integrando le reti portuali con fonti di energia rinnovabile e con sistemi intelligenti di gestione della domanda.

Occorre, pertanto, pervadere in tal senso la pianificazione e realizzazione delle infrastrutture energetiche portuali e promuovere la costituzione di Comunità Energetiche Rinnovabili (CER) nei porti e nelle relative aree retroportuali, in linea con la recente Strategia Europea sui Porti. Queste ultime rappresentano strumenti efficaci per favorire la produzione e l'autoconsumo collettivo di energia da fonti rinnovabili, ridurre la dipendenza dalla rete nazionale e ottimizzare i costi energetici per operatori, imprese e servizi portuali.

È altresì importante adottare gli specifici decreti attuativi della legge 91/2022 che consente alle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) di costituire CER anche in deroga alla normativa portuale e al limite di 1 MW per impianto, per favorire l'installazione di fonti rinnovabili nei porti. In assenza di tali decreti, infatti, le CER portuali restano soggette alle condizioni generali: incentivi riconosciuti solo per impianti di potenza uguale o inferiore a 1 MW, energia condivisa nella rete afferente ad una sola cabina primaria, distribuzione vincolata delle quote incentivata. Ciò influisce sulla struttura dei progetti e sulla loro sostenibilità economica.

<sup>28</sup> Cfr. Decisione Commissione europea [da inserire i riferimenti non essendo il testo ancora pubblico] che si inserisce in un contesto di flessione dei volumi ferroviari portuali e di “pressione” sulla capacità di rete legata ai cantieri del PNRR e porta una dotazione complessiva di 30 milioni di euro in cinque anni, con un importo massimo di euro 500.000 annuo per ciascuna AdSP.



Le CER portuali devono essere concepite come ecosistemi integrati, capaci di connettere infrastrutture, operatori pubblici e privati, imprese logistiche e comunità locali in un modello condiviso di sostenibilità. Il loro sviluppo potrà avvalersi delle opportunità offerte dal quadro normativo nazionale e dai programmi di finanziamento europei, in particolare dal Regolamento AFIR e dai fondi destinati alla transizione energetica e digitale dei trasporti.

L'attuazione coordinata di tali misure consentirà di ridurre l'impatto ambientale delle attività portuali, migliorare la qualità della vita nelle città portuali e promuovere la sicurezza energetica - intesa in un'ampia accezione, avuto particolare riguardo alla resilienza, alla protezione attiva e passiva delle reti, al potenziamento dei sistemi di *backup* - e la competitività del sistema marittimo nazionale.

### 2.3.7 Le Zone economiche speciali e le Zone logistiche semplificate - Il Piano Strategico della ZES Unica ed il ruolo delle ZLS nel contesto del rilancio della competitività europea dei nostri porti

Il rafforzamento della competitività del sistema portuale e logistico nazionale passa anche attraverso l'attuazione di strumenti di politica industriale e territoriale capaci di attrarre investimenti e favorire lo sviluppo di attività produttive ad alto valore aggiunto. In questa prospettiva, l'istituzione della Zona Economica Speciale Unica (ZES Unica) per il Mezzogiorno – disciplinata dal decreto-legge 19 settembre 2023, n. 124, convertito dalla legge 13 novembre 2023, n. 162 – rappresenta una svolta di sistema e un'occasione strategica per rilanciare la centralità logistica del Paese nel Mediterraneo.

Il Piano Strategico della ZES Unica, approvato nel 2024, definisce una visione unitaria per lo sviluppo economico del Mezzogiorno, valorizzando la sua posizione geoeconomica quale cerniera naturale tra Europa, Nord Africa e Medio Oriente. L'obiettivo è quello di trasformare l'area in un *hub* logistico e manifatturiero di rilevanza internazionale, promuovendo sinergie tra portualità, retroportualità, interporti, altre infrastrutture trasportistiche, infrastrutture energetiche e reti di innovazione.

In parallelo, occorre assicurare la piena integrazione e valorizzazione delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS), in particolare nei territori del Centro-Nord, come strumenti complementari alla ZES Unica per il rafforzamento del sistema logistico-portuale nazionale. Le ZLS possono, infatti, costituire un volano di competitività per i porti e le aree produttive connesse, favorendo l'insediamento di imprese e la semplificazione dei procedimenti amministrativi, anche attraverso la digitalizzazione delle procedure doganali e autorizzative.

Il passaggio dal precedente regime delle ZES e quello della ZES Unica non pregiudica gli investimenti già programmati o avviati nel rispetto del quadro agevolativo allora vigente. Più in generale, è comunque necessario assicurare continuità normativa e amministrativa, al fine di garantire certezza agli operatori economici e massimizzare l'efficacia delle misure di incentivazione.

Le ZES e le ZLS rappresentano dunque strumenti di politica portuale-marittima e logistica pienamente coerenti con la strategia nazionale di potenziamento delle catene di approvvigionamento, di sviluppo della *blue economy* e di rafforzamento del ruolo dell'Italia come piattaforma euromediterranea di scambi, innovazione e sostenibilità.

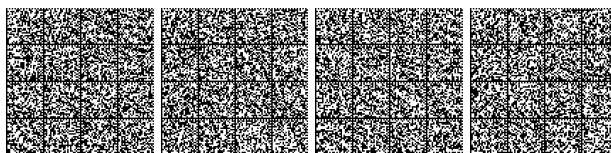
### 2.3.8 Gli strumenti di programmazione portuale - Le Linee Guida per la redazione dei PRP

Il documento licenziato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in assemblea generale l'8 aprile 2025 mira a introdurre importanti ulteriori misure di semplificazione, volte a conferire maggiore competitività al sistema portuale nazionale, riducendo tempi e incertezze procedurali e favorendo condizioni più attrattive per gli investimenti.

È necessario completare quanto prima il suo *iter* amministrativo.

### 2.3.9 La rete di distribuzione, i servizi di deposito e di bunkeraggio dei prodotti energetici

La rete di distribuzione dei prodotti energetici e i servizi di bunkeraggio costituiscono un elemento strategico per accrescere l'efficienza, la sostenibilità e la competitività del sistema marittimo-portuale nazionale. La sua



organizzazione incide direttamente sulla continuità degli approvvigionamenti, sull'autonomia energetica e sulla capacità del sistema portuale nazionale di competere nel contesto euromediterraneo e globale.

Per garantire uno sviluppo ordinato e competitivo del mercato interno dei servizi energetici portuali, è necessario definire un quadro regolatorio chiaro, stabile e coerente con le norme europee, che favorisca la concorrenza leale e l'accesso non discriminatorio alle infrastrutture. In tale prospettiva, un ruolo centrale deve essere riconosciuto alle Autorità di Sistema Portuale (AdSP), poste sotto la vigilanza del MIT, chiamate a esercitare un'attività regolatoria efficace e trasparente, unitamente alle Autorità Marittime quali articolazioni territoriali del MIT stesso, volta ad assicurare parità di condizioni operative e *standard* elevati di sicurezza, qualità e sostenibilità ambientale.

La cornice normativa di riferimento è rappresentata dal già più volte citato Regolamento AFIR, che disciplina l'infrastrutturazione per la distribuzione dei combustibili alternativi e la creazione di una rete europea integrata di rifornimento. Coerentemente, l'Italia deve definire un quadro strategico nazionale per la rete dei combustibili marittimi alternativi, orientato allo sviluppo delle infrastrutture di stoccaggio, distribuzione e bunkeraggio di metanolo, ammoniaca, GNL, elettricità ed *e-fuel* sintetici o comunque alternativi, promuovendo la cooperazione pubblico-privato e l'integrazione con le strategie delle ZES e delle ZLS.

Un altro fronte strategico è rappresentato dalla diffusione e dall'integrazione dei combustibili alternativi e degli *e-fuel*. Questi vettori energetici innovativi (come idrogeno, metanolo, ammoniaca e carburanti sintetici) possono contribuire in maniera significativa al processo di decarbonizzazione ed alla riduzione dell'inquinamento atmosferico, ma richiedono un quadro di *governance* coordinato. È necessario, pertanto, promuovere investimenti infrastrutturali dedicati, aggiornare la normativa nazionale e tecnica - in materia di sicurezza, stoccaggio e operazioni di rifornimento - e avviare programmi di formazione specifica del personale portuale e marittimo, in coerenza con le linee guida internazionali elaborate da OCIMF, SIGTTO, INTERTANKO e SGMF.

Per quanto riguarda la logistica dell'idrogeno, il trasporto attraverso idrogenodotti dedicati dovrà necessariamente essere affiancato dall'importazione via nave. Sarà, inoltre, importante dotarsi di infrastrutture capaci di stoccare i derivati liquidi dell'idrogeno. Al riguardo, è opportuno evidenziare le enormi potenzialità delle aree retroportuali. La presenza di grandi agglomerati di domanda di idrogeno nei pressi dei principali porti, si pensi ad esempio al settore siderurgico e della raffinazione, potrà facilitare lo sviluppo di una catena di approvvigionamento di idrogeno sostenibile.

È altresì necessario riconoscere i porti come elementi strutturali della futura rete CCS, come *hub* di raccolta, compressione e trasferimento della CO<sub>2</sub> verso siti di stoccaggio *offshore*.

In questo quadro, i porti marittimi assumono una funzione nuova e strategica: non solo nodi logistici, ma punti di interfaccia tra sistema marittimo, industriale ed energetico europeo. In questo senso occorre cogliere l'opportunità di raccordarsi anche con le reti e le infrastrutture energetiche guardando, altresì, all'idrogeno e al trasporto della CO<sub>2</sub> per finalità CCS/CCU.

In prospettiva, la filiera energetica marittimo-portuale italiana deve evolvere verso un sistema integrato, sostenuto da una combinazione di strumenti:

- definizione, entro congruo termine, del quadro strategico nazionale (QSN) in corso di componimento, in coerenza con il Regolamento (UE) 2023/1804 (AFIR) e le altre politiche unionali;
- *governance* coordinata ed efficiente delle infrastrutture energetiche portuali;
- promozione della ricerca e della sperimentazione su *e-fuel* e soluzioni a basse emissioni;
- revisione della fiscalità e previsione di misure di sostegno economico in favore delle imprese di navigazione impegnate nella transizione verde;
- integrazione con le politiche industriali e logistiche del Piano del Mare.

### 2.3.10 Lo EU *Emissions Trading System* (ETS) e i Combustibili Alternativi

Nel corso della trattazione delle direttrici che affrontano il tema dell'esercizio delle imprese di trasporto via mare, verranno compiutamente illustrate le criticità per l'armamento nazionale derivanti dall'EU *Emissions Trading System* (ETS) e in particolare dall'inclusione del settore marittimo (EU ETS *Maritime*).

Se ne fa cenno anche in questa sede, posto che il tema ha oggettivi riflessi anche per le dinamiche proprie dei porti. L'obbligo di acquisire e restituire quote di emissione per le emissioni di gas serra generate dalle navi



(CO<sub>2</sub>, metano e N<sub>2</sub>O dal 2026), sia per i viaggi all'interno dell'Unione Europea sia per il 50% di quelli da e verso porti extra-UE, comporta un notevole aumento dei costi operativi.

Come già evidenziato, tale dinamica rischia di generare fenomeni di *cargo diversion* e *modal shift*, verso tipologie di trasporto più inquinanti, mettendo a rischio gli obiettivi stessi della transizione ecologica.

È, quindi, necessario promuovere, in sede internazionale, una posizione condivisa sul NZF dell'IMO e, in sede europea, una revisione del regime ETS, che assicuri condizioni di concorrenza eque, evitando penalizzazioni per i porti europei e quindi per quelli italiani e salvaguardando la competitività dell'armamento nazionale.

Il sistema portuale nazionale, si trova di fronte a specifiche criticità legate all'adozione e la distribuzione degli *e-fuel*. Tali criticità riguardano la sfera normativa europea (potenzialmente restrittiva) e nazionale, le lacune infrastrutturali per lo stoccaggio e il rifornimento, la scalabilità e la disponibilità della materia prima, i costi di produzione, i requisiti di sicurezza per la loro gestione e – conseguentemente – quelli di formazione del personale addetto.

Gli *e-fuel* promettono di offrire un contributo importante al processo di decarbonizzazione del settore marittimo e contemporaneamente alla riduzione dell'inquinamento atmosferico. L'Italia intende promuovere l'integrazione nel sistema portuale nazionale, favorendo i relativi investimenti infrastrutturali, lo sviluppo delle catene di approvvigionamento, la gestione dei costi nella catena distributiva e l'adeguamento normativo e formativo afferente alla sicurezza, anche delle lavorazioni.

### 2.3.11 Lo sviluppo dei *green corridor*

I *green corridor* (corridoi verdi) rappresentano una delle strategie chiave e più innovative per accelerare la decarbonizzazione del settore dei trasporti e della logistica a livello globale, in linea con gli ambiziosi obiettivi climatici internazionali e lo sviluppo a livello europeo della *Global Gateway Green Shipping Corridors Initiative*. L'idea alla base è quella di creare rotte commerciali e logistiche specifiche, sia marittime che terrestri (stradali, ferroviarie o fluviali), lungo le quali vengano implementate e promosse tecnologie e pratiche a basse o zero emissioni.

Lo sviluppo dei *green corridor* si focalizza su diversi pilastri:

- tecnologie a basse emissioni - l'impiego di carburanti alternativi sostenibili (*Sustainable Alternative Fuels* - SAF) come l'idrogeno verde, l'ammoniaca, il metanolo verde e i biocarburanti avanzati per navi, camion e treni: questo include anche l'elettrificazione, laddove fattibile, per le brevi e medie distanze;
- infrastrutture di supporto - la creazione di una rete di infrastrutture necessarie per il rifornimento e la ricarica dei veicoli a zero emissioni, quali ad esempio lo sviluppo di punti di rifornimento per idrogeno o ammoniaca nei porti, stazioni di ricarica rapida per mezzi pesanti lungo le autostrade e nuove infrastrutture per il trasporto ferroviario elettrico o a idrogeno;
- digitalizzazione e ottimizzazione - perseguire soluzioni digitali ad elevato valore aggiunto per ottimizzare i percorsi, la gestione dei carichi e la sincronizzazione delle operazioni logistiche, riducendo i viaggi a vuoto e l'inefficienza generale, che contribuiscono anch'esse alle emissioni (vedi paragrafo 2.3.12);
- cooperazione multi-*stakeholder*: la realizzazione di *green corridor* richiede una stretta collaborazione tra Governi, Ministeri, Autorità di sistema portuali, compagnie di navigazione, operatori logistici, produttori di veicoli e di carburanti, istituzioni finanziarie e altri attori della catena del valore. Accordi internazionali e partenariati pubblico-privati sono essenziali per superare le sfide normative, tecnologiche e finanziarie;
- corridoi specifici - in ambito marittimo, si stanno già delineando diversi *green shipping corridor* tra porti internazionali con l'obiettivo di dimostrare la fattibilità e la scalabilità di rotte a zero emissioni. Analogamente, in Europa, le reti TEN-T giocano un ruolo cruciale nell'identificazione e nello sviluppo di corridoi terrestri che promuovono l'intermodalità e l'uso di mezzi di trasporto più sostenibili (vedi paragrafo 2.3.2).

La sfida principale risiede nella scalabilità delle tecnologie e nella disponibilità di carburanti a basse emissioni a costi competitivi, oltre che nella necessità di armonizzare le normative a livello internazionale. Tuttavia, i *green corridor* non sono solo un imperativo ambientale, ma rappresentano anche un'opportunità per innovare



la logistica, rafforzare la competitività delle catene di approvvigionamento e creare nuovi modelli di *business* sostenibili nel settore dei trasporti.

### 2.3.12 La semplificazione dei processi - La digitalizzazione del traffico vettori e del ciclo logistico portuale - PCS/PMIS - EMSWe - Piattaforma Logistica Nazionale (PLN)

Allo scopo di conferire al sistema portuale e logistico nazionale maggiore efficienza, velocità operativa e competitività internazionale, è necessario continuare a percorrere la rotta della semplificazione normativa e procedimentale, anche attraverso l'implementazione della digitalizzazione. In tale ambito – per rendere maggiormente competitivi gli scali marittimi italiani e quindi ridurre i tempi di transito e sosta delle merci e delle navi nei porti, in termini di riconnesse procedure amministrative, dogana, movimentazione ed organizzazione di convogli in partenza e in arrivo occorrono sforzi organizzativi ma, soprattutto, una maggiore semplificazione amministrativa che tenda all'omogeneità con gli *standard* europei e la riduzione del numero di passaggi e intermediari. Il tutto anche mediante il potenziamento dello sportello unico doganale (SUDOCO) e dello sdoganamento a distanza (*pre-clearing*) – e quindi la semplificazione delle transazioni di importazione/esportazione – nonché la gestione informatica a distanza delle pratiche prima dell'arrivo delle navi nel porto. In questo senso, la semplificazione delle procedure doganali, anche nell'ottica di accrescere la potenzialità delle scarse superfici esistenti nei porti italiani, deve portare a una progressiva riduzione della permanenza in porto della merce (ad esempio del contenitore).

In questo contesto, la digitalizzazione dei processi costituisce un elemento cardine di modernizzazione e sostenibilità, in piena coerenza con la Strategia europea per una mobilità sostenibile e intelligente, che promuove la transizione ecologica attraverso l'innovazione tecnologica e la trasformazione digitale.

L'integrazione dei processi digitali nella catena logistica marittima consente di superare l'attuale frammentazione informativa e procedurale, riducendo costi, tempi e margini di errore. La quantità e complessità dei dati generati dal traffico portuale richiede infatti sistemi interoperabili, capaci di assicurare un flusso informativo continuo tra tutti gli attori pubblici e privati dell'ecosistema logistico.

Gli strumenti abilitanti di tale processo sono principalmente tre:

- *Port Community System* (PCS): piattaforma pubblica, neutrale e sicura per la gestione e lo scambio di informazioni tra autorità portuali, operatori e imprese della catena logistica. Il PCS consente l'interoperabilità tra i sistemi informativi delle AdSP, delle Autorità doganali e dei terminalisti, riducendo la ridondanza dei dati e i tempi di comunicazione, e garantendo la piena tracciabilità delle merci e dei flussi operativi;
- *Port Management and Information System* (PMIS): insieme di strumenti digitali progettati specificamente per facilitare la programmazione e la gestione delle operazioni delle unità mercantili, per il miglioramento dell'efficienza delle operazioni portuali attraverso la digitalizzazione dei processi; nel merito, con D.M. n.49 del 13.03.2025 sono state determinate le modalità tecniche attraverso le quali la NCA (*National competent Authority*)<sup>29</sup> assicura il flusso e lo scambio dei dati sul monitoraggio e le informazioni del traffico marittimo raccolti dal sistema deputato VTMS e che, pertanto, in tale solco devono essere implementati.
- *European Maritime Single Window environment* (EMSWe): istituito con il Regolamento (UE) 2019/1239, è un quadro per un sistema di interfaccia unica marittima europea, tecnologicamente neutro e interoperabile, dotato di interfacce armonizzate per agevolare la trasmissione elettronica delle informazioni in relazione agli obblighi di dichiarazione per le navi in arrivo, in sosta o in partenza da un porto dell'Unione. La NCA anzidetta, che agisce come coordinatrice per la suddetta interfaccia europea ed esercita funzioni di responsabile dell'istituzione della riconnessa interfaccia unica nazionale<sup>30</sup>, ha già reso disponibile ed accessibile, nell'ambito di una progressiva estesa digitalizzazione, il nuovo portale dedicato al traffico navale nazionale con diversi servizi (accesso ad orari stimati ed effettivi di arrivo e di

<sup>29</sup> Con la legge n.152/2021 di conversione del D.L.10 settembre 2021, n.121 è stata designata quale NCA – National Competent Authority (Autorità Nazionale competente)

<sup>30</sup> Con D.M. n.135 del 30 agosto 2023 è stato adottato il regolamento sulle modalità di esercizio delle funzioni dell'Autorità coordinatrice in applicazione dell'anzidetta regolazione comunitaria.



partenza delle navi, consultazione banchine di ormeggio e stato delle soste, esposizione di un applicativo per la fruizione dei dati da parte di sistemi informativi “esterni”). I servizi già avviati ed operativi saranno oggetto di implementazione.

L’armonizzazione normativa e digitale a livello europeo impone una piena interoperabilità dei sistemi e la definizione di *standard* comuni di condivisione dei dati, condizione imprescindibile per competere nel contesto marittimo internazionale. Tuttavia, persistono alcune criticità da affrontare:

- l’obsolescenza di alcune infrastrutture digitali e di connettività;
- la necessità di garantire sempre più elevati livelli di sicurezza cibernetica e di protezione dei dati.

Per superare tali ostacoli, si registra l’impegno crescente del MIT e dei suoi Organismi dipendenti e vigilati su un programma per assicurare una governance digitale specifica e unitaria del sistema portuale-logistico, con il coinvolgimento delle AdSP, delle Autorità marittime, delle Dogane e delle ulteriori Amministrazioni competenti.

In tal senso, è in corso la definizione della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), finanziata nel quadro del PNRR. Essa ha il compito di dialogare e scambiare dati con tutte quelle Amministrazioni (in primo luogo pubbliche) che trattano dati afferenti all’ambito logistico con un canale già attivo e funzionante con Capitanerie, Dogane, AdSP e Interporti<sup>31</sup>.

La Piattaforma, progettata per assicurare i massimi *standard* di sicurezza cibernetica nel rispetto delle direttive UE di settore (es. NIS2) ed essere ospitata nell’infrastruttura del Polo Strategico Nazionale (PSN), evolve, inoltre, in strumento strategico di *governance* direzionale per l’Amministrazione Centrale, integrando cruscotti analitici per il monitoraggio in tempo reale dei flussi fisici (merci e navi) e dei dati di bilancio delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP), abilitando logiche di *data-driven policy*<sup>32</sup>. Nel progetto PLN rientra anche il Gate nazionale del Regolamento eFTI 2020/1056.

Parallelamente, la digitalizzazione dovrà integrarsi con l’impiego di tecnologie avanzate, che rappresentano un fattore abilitante per la sostenibilità, la sicurezza e l’efficienza dei porti. L’automazione delle operazioni logistiche mediante veicoli autonomi e droni, i sistemi di monitoraggio energetico e ambientale basati su intelligenza artificiale e l’analisi predittiva dei flussi di traffico consentono di ottimizzare i consumi, ridurre le emissioni e incrementare la sicurezza di operazioni e servizi portuali e logistici e quindi del lavoro.

Particolare attenzione dovrà essere rivolta a:

- ulteriore automazione e ottimizzazione operativa, attraverso sistemi intelligenti di movimentazione e controllo dei traffici;
- analisi predittiva dei traffici, mediante algoritmi di intelligenza artificiale e sensoristica integrata;
- implementazione della sicurezza cibernetica e protezione dei dati, con lo sviluppo di protocolli di sicurezza adattati alle già esistenti misure previste da disposizioni e *standard* tecnici nazionali/sovrnazionali specifici per i sistemi portuali e navali;
- sostenibilità e monitoraggio ambientale, utilizzando reti di sensori e piattaforme AI per la gestione energetica e il controllo delle emissioni.

L’affacciarsi, inoltre, di nuove tecnologie nel comparto (tra cui ad es. AI e *blockchain*) richiede un quadro regolatorio nazionale sempre aggiornato, che disciplini la loro applicazione in ambito portuale, ne garantisca la sicurezza e favorisca l’interoperabilità con i sistemi europei.

È, dunque, necessario addivenire a partire dai suddetti sistemi, ad una interoperabilità delle piattaforme complessivamente utilizzate nel comparto, con *standard* comuni di interazione, commisurata sicurezza dei dati e delle informazioni condivise e diffusione di competenze digitali tra gli operatori del settore. Ciò tenendo

<sup>31</sup> Nell’ambito della PLN si stanno inserendo, grazie allo strumento incentivante ‘Login Business’, le aziende di logistica e dell’autotrasporto. Tale misura non si limita a finanziare l’adeguamento tecnologico delle imprese, ma ne determina l’attiva partecipazione all’ecosistema della PLN. Nel contesto di tale strumento, inoltre, si sta implementando il progetto di “accesso unico in porto” (mediante certificato digitale/QR code interoperabile a livello nazionale) e si favorisce la dematerializzazione documentale (e-CMR). L’obiettivo strategico è anche colmare il divario digitale delle PMI dell’autotrasporto, rendendole nodi attivi e interconnessi della catena logistica e garantendo la piena tracciabilità dei flussi merci mare-terra. In tale prospettiva, l’interoperabilità diretta (*Machine-to-Machine*) con le banche dati della Motorizzazione Civile e dell’Albo degli Autotrasportatori, nonché la EMSWe, eleva la PLN a vero e proprio ‘filtro di legalità e sicurezza’, automatizzando i controlli ai varchi e garantendo che l’accesso alle infrastrutture portuali sia consentito esclusivamente a mezzi e operatori in regola.

<sup>32</sup> In tale ottica, è importante, per le attività civili del comparto marittimo-portuale e logistico, garantire la continuità della Piattaforma sul PSN.



conto che, di per sé, i suddetti esistenti sistemi e piattaforma anche in corso di implementazione e definizione posseggono già un'architettura protetta dal rischio di attacchi cibernetici secondo i previsti *standard* tecnici.

### 2.3.13 La disciplina dei dragaggi e dei ripascimenti.

Il mantenimento dei fondali nei porti militari, commerciali e turistici rappresenta una condizione imprescindibile per l'operatività degli scali e per la competitività del sistema portuale e logistico nazionale. Tuttavia, l'attuale disciplina dei dragaggi e dei ripascimenti, pur essendo stata di recente oggetto di alcuni interventi di aggiornamento<sup>33</sup>, risulta ancora frammentata, complessa e priva di un quadro autorizzativo uniforme e snello, con conseguenti ritardi nell'esecuzione degli interventi e difficoltà nel garantire continuità operativa alle infrastrutture portuali.

La riforma di tale disciplina assume quindi carattere strategico e costituisce intervento di elevata priorità.

Essa dovrà contenere misure che semplifichino e razionalizzino le procedure, riducano i tempi decisionali e valorizzino i materiali di escavo in ottica di economia circolare, nel pieno rispetto della tutela ambientale e della sicurezza. Più nel dettaglio tale riforma dovrà:

- qualificare le operazioni di mantenimento del valore nominale dei fondali come attività di ordinaria manutenzione, da programmare su base pluriennale, con iter autorizzativi semplificati;
- prevedere un procedimento unico e coordinato, con tempi certi per il rilascio delle autorizzazioni e la partecipazione contestuale di tutte le amministrazioni competenti;
- riconoscere le operazioni di dragaggio e ripascimento come interventi di pubblica utilità, indifferibili e urgenti, anche ai fini della variante automatica ai Piani Regolatori Portuali, assicurando la continuità delle attività marittime ed economiche;
- promuovere il riutilizzo e il recupero dei sedimenti dragati, quando compatibili sotto il profilo chimico e ambientale, per interventi di ripascimento, *capping*, evitando lo smaltimento in discarica e favorendo modelli di gestione circolare delle risorse;
- consentire alle Autorità di Sistema Portuale di adottare progetti di gestione integrata dei materiali da dragaggio, che disciplinino in modo organico la raccolta, lo stoccaggio temporaneo, il trattamento e il reimpiego, in coordinamento con le Regioni e le autorità ambientali competenti;
- aggiornare gli *standard* tecnici nazionali relativi alle metodologie di campionamento, analisi, caratterizzazione dei sedimenti e valutazione del rischio, in armonia con le migliori pratiche europee e internazionali.

### 2.3.14 Raccolta dei rifiuti prodotti da nave e gestione dei relativi impianti portuali

Con il decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197, che ha abrogato il decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 182, è stata recepita la direttiva UE n. 883 del 2019 riguardante gli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi. Tale normativa, finalizzata a proteggere l'ambiente marino dagli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi che utilizzano porti nel territorio dello Stato nonché garantire il buon funzionamento del traffico marittimo migliorando la disponibilità e l'uso di adeguati impianti portuali di raccolta dei rifiuti ed il conferimento degli stessi presso tali impianti, si applica alle navi, compresi i pescherecci e le imbarcazioni da diporto che, indipendentemente dalla bandiera, fanno scalo presso un porto italiano. In questo settore, ulteriori aspetti sono altresì lambiti dalla legge 17 maggio 2022, n. 60, c.d. "Salvamare", che ha come obiettivo quello di contribuire al risanamento dell'ecosistema marino e alla promozione dell'economia circolare, nonché alla sensibilizzazione della collettività per la diffusione di modelli comportamentali virtuosi volti alla prevenzione dell'abbandono dei rifiuti in mare, nei laghi, nei fiumi e nelle lagune e alla corretta gestione dei rifiuti medesimi. Dalla comparazione del quadro normativo in esame, a legislazione vigente, sia sul piano interpretativo sia su quello della *governance* complessiva dell'intero sistema, emergono diversi aspetti afferenti la gestione complessiva dei rifiuti prodotti dalle navi e

<sup>33</sup> Il decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica n. 450 del 16 dicembre 2025, pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 24 del 30.01.2026, ha approvato l'aggiornamento delle procedure tecniche ed operative di cui all'Allegato Tecnico al DM n. 173/2016, recante Regolamento sulle modalità e criteri tecnici per i dragaggi marini. Il nuovo Allegato tecnico ha disposto molteplici semplificazioni in merito alla caratterizzazione dei materiali, alla modalità di campionamento, alla classificazione dei materiali ed alla durata delle analisi e dei monitoraggi ambientali.



del relativo conferimento degli stessi negli impianti di raccolta in ambito portuale, che richiedono un sempre maggiore coordinamento delle competenze e delle amministrazioni coinvolte nei procedimenti amministrativi relativi ai rifiuti prodotti dalle navi presso gli scali italiani. Alla luce di quanto sopra, emerge, a carattere generale, la necessità di semplificare e razionalizzare le procedure amministrative per la gestione degli impianti portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e una contestuale necessità di semplificazione delle norme attributive delle competenze.

Da ultimo, nella programmazione delle politiche portuali, è necessario recepire le esigenze della pesca moderna, che deve svolgere a terra una serie di funzioni in banchine attrezzate, pensando anche a spazi specializzati per lo smaltimento dei rifiuti “pescati” accidentalmente che non devono essere gettati nuovamente a mare ma correttamente e gratuitamente conferiti.

In generale, quindi, potrebbero essere utili interventi di coordinamento tra i diversi testi normativi in materia a beneficio dell’utenza del mare. Altresì in tema di TARI sarebbe opportuna la valutazione di un criterio di proporzionalità tra porti commerciali e porti turistici, in ragione della più elevata potenzialità di produzione dei rifiuti di questi ultimi.

### 2.3.15 La *governance* del sistema portuale nazionale

Il sistema portuale italiano si caratterizza per un’elevata eterogeneità di scali, ciascuno con proprie specificità geografiche, funzionali, commerciali ed industriali. Tale pluralità costituisce una risorsa strategica per l’economia nazionale, ma richiede una *governance* centrale in grado di valorizzarne le vocazioni territoriali all’interno di una visione unitaria, evitando fenomeni di competizione interna e promuovendo, invece, un modello cooperativo e integrato di sviluppo.

In questa prospettiva, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato un processo di riforma complessiva del sistema portuale, volto a superare l’attuale assetto delineato dalla legge n. 84/1994, ormai non più pienamente adeguato alle sfide poste dall’evoluzione tecnologica, ambientale e geopolitica del settore marittimo.

La riforma dovrà assicurare:

- una *governance* moderna, fondata su chiarezza delle competenze e semplificazione dei processi decisionali, valorizzando la centralità ed al contempo la snellezza di questi ultimi, con particolare riguardo a quelli concernenti gli investimenti strategici e l’ulteriore consolidamento del ruolo a livello territoriale (regionale e sub-regionale) delle Autorità di sistema portuale;
- una pianificazione strategica integrata con la rete logistica nazionale e con i corridoi europei TEN-T;
- un rafforzamento della capacità di attrarre investimenti, pubblici e privati, nelle infrastrutture portuali e retroportuali;
- una proiezione internazionale coerente con il ruolo dell’Italia come piattaforma logistica euromediterranea.

La tempestiva conclusione della riforma rappresenta una condizione necessaria per dotare il Paese di un sistema portuale moderno, competitivo e sostenibile, capace di operare in modo coordinato, di favorire l’innovazione e di consolidare la posizione dell’Italia quale snodo strategico dei traffici globali nel Mediterraneo e oltre.

È auspicabile, inoltre: (i) valutare l’inclusione dei porti minori, anche situati in contesti isolani, nell’alveo della giurisdizione amministrativa delle AdSP viciniori, nell’ottica di un miglior utilizzo, anche in chiave sinergica con i traffici di riferimento, delle infrastrutture portuali; (ii) procedere ad una revisione organica della parte marittima del codice della navigazione, nonché del relativo regolamento di esecuzione al fine di operare interventi di adeguamento ed integrazione delle norme codicistiche in grado di rispondere pienamente alle attuali esigenze ed evoluzioni del settore portuale<sup>34</sup>.

<sup>34</sup> Al riguardo, sono già in corso dedicate iniziative parlamentari, quale ad esempio l’Atto Senato (AS) n. 673.



### 2.3.16 Sicurezza delle infrastrutture portuali e integrazione IT/OT

L'evoluzione dei porti verso modelli di "smart port" ha determinato una crescente integrazione tra sistemi informativi amministrativi (IT) e sistemi operativi industriali (OT), che governano direttamente processi fisici quali movimentazione container, automazione delle gru, gestione dei varchi, impianti energetici e OPS.

Questa convergenza rappresenta oggi uno dei principali punti di vulnerabilità sistemica. La presenza di una pluralità di operatori pubblici e privati, con differenti livelli di maturità nella gestione del rischio *cyber*, accresce il rischio di compromissione attraverso attacchi *ransomware*, intrusioni nella *supply chain* o accessi non autorizzati alle reti operative.

Nel quadro del rafforzamento della resilienza cibernetica delle infrastrutture portuali, appare prioritario valutare l'aggiornamento degli *standard* minimi nazionali di sicurezza da rendere parte integrante dei regimi concessori e dei contratti di servizio, in modo da garantire un livello omogeneo di protezione tra i diversi operatori attivi negli scali.

Parallelamente, risulta necessario promuovere una chiara segmentazione strutturale tra reti IT e OT, accompagnata dal rafforzamento dei sistemi di gestione e controllo degli accessi privilegiati, al fine di ridurre il rischio di propagazione laterale di eventuali compromissioni verso i sistemi operativi critici.

In tale contesto, assumono rilievo, costituendo un quadro giuridico nel solco del quale procedere al richiamato aggiornamento degli *standard* nazionali, le disposizioni sulla *port security* di cui alle Convenzioni, ai Codici ed alle apposite risoluzioni IMO<sup>35</sup>, a regolamenti e direttive UE<sup>36</sup> alle IAPH *Cybersecurity Guidelines for ports and ports facilities*, alle pertinenti disposizioni nazionali,<sup>37</sup> a linee guida internazionali e nazionali,<sup>38</sup> alle statuizioni del vigente Piano nazionale di *security* marittima (PNSM) come revisionato. In tale contesto occorre valorizzare i sistemi di *audit* previsti nel solco di tale ampio panorama normativo specie sui sistemi ad alta criticità, unitamente alla verifica regolare dell'efficacia dei piani di *backup* e di ripristino, così da assicurare la capacità di recupero operativo in tempi compatibili con la continuità del servizio; il tutto, seguendo, ricorrendo il caso, le procedure istruttorie previste per il comparto ai fini della loro attuazione (ad esempio tramite CISM per l'eventuale aggiornamento al predetto PNSM), sempre che non occorra eventualmente esperire pertinenti azioni nei previsti consessi internazionali per insorgenti esigenze di revisione normativa a commisurato livello.

Tali misure dovrebbero, inoltre, essere integrate da un coordinamento strutturato con le autorità nazionali competenti in materia di sicurezza cibernetica, al fine d'implementare il monitoraggio, la condivisione delle informazioni e la gestione tempestiva degli incidenti che possano incidere sulla funzionalità degli scali e, più in generale, sulla stabilità della catena logistica nazionale.

L'obiettivo è quello di ridurre la probabilità di interruzioni prolungate degli scali primari, che avrebbero effetti immediati sull'intera catena logistica nazionale e sulle filiere produttive strategiche.

<sup>35</sup> Codice ISPS parte B, para B/15.3.5 (IMO, 2002), al Reg.CE 725/2004, alle *Guideline* e regolazioni di cui alle IMO MSC1./Circ.1526 e MSC-FAL.1/Circ.3.

<sup>36</sup> Reg.CE 725/2004, Direttiva 2005/65/CE

<sup>37</sup> D.Lgs. n. 138/2004, D.lgs. n. 203/2007, Decreto MIT 18 giugno 2004 di istituzione dell'Autorità nazionale competente per la sicurezza marittima

<sup>38</sup> ENISA *Port Cybersecurity Good Practices* (2019), Circolari n. 24/2019 ed a quella "quadro" n. 177/2025 dell'Autorità nazionale competente per la sicurezza marittima, linee guida del Comitato interministeriale per la sicurezza marittima - CISM (6 aprile 2004)



## 2.4 ENERGIA PROVENIENTE DAL MARE

La valorizzazione del potenziale energetico del mare rappresenta oggi una delle opportunità più strategiche e innovative della politica marittima. Questo comparto, in cui il MASE riveste un ruolo guida, costituisce un asse portante della transizione ecologica, della competitività industriale e della sicurezza degli approvvigionamenti, concorrendo all'indipendenza energetica della Nazione, attraverso la realizzazione di un *mix* energetico in grado di diversificare le varie sorgenti di energia e massimizzarne la produzione. Il mare si configura come una vera e propria infrastruttura energetica naturale, capace di generare valore economico e ambientale e di contribuire in modo determinante al raggiungimento degli obiettivi di neutralità climatica fissati dall'Unione europea, dal Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC) e dalle principali organizzazioni internazionali.

La strategia europea in materia di sviluppo delle energie rinnovabili ha dimostrato un impegno preciso nella valorizzazione dell'energia del mare, tra l'altro, con le direttive UE 2018/2001 (RED II), UE 2023/2413 (RED III), UE 2014/89 sulla pianificazione dello spazio marittimo e con la comunicazione COM (2020)741 "Una strategia dell'UE per le energie rinnovabili *offshore*". Questi strumenti delineano un quadro integrato di sviluppo che mira a realizzare un sistema energetico continentale interconnesso, resiliente e sostenibile, in cui le risorse marine assumono un ruolo crescente nella decarbonizzazione e nella sicurezza energetica dell'Europa, perseguita anche attraverso l'individuazione di un *mix* energetico europeo che ponga il continente al riparo dalle eventuali oscillazioni delle singole fonti.

Nonostante il progressivo abbandono delle fonti energetiche fossili richieda del tempo, il processo di transizione energetica impone la pianificazione, lo sviluppo e l'utilizzo responsabile delle fonti rinnovabili. L'Italia, per conformazione, lunghezza delle coste, posizione geografica nel cuore del Mediterraneo, potenziale estensione della Zona Economica Esclusiva, presenza di una rete portuale diffusa e di un tessuto industriale avanzato può ambire a candidarsi il polo energetico meridionale d'Europa.

In tal senso, è da sottolineare l'impegno del Governo con il "Piano Mattei" per l'Africa, volto a promuovere la transizione energetica attraverso una sempre maggiore cooperazione tra la sponda Nord e Sud del Mediterraneo in termini di investimenti, finanziamento di progetti comuni, trasferimento di tecnologia e *know-how*.

È necessario perseguire una politica energetica del mare finalizzata alla costruzione di un sistema energetico marino integrato, sostenibile e competitivo, fondato su innovazione tecnologica e visione strategica di lungo periodo, favorendo la cooperazione con gli altri Stati rivieraschi, lo scambio di buone pratiche, certezza regolatoria, semplificazione amministrativa, regimi speciali di agevolazione, interventi infrastrutturali, logistici e di sostegno al settore, nonché partenariati pubblico-privati capaci di generare una filiera industriale nazionale delle tecnologie marine avanzate.

### 2.4.1 Fonti fossili

La fase di transizione energetica non può prescindere dal contributo delle fonti fossili - ancorché con modalità che attenuino progressivamente il loro impatto sull'ambiente - che restano indispensabili per garantire la sicurezza e la continuità energetica nazionale.

Il fabbisogno nazionale annuo di petrolio, ad esempio, è di oltre 55 milioni di tonnellate ed è quasi interamente soddisfatto attraverso l'importazione via mare. Anche per il gas, in particolare per il GNL, si è registrato un notevole incremento delle importazioni via mare, soprattutto a seguito dei recenti avvenimenti internazionali. La produzione nazionale di idrocarburi, in particolare di gas, riveste rilevanza strategica quale leva per rafforzare la sicurezza energetica, ridurre la dipendenza dall'estero, attrarre investimenti locali e generare occupazione e gettito per lo Stato e le amministrazioni territoriali.

In tale contesto è, quindi, importante consolidare la resilienza delle flotte nazionali cisterniere e gasiere, anche promuovendo una revisione dei criteri tassonomici europei, sì da perseguire l'indipendenza della catena di approvvigionamento.

In coerenza con gli obiettivi di sicurezza energetica nazionale definiti nel Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO) 2026-2028 e in attuazione della misura "Gas Release" (di cui all'art. 16 del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17 e s.m.i.), è necessario promuovere l'ottimizzazione e il potenziamento della



produzione nazionale di gas naturale, con particolare riferimento all'ambito *offshore*. Tale incremento, volto a garantire la resilienza del sistema energetico, sarà perseguito attraverso la valorizzazione delle concessioni esistenti e il rilascio di nuovi titoli minerari. Il MASE assicura la costante vigilanza e il monitoraggio della sicurezza ambientale delle attività di ricerca e coltivazione, garantendo che l'estrazione avvenga mediante l'impiego delle migliori tecnologie disponibili per minimizzare l'impatto sull'ecosistema marino.

È, inoltre, importante valorizzare le infrastrutture di rigassificazione - per garantire adeguatezza e diversificazione dell'offerta - e accrescere la competitività dei terminali, per assicurare l'effettiva ricezione delle forniture in Italia. Il mercato globale delle fonti fossili - e in particolare del GNL - è infatti fortemente influenzato dalle dinamiche di prezzo. L'attrattività dei terminali determina la destinazione dei carichi e, conseguentemente, le quotazioni.

Queste infrastrutture costituiscono, infatti, elementi cardine di una rete logistica-energetica resiliente, in grado di connettere in modo integrato le filiere marittime, portuali e terrestri.

È, altresì, opportuno prevedere il pieno utilizzo dei giacimenti esauriti come bacini per lo stoccaggio geologico di CO<sub>2</sub> (CCS) e promuovere il riutilizzo delle strutture *Oil&Gas* dismesse, in ottica di economia circolare, favorendo la loro riconversione in siti per lo stoccaggio di CO<sub>2</sub> e per la produzione e lo stoccaggio di energia rinnovabile *offshore*.

Occorre, infine, sostenere la ricerca geologica e sismica marina quale strumento di rilievo degli interessi nazionali, non solo per l'individuazione di risorse energetiche e per una pianificazione consapevole degli spazi marittimi, ma anche per la comprensione dei processi geodinamici e per la gestione sostenibile dei fondali.

Lo sfruttamento dei fondali marini dovrà, altresì, tenere conto della pianificazione degli spazi marittimi in corso nonché dell'avvenuta definizione della ZEE.

Parallelamente, il settore marittimo affronta la sfida della decarbonizzazione, con l'inclusione nell'ETS dal 2024, l'entrata in vigore del *FuelEU Maritime* e l'istituzione dell'area ECA nel Mediterraneo dal 2025. Diventa pertanto fondamentale diffondere l'uso di combustibili alternativi, garantendo un quadro normativo europeo armonizzato e stabile, che eviti squilibri competitivi e salvaguardia l'attrattività dei porti italiani rispetto agli altri scali mediterranei.

## 2.4.2 Fonti rinnovabili

Le fonti di energia rinnovabile provenienti dal mare costituiscono una delle più interessanti direttrici di sviluppo del sistema energetico e industriale nazionale, nonché un pilastro della transizione ecologica e della politica marittima integrata dell'Italia.

L'eolico d'altura - e in particolare la sua evoluzione tecnologica nella forma galleggiante (*Floating Offshore Wind, FOW*) - rappresenta oggi il motore principale di questo processo. Tale tecnologia, adatta anche a fondali profondi e non visibili dalla costa, consente di coniugare alta efficienza produttiva, limitato impatto paesaggistico e riduzione dei conflitti d'uso con la pesca, la navigazione e il turismo costiero. Pur rimanendo lontana dai livelli di produzione di petrolio e gas, l'energia eolica marina rappresenta una risorsa ancora inespressa e dall'elevato potenziale: si stima infatti che la stessa potrebbe coprire fino al 10% del fabbisogno elettrico nazionale<sup>39</sup>, rafforzando la sicurezza energetica e favorendo la decarbonizzazione.

Il Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC) prevede l'obiettivo di installare, entro il 2030, 2,1 GW di eolico d'altura. Per conseguirlo, è importante adottare meccanismi di incentivazione per attrarre i necessari investimenti.

I campi eolici galleggianti possono costituire un elemento importante per attuare la strategia energetica nazionale ed europea, garantendo un'elevata efficienza, per rendimenti e dimensioni, rispetto all'eolico d'altura a fondazioni fisse (*bottom fixed*), in ragione di una maggiore regolarità nella produzione dovuta a venti più costanti, oltre che a un impatto ambientale minore rispetto all'eolico a terra<sup>5</sup>. Vi è, dunque, un crescente interesse di importanti attori nazionali ed internazionali per delle progettualità afferenti alle acque del Mar Adriatico, del Mar Ionio, della Sicilia e della Sardegna.

<sup>39</sup> Fonte "Community floating offshore wind" 2024 - TEHA Group



È, dunque, importante dare seguito a quest'interesse, favorendo l'installazione di parchi eolici d'altura galleggianti.

Le potenziali ricadute di uno sviluppo dell'eolico d'altura sui sistemi portuali e territoriali sono notevoli: dalla realizzazione *in loco* delle piattaforme galleggianti agli effetti derivanti sulla riconversione e specializzazione dei porti (sia per la produzione che per le attività marine collegate e i servizi dell'indotto) e sull'occupazione (sia nella fase realizzativa che per quella manutentiva di lungo termine).

Per integrare efficacemente le fonti d'energia rinnovabile (FER) nel sistema elettrico nazionale, è necessario prevedere il potenziamento delle infrastrutture di accumulo, con un fabbisogno stimato di nuova capacità di accumulo per circa 94 GWh di nuovi accumuli (di cui 71 GWh *utility-scale*) GWh-entro il 2030.

Fondamentale è anche lo sviluppo delle infrastrutture di accumulo energetico, che permettono di bilanciare la variabilità delle fonti rinnovabili. In quest'ambito, rilevano i sistemi di *Battery Energy Storage System* (BESS) e le nuove tecnologie di pompaggio marino - che utilizzano il mare come serbatoio naturale per l'accumulo dell'acqua. Il loro impiego, integrato con reti di trasmissione digitalizzate e intelligenti, può rafforzare la resilienza e l'autonomia operativa del sistema energetico nazionale.

Occorre, inoltre, esplorare il legame tra sviluppo delle rinnovabili in mare e i sistemi di produzione di idrogeno verde *offshore/onshore* e relativi sistemi di accumulo, anche a complemento dello storage elettrico. Accanto all'eolico d'altura, meritano attenzione le tecnologie emergenti per lo sfruttamento del moto ondoso, che hanno trovato in Italia interessanti applicazioni su scala prototipale, con progetti pilota di successo sviluppati all'interno di scafi galleggianti al largo di Ravenna e dell'isola di Pantelleria, nonché all'interno delle dighe portuali di Civitavecchia e Salerno.

Inoltre, il riutilizzo delle infrastrutture minerarie giunte a fine vita rappresenta un pilastro della transizione ecologica marittima. Tali interventi sono coordinati dal MASE, in un'ottica di semplificazione procedurale e integrazione tecnologica tra filiera estrattiva e comparto delle rinnovabili.

Più in generale, le energie rinnovabili marine rappresentano un'importante opportunità industriale per la valorizzazione delle connesse filiere dalla progettazione, della realizzazione e della manutenzione degli impianti. Occorre, quindi, adottare un approccio sistemico, esteso anche allo sviluppo delle infrastrutture di connessione alla rete, dei sistemi di accumulo e delle competenze tecnologiche nazionali, al fine di massimizzare le ricadute industriali e occupazionali collegate al settore delle rinnovabili marine.

La cantieristica navale italiana ha la capacità di sviluppare e produrre le migliori tecnologie sul mercato - piattaforme galleggianti modulari, componenti meccaniche e sistemi di ancoraggio per impianti flottanti - rafforzando così la sovranità tecnologica e industriale del Paese. È, quindi, importante promuovere l'attuazione di programmi di *decommissioning* sostenibile, trasformando le piattaforme d'altura in *hub* polifunzionali per la produzione di energie rinnovabili (eolico, moto ondoso), sistemi di accumulo elettrochimico e impianti di produzione di idrogeno verde.

In conclusione, è importante perseguire la valorizzazione dei giacimenti esausti, lo sviluppo dell'eolico galleggiante e dei sistemi di pompaggio marino, insieme al rafforzamento di una flotta energetica nazionale. Per attrarre gli investimenti necessari per sviluppare efficacemente il settore dell'energia proveniente dal mare, è necessario definire un quadro di regole chiaro, snello e affidabile nel tempo. È necessario, in particolare, ridurre le tempistiche necessarie per ottenere le autorizzazioni e completare la pianificazione dello spazio marittimo, individuando con trasparenza le aree idonee per la produzione energetica d'altura, in coerenza con l'articolo 23 del decreto legislativo n. 199/2021 e con l'art. 11-ter del decreto legislativo n. 190 del 2024<sup>40</sup>, attraverso un efficace coordinamento interistituzionale tra amministrazioni centrali e locali.

Il ricorso a strumenti digitali e a "sportelli unici per l'energia marina", integrati con le banche dati nazionali e con i sistemi GIS marittimi, rappresenta una condizione importante per assicurare efficienza, certezza giuridica e riduzione dei tempi decisionali.

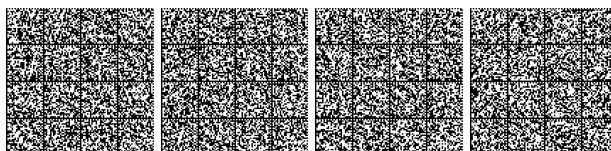
Valorizzando la propria posizione strategica nel Mediterraneo, l'Italia deve ambire a diventare un *hub* di importazione via mare di energia verde, sia per soddisfare le esigenze interne, sia guardando alla domanda

<sup>40</sup> "Disciplina dei regimi amministrativi per la produzione di energia da fonti rinnovabili in attuazione dell'art. 26, commi 4 e 5, lettere b) e d) della legge 5 agosto 2022, n.118". L'art. 11-ter si riferisce alle "Aree idonee a mare", cui si aggiungono le zone di accelerazione a mare di cui all'articolo 12 del decreto legislativo n. 190 del 2024.



europea. Ad esempio, in relazione al vettore idrogeno e ai combustibili da esso derivati, al crescere della domanda nazionale, sarà necessario accompagnare la produzione domestica con lo sviluppo di canali per l'importazione, sia attraverso l'approvvigionamento via nave, sia attraverso condutture sottomarine: in questa prospettiva si inserisce il progetto del "Corridoio Meridionale Idrogeno" che prevede una sezione di collegamento tra il Nord Africa e la Sicilia attraverso condutture sottomarine dedicate al trasporto di idrogeno gassoso.

In tale prospettiva e in linea con gli obiettivi del Piano Mattei, è importante proseguire l'obiettivo di sviluppare interconnessioni elettriche tra le due sponde del Mediterraneo, quali il progetto ELMED tra Italia e Tunisia che collegherà la rete elettrica tunisina a quella italiana, al fine di consentire i flussi di energia rinnovabile dal Nord Africa verso l'Europa.



## 2.5 TRANSIZIONE ECOLOGICA DELL'INDUSTRIA DEL MARE

2.5.1 Le Direttive europee, il pacchetto “*Fit for 55*”, la tassonomia europea, le regole IMO, il regime ETS: la strategia di adattamento all'impatto sul trasporto e sulla economia del mare delle misure a supporto della decarbonizzazione.

### 2.5.1.1 Contesto generale

La transizione ecologica, che è seguita dal MASE in qualità di Dicastero di riferimento, con un significativo coinvolgimento del MIT e del MIMIT, rappresenta una delle sfide più complesse e decisive per l'intero sistema marittimo, portuale e industriale nazionale. Essa incide trasversalmente su tutte le componenti dell'economia del mare, dal trasporto all'industria cantieristica, dalla produzione di combustibili alternativi all'elettrificazione delle banchine e alla digitalizzazione della catena logistica, imponendo una profonda trasformazione dei modelli economici e regolatori, verso una nuova stagione di sostenibilità, innovazione e sicurezza.

Nel contesto internazionale, la convergenza tra il quadro regolatorio globale dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) e quello dell'Unione europea è oggi un processo in evoluzione, segnato da progressi e tensioni geopolitiche.

L'IMO ha avviato nel 2025, con la sessione MEPC 83, la definizione di uno *standard* di riferimento globale per la riduzione dell'intensità carbonica dei combustibili marittimi (*Net-Zero Framework - NZF*). Tuttavia, il rinvio della decisione finale per la sua adozione ha evidenziato le difficoltà di raggiungere un equilibrio condiviso tra obiettivi ambientali e sostenibilità economica.

L'Unione europea, pur prendendo atto del rinvio, ha sinora confermato la volontà di procedere autonomamente nel percorso di decarbonizzazione, dichiarandosi pronta ad adattare ma non a sospendere l'ETS e il *FuelEU Maritime*.

A livello IMO, occorre promuovere il raggiungimento di un accordo concreto e condiviso, nella consapevolezza che la regolazione globale sia il miglior strumento per la riduzione delle emissioni del comparto marittimo.

Anche in tale quadro, il Cipom svolge un ruolo centrale di coordinamento e indirizzo strategico interministeriale. Il Comitato rappresenta la sede nella quale le politiche marittime, portuali, energetiche e industriali vengono armonizzate, assicurando che la posizione italiana nei consessi europei e internazionali sia unitaria, fondata su evidenze tecniche e orientata alla competitività e alla sostenibilità.

### 2.5.1.2 La legislazione climatica europea

L'architettura normativa europea per la decarbonizzazione del trasporto marittimo si fonda su quattro pilastri complementari: l'inclusione del settore marittimo nel sistema ETS, l'applicazione del regolamento *FuelEU Maritime*, l'attuazione dell'*Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR)* e la revisione della direttiva sulla tassazione energetica (ETD). Insieme, essi delineano un quadro di transizione che, se correttamente attuato, potrebbe trasformare lo *shipping* europeo in un laboratorio globale di innovazione sostenibile.

È necessario assicurare un coordinamento tra fiscalità energetica e politiche climatiche europee, in modo da evitare sovrapposizioni di strumenti e mantenere condizioni operative sostenibili per il trasporto marittimo, anche nella fase di transizione verso carburanti alternativi.

#### L'Emissions Trading System (ETS)

L'estensione dell'*Emissions Trading System (ETS)* al trasporto marittimo, a partire dal 2024, per le unità di stazza lorda uguale o superiore alle 5000 G.T., ha introdotto un meccanismo di *carbon pricing*



che impone alle compagnie di navigazione l'acquisto di quote di emissione per ogni tonnellata di CO<sub>2</sub> emessa<sup>41</sup>.

Questa misura genera effetti distorsivi per i settori più fragili o strategici del settore marittimo-portuale, quali i porti di trasbordo, penalizzati rispetto agli *hub* di Paesi extra-UE - sottratti all'applicazione dell'ETS - i collegamenti con le isole maggiori e i servizi delle Autostrade del mare (AdM), gravati eccessivamente dall'aumento dei costi operativi dovuto alla normativa climatica.

La revisione della normativa climatica europea costituisce, quindi, un obiettivo prioritario, non solo per allinearla a quella IMO – ove adottata – ma anche per evitare che, in assenza di quest'ultima, l'industria marittima europea venga penalizzata. Ciò non deve in alcun modo tradursi in una rinuncia a perseguire, in sede IMO, l'adozione di misure di riduzione, nel medio-lungo periodo, dei GHG nel settore navale, nella consapevolezza che queste rappresentino l'obiettivo ultimo.

Nel mentre, è altresì necessario assicurare l'investimento dei proventi nazionali derivanti dall'inclusione del trasporto marittimo nel sistema ETS, non ascrivibili al bilancio europeo, a beneficio della transizione ecologica del comparto marittimo.

È importante che tali proventi siano, infatti, destinanti tendenzialmente a favorire la disponibilità su scala commerciale e l'impiego a bordo dei carburanti alternativi.<sup>42</sup>

Più nel dettaglio, l'articolo 10, par. 3, lett. f) della direttiva 2003/87/CE, prevede la possibilità di destinare i suddetti proventi al passaggio a forme di trasporto che contribuiscano in modo significativo alla decarbonizzazione del settore marittimo, compreso il miglioramento dell'efficienza energetica delle navi, dei porti, delle tecnologie e delle infrastrutture innovative, nonché dei combustibili alternativi sostenibili e delle tecnologie di propulsione a zero emissioni. La scelta delle tipologie d'intervento dovrà tener conto delle previsioni del *RePower EU* e degli sviluppi dei relativi investimenti, nonché di quelle del Regolamento *FuelEU Maritime* e della direttiva ETS, adattando le opzioni d'investimento ai vincoli tecnici e temporali relativi agli interventi, a fronte delle esigenze del mercato.

In tale ottica, è importante dedicare la parte dei proventi derivanti dalle quote ETS - percentualmente assegnata ai Ministeri - al perseguimento di obiettivi sia diretti - di rapido effetto sul trasporto marittimo, (ad es. rinnovo tecnologico delle flotte, specie di quelle impegnate nello *Short Sea Shipping*) - sia indiretti - volti a sostenere la ricerca, sviluppo e innovazione di tecnologie a bassa impronta carbonica e ad assicurare la disponibilità su scala commerciale dei nuovi carburanti alternativi per il trasporto marittimo e delle relative infrastrutture.

La realizzazione di un'adeguata rete logistica per il rifornimento nei porti dei nuovi carburanti, il rinnovo delle flotte e l'efficientamento energetico delle navi rappresentano gli obiettivi cardine per affrontare la sfida dello sviluppo sostenibile del settore marittimo. Inoltre, pare opportuno approfondire il tema della capacità degli Stati membri interessati di utilizzare tale parte significativa dei proventi nazionali ad azioni direttamente volte alla decarbonizzazione del comparto. In considerazione della rivisitazione dei criteri di vaglio tecnico della tassonomia ad opera della Commissione, è importante promuovere la revisione dei criteri di ammissibilità contenuti nell'attuale disciplina unionale sugli aiuti di stato in materia di clima, energia ed ambiente («*Climate, Energy and Environmental Protection State aid guidelines*», “CEEAG” 2022), se del caso, perseguendo nelle opportune sedi europee possibili mitigazioni dei citati requisiti per la concessione dell'aiuto, nel rispetto della neutralità tecnologica e sulla base di una valutazione realistica delle soluzioni

<sup>41</sup> Sono escluse dal regime ETS fino al 2030 le unità impiegate nei collegamenti tra un porto situato in una regione ultra-periferica di uno Stato membro e un porto situato nello stesso Stato membro, comprese le tratte tra i porti all'interno di una regione ultra-periferica e le tratte tra i porti in regioni ultra-periferiche dello stato membro. Inoltre, sono esclusi dalla lista dei porti per i quali si applica la direttiva, i porti di *transshipment* che ricadono nella regola delle 300 miglia nautiche (oggi *Tanger Med* e *Port Said*), nonché i collegamenti con le isole al di sotto dei 200 mila abitanti, come da Decisione di esecuzione (UE) 2023/2895 della Commissione del 19 dicembre 2023 e s.m.i.

<sup>42</sup> L'art. 10, par. 3, della Direttiva ETS (EC n. 87 del 2003), così come emendato dalla nuova Direttiva n. 959 del 2023, dispone che «gli Stati membri stabiliscono l'uso dei proventi della vendita all'asta di quote» prescrivendo che detti proventi siano utilizzati per scopi legati al clima e all'ambiente in base ad un elenco contenuto nella medesima disposizione. Tra gli scopi legati al clima contenuti nel suddetto elenco, di cui al nuovo articolo 10, par. 3, (lettera f), emendato dalla Direttiva n. 959 del 2023, vengono incluse misure volte a decarbonizzare il settore marittimo, compreso il miglioramento dell'efficienza energetica delle navi, dei porti, delle tecnologie, delle infrastrutture e dei carburanti sostenibili alternativi.



tecnologiche ed energetiche esistenti nonché disponibili per il settore. Infine, fatta salva la ricerca di tale quadratura a livello internazionale, è opportuno valutare, anche in costanza dell'attuale regime, la destinazione di quota parte dei proventi derivanti dalla vendita all'asta delle quote ETS per l'adozione di misure "strutturali" che favoriscano lo *shift* modale dal trasporto terrestre a quello ferroviario ed al marittimo, quali ad esempio la destinazione al finanziamento del "*Sea modal shift*"<sup>43</sup> e del "*Ferrobonus*"<sup>44</sup>.

Occorre, inoltre, valutare la possibilità di introdurre un meccanismo automatico di compensazione del differenziale di prezzo dei carburanti alternativi (c.d. "*Price gap*") in analogia a quanto previsto per il settore dell'aviazione con riferimento all'ambito applicativo della direttiva ETS.

#### Il regolamento *FuelEU Maritime*

Questo regolamento, complementare all'ETS, impone una progressiva riduzione dell'intensità carbonica dei combustibili marittimi e incentiva l'adozione di fonti energetiche rinnovabili. Tuttavia, la mancanza di un'autorità nazionale di coordinamento rischia di rallentare l'attuazione. È, pertanto, indispensabile designare quanto prima un'autorità incaricata della gestione, del controllo e della destinazione dei proventi derivanti dalle sanzioni, che dovranno essere reinvestiti nel sostegno alla transizione energetica delle flotte e delle infrastrutture. È, inoltre, necessario sottoporre a revisione anche il regolamento *FuelEU*, in ragione di una clausola analoga a quella di revisione dell'ETS. Per quanto riguarda la destinazione dei proventi, dovranno essere attuate le procedure per la selezione dei progetti ammissibili a valere sulle direttrici di investimento previste dalla norma europea.<sup>45</sup>

Gli strumenti messi a disposizione dal regolamento costituiscono riferimenti fondamentali per la progressiva riduzione dell'intensità GHG dell'energia utilizzata a bordo delle navi. A tal proposito, occorre valorizzare tale opportunità per investire in carburanti alternativi e tecnologie di propulsione navali compatibili quali relative ad es. Bio-LNG/LNG rinnovabile, in Bio-metanolo ed e-metanolo sul breve e medio periodo, e su più lungo periodo, nell'impiego dell'idrogeno e dell'ammoniaca, da adattare alle tipologie di naviglio anche in relazione alle articolate esigenze del settore dell'armamento.

#### Il regolamento *AFIR* (UE 2023/1804)

La disposizione in rassegna impone la realizzazione di un'infrastruttura capillare per i combustibili alternativi e per l'elettrificazione delle banchine, integrata con la rete TEN-T. Per l'Italia, questo significa costruire un sistema di *energy hub* portuali, interconnessi con le aree retroportuali e con le reti energetiche nazionali, favorendo la logistica integrata e la riduzione delle emissioni nei centri urbani costieri<sup>46</sup>. È in corso la definizione del Quadro strategico nazionale (QSN) in conformità al menzionato regolamento.

<sup>43</sup> Incentivo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che sostiene il trasporto combinato strada-mare e promuove una logistica più sostenibile per le merci.

<sup>44</sup> Incentivo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che sostiene il trasporto merci intermodale e trasbordato su ferro, con l'obiettivo di ridurre le emissioni inquinanti e il traffico stradale.

<sup>45</sup> Il regolamento *FuelEU* prevede che "Gli Stati membri si adoperano per garantire che l'entrata generata dalle sanzioni *FuelEU*, o il suo equivalente valore finanziario, sia utilizzata per sostenere la rapida diffusione e l'utilizzo di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel settore marittimo stimolando la produzione di maggiori quantità di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio per il settore marittimo, agevolando la costruzione di adeguate strutture di rifornimento o dell'infrastruttura OPS nei porti e sostenendo lo sviluppo, la sperimentazione e la diffusione delle tecnologie più innovative presso le flotte al fine di conseguire riduzioni significative delle emissioni".

<sup>46</sup> Più nel dettaglio, il regolamento AFIR ha introdotto un nuovo approccio programmatico, imponendo agli Stati membri l'obbligo di definire un quadro strategico nazionale per lo sviluppo di un'infrastruttura per l'utilizzo di combustibili alternativi – che per il territorio nazionale sono, allo stato, identificabili nel *GNL/bio-GNL*, *bio-fuel* e nel *bio-metanolo* – e per l'*OPS* (altrimenti noto come *cold ironing*), coerente con gli obiettivi di de-carbonizzazione. Tale iniziativa, che ha l'obiettivo di garantire un approccio integrato e partecipato alla pianificazione energetica nazionale, deve prevedere l'adozione di specifiche strategie e modelli infrastrutturali, per garantire da un lato la sicurezza e l'indipendenza energetica della Nazione e dall'altro la resilienza necessaria per adattarsi alla mutevolezza dei nuovi scenari geo-strategici.

Le particolari caratteristiche orografiche del nostro territorio e dei nostri porti rendono complesso ricavare adeguati spazi per la realizzazione di depositi di combustibili alternativi come GNL e metanolo, in ragione dei più stringenti requisiti di sicurezza. Per tale ragione, è importante considerare il ricorso alle operazioni di *bunkeraggio ship to ship*, mediante l'utilizzo di specifici *bunker vessel*.

Il rifornimento di queste unità deve avvenire presso poli dedicati, distribuiti lungo la penisola in prossimità dei porti serviti dai *bunker vessels*, secondo un modello "*hub-and-spoke*".



### La direttiva ETD (UE 2003/96)

La revisione della direttiva ETD, infine, ha sinora confermato l'esenzione fiscale dei carburanti marittimi, riconoscendo la specificità del settore e la necessità di preservare la competitività rispetto ai vettori terrestri e aerei. È necessario adoperarsi in sede europea affinché tale esenzione perduri.

#### 2.5.1.3 La filiera dei combustibili marittimi sostenibili

Nel contesto della transizione ecologica del settore marittimo, i *bio-fuel*, il GNL e il bio-GNL rappresentano oggi le soluzioni tecnologicamente più mature e immediatamente disponibili per accompagnare il comparto verso una progressiva de-carbonizzazione. Più nel dettaglio la filiera dei combustibili marittimi sostenibili include biocarburanti avanzati, soluzioni basate sul metano liquefatto e sulle sue evoluzioni a minore impatto emissivo, l'impiego progressivo di metanolo, ovvero di bio-carburanti, di carburanti sintetici e, in una prospettiva di lungo periodo, l'utilizzo di idrogeno e ammoniaca. L'impiego dei combustibili sostenibili deve essere adattato al trasporto marittimo in funzione di vincoli di natura tecnica con un approccio realistico in relazione anche alla tipologia di naviglio.

Per il futuro è inoltre opportuno considerare, tra le tecnologie idonee a contribuire al raggiungimento dell'obiettivo delle zero emissioni, anche la propulsione nucleare navale di quarta generazione, particolarmente rilevante per applicazioni specialistiche compatibili con gli *standard* internazionali di sicurezza ambientale. Tali soluzioni, già oggetto di sperimentazione in ambito internazionale, rappresentano un'ulteriore opzione per ridurre l'impatto ambientale e aumentare l'autonomia energetica di alcune tipologie di naviglio ad alta complessità.

Inoltre, il *bio-GNL* e il *bio-metanolo* stanno progressivamente rafforzando la loro presenza sul mercato<sup>47</sup>.

Tali combustibili costituiscono non solo un'opzione reale e concreta per la riduzione delle emissioni climalteranti, ma permettono il passaggio verso i combustibili di tipo sintetico (gli *e-fuel*), prodotti di sintesi dell'idrogeno verde e dell'anidride carbonica, senza richiedere modifiche sostanziali agli impianti di bordo che oggi utilizzano le varianti fossili e bio.<sup>48</sup>

Il sistema di certificazione nazionale dei combustibili sostenibili prevede, invece, per combustibili gassosi e per i gas liquefatti come il GNL, l'utilizzo delle garanzie d'origine (G.O.). Esse non sono tuttavia annoverate tra gli strumenti riconosciuti dalla Commissione europea per determinare la rispondenza alla RED dei combustibili utilizzati. Le compagnie di navigazione non possono

Tale modello appare preferibile per le seguenti ragioni:

- (i) evitare la duplicazione di depositi in ogni porto;
- (ii) minimizzare interventi infrastrutturali complessi che introducono nuovi fattori di rischio nei porti;

garantire flessibilità e adattabilità della rete distributiva mediante l'utilizzo di economie di scala.

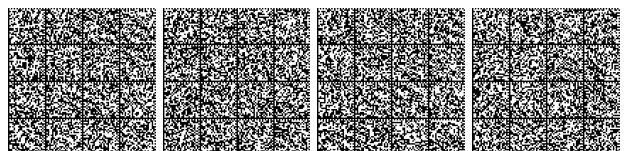
<sup>47</sup> È prevista una relazione della Commissione nel 2035 per verificare lo stato di implementazione dei carburanti rinnovabili al fine di verificarne l'idoneità a sostituire i carburanti di origine fossile.

<sup>48</sup> A livello internazionale la Strategia 2023 IMO sulla riduzione delle emissioni del settore marittimo prevede che le navi debbano raggiungere emissioni nette di gas serra pari a zero entro il 2050. Per avviare questa transizione, entro il 2030 almeno il 5% (puntando al 10%) dell'energia usata dal settore dovrà provenire da tecnologie o carburanti a basse o nulle emissioni, in un'ottica di sostenibilità. Sono inoltre previsti controlli intermedi nel 2030 e 2040, con target di riduzione delle emissioni rispettivamente del 20% (puntando al 30%) e del 70% (puntando all'80%) rispetto ai livelli del 2008. Tali obiettivi considerano l'intero ciclo di vita dei combustibili per evitare lo spostamento delle emissioni verso altre fasi produttive. La strategia prevede l'introduzione di vari strumenti regolatori, tra cui un possibile sistema simile ETS, i cui proventi dovrebbero sostenere i Paesi meno avanzati nel percorso di decarbonizzazione.

La Direttiva europea RED III prevede dall'altro lato che dal 2030 gli Stati membri debbano impegnarsi affinché almeno l'1,2% dell'energia fornita al settore marittimo (nazionale ed internazionale) provenga da combustibili rinnovabili di origine non biologica. Inoltre, il Regolamento *FuelEU Maritime* prevede un obbligo crescente, dal 2025 al 2050, di riduzione delle emissioni dei gas a effetto serra connessi all'energia consumata, da perseguire mediante biocarburanti, biogas, carburanti rinnovabili liquidi e gassosi di origine non biologica e carburanti derivanti da carbonio riciclato.

All'interno di questo quadro il PNIEC stima, perciò, un'immissione in consumo al 2030 di biocarburanti associata per i settori di aviazione e navigazione pari a circa 235 ktep, cui si sommano i consumi di combustibili rinnovabili liquidi o gassosi non biologici (RFNBO) pari a 36 ktep e di biometano pari a 59 ktep, così come la Strategia Nazionale Idrogeno identifica al 2050 consumi di idrogeno (sostanzialmente solo attraverso derivati) per navi e porti tra 0,10 e 0,20 Mtep. Tali stime dovranno tuttavia essere riviste, alla luce dell'andamento del mercato, che privilegia l'utilizzo di combustibili biologici avanzati come il bio-GNL, rispetto a quelli sintetici (RFNBO), oggi pressoché assenti.

Affinché i carburanti rinnovabili siano considerati aderenti alle normative ETS e *FuelEU*, è tuttavia necessario disporre della certificazione prevista dalla Direttiva RED III, che richiede tra l'altro una *Proof of Sustainability (POS)* e il rispetto del bilancio di massa.



conseguentemente dimostrare la conformità dei combustibili sostenibili utilizzati, ai fini regolatori. È, quindi, necessario promuovere un dialogo strutturato tra il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e la Commissione europea, volto a ottenere l'accettazione dello schema di certificazione nazionale ai fini ETS sia da parte della Commissione sia degli altri Stati unionali, in virtù dell'equivalenza funzionale degli strumenti. Ciò consentirebbe il rifornimento in Italia di GNL e *bio-GNL* alle compagnie di navigazione – attualmente costrette a dirigersi a tal fine all'estero – restituendo inoltre competitività ai produttori nazionali.

Analogamente, è necessario adoperarsi per ottenere l'equivalenza del sistema di certificazione nazionale ai fini della rispondenza alla *FuelEU Maritime*.

La costruzione di una filiera nazionale dei combustibili sostenibili richiede, inoltre, un forte sostegno pubblico alla ricerca e alla sperimentazione industriale che, come già menzionato, trova nei fondi generati dal regime *FuelEU*, un valido sistema di finanziamento. Ciò è particolarmente rilevante per alcuni porti situati nelle regioni meridionali del Paese tradizionalmente a vocazione industriale. I porti possono diventare poli energetici multifunzionali, integrando impianti di produzione e distribuzione di *e-fuel* e *bio-fuel* con le infrastrutture logistiche esistenti.

A tal fine, è necessaria una strategia unitaria ed integrata che agisca presso la Commissione europea per il riconoscimento del sistema di certificazione nazionale dei bio-combustibili ed individui i carburanti ed i porti maggiormente idonei alla loro distribuzione

#### 2.5.1.4 Partecipazione ai processi presso l'IMO e in sede europea

La 83<sup>a</sup> sessione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO (*MEPC83*) ha approvato nell'aprile 2025 un pacchetto di misure di medio termine che segna un cambio di paradigma nella *governance* ambientale globale del trasporto marittimo<sup>49</sup>. Successivamente, l'IMO ha deciso di aggiornare al 2026 la discussione per l'adozione delle proposte di emendamento all'Annesso VI della Convenzione MARPOL, inclusa l'IMO *Net-Zero Framework*. Ciò allontana di fatto l'adozione di una normativa globale per la decarbonizzazione del settore e rende necessario adoperarsi per tutelare la competitività del comparto europeo.

D'altra parte, appare opportuno promuovere il già collaudato sistema di certificazione e rispondenza europeo, sì da preservare l'*expertise* maturata dalle compagnie di navigazione dell'Unione.

Ciò conferma la necessità di contribuire ai processi decisionali internazionali ed europei con professionalità crescenti, in termini qualitativi e quantitativi.

Nel merito, il Cipom rappresenta il naturale catalizzatore delle istanze della Nazione e il luogo di sintesi dei contributi delle principali amministrazioni coinvolte, sì da orientare in maniera unitaria l'azione dell'Italia nei consessi internazionali d'interesse, compreso l'IMO, anche attraverso la costituzione di appositi tavoli tecnici con la partecipazione dei portatori di interesse<sup>50</sup>.

#### 2.5.1.5 La tassonomia europea e le CEEAG

Nel quadro per lo sviluppo e la regolamentazione della finanza sostenibile europea, il 18 giugno 2020, è stato pubblicato il regolamento UE n. 852 sulla tassonomia per la mitigazione e l'adattamento ai cambiamenti climatici. Tale regolamento, assieme ai suoi atti delegati Clima ed Ambiente, individua gli investimenti che possono essere qualificati come sostenibili, secondo i dettami *ESG* (*Environmental Social Governance*)<sup>51</sup>.

<sup>49</sup> Tali misure, che si affiancano a quelle di breve termine già in vigore (*CII, SEEMP, EEXI*), introducono un sistema multilivello di regolazione dell'efficienza energetica delle navi e della loro intensità carbonica, a fronte dei combustibili marittimi utilizzati, con obiettivi di riduzione progressivi e annuali, ponendo le basi per un futuro meccanismo economico globale. L'accordo raggiunto in sede IMO, pur perfezionabile, rappresenta un punto di svolta nella costruzione di un *level playing field* internazionale, in quanto consente di superare l'attuale regionalizzazione normativa e di avviare un processo di convergenza tra le politiche climatiche regionali e quelle globali.

<sup>50</sup> Si tratta, in particolare, di favorire un maggiore coordinamento delle istanze nazionali provenienti dal settore privato e dalle Istituzioni e rafforzare la rappresentanza nazionale nei processi decisionali internazionali ed europei.

<sup>51</sup> Si tratta di fattori di tipo ambientale utilizzati per valutare un'attività o uno strumento finanziario come sostenibile.



I relativi criteri, definiti nell'atto delegato Clima<sup>52</sup>, sono ripresi negli Orientamenti in materia di aiuti di Stato a favore del clima, dell'ambiente e dell'energia (CEEAG). Sulla base di questi criteri delle CEEAG, una nave viene definita *green* (e quindi suscettibile di poter ricevere aiuto di Stato per la sua costruzione o per il suo *re-fitting*) solo se ha zero emissioni al *c.d.* "tail pipe" oppure, in alternativa, se prevede una riduzione del valore dell'*EEDI* inferiore del 20% rispetto all'*EEDI* di riferimento al 1° Aprile 2022. Conseguentemente, le navi con stazza inferiore alle 400 *G.T.*, così come le navi con stazza superiore alle 400 *G.T.* dotate di propulsione non convenzionale, non possano usufruirne in quanto, per queste categorie di naviglio, il regolamento *EEDI* non è applicabile.

Ciò comporta che per diversi segmenti di traffico, come ad esempio per quello dei mezzi veloci impiegati nei collegamenti insulari, non sia possibile accedere agli aiuti di Stato ai fini del rinnovo delle rispettive flotte. Occorre, pertanto, rivedere i criteri della tassonomia e delle CEEAG al fine di identificare nuove metriche che possano garantire l'accesso agli aiuti di Stato per tutti i segmenti della flotta nazionale.

Discorso analogo riguarda la realizzazione delle navi rinfusiere liquide, per le quali i criteri di vaglio tecnico della tassonomia prevedono che la nave non possa essere considerata *green* se trasporta un carico d'origine fossile. Tale principio è applicato anche alle infrastrutture<sup>53</sup> che consentono il trasporto per vie d'acqua, come ad esempio i depositi costieri di gas naturale, che per definizione sono preposti anche allo stoccaggio di combustibili fossili.

Tenendo conto dell'avvio da parte della Commissione di un processo di revisione dei criteri di vaglio tecnico, prevista dal regolamento della tassonomia, è quindi necessario che il Governo sostenga nelle competenti sedi europee la riformulazione dei detti criteri, consentendo gli aiuti di Stato e i finanziamenti agevolati per gli investimenti sostenibili alle realtà sopra menzionate, che ne sono oggi escluse.

### 2.5.2 BioGNL, biometanolo e *biofuel* avanzati

L'evoluzione dei sistemi di propulsione rappresenta un altro tassello fondamentale della transizione ecologica marittima. Sebbene il GNL ed alcuni *bio-fuel* rappresentino le soluzioni più immediate e disponibili - perché consentono di ridurre significativamente l'impronta di carbonio delle navi esistenti senza drastici interventi tecnici sulle stesse e sulle infrastrutture - al fine di garantire i *target* richiesti dalla *FuelEU Maritime* e dall'IMO, sarà necessario sviluppare la filiera dei combustibili biologici e sintetici.<sup>54</sup>

Al riguardo, è necessario promuovere un allineamento delle norme europee a quelle internazionali, favorendo altresì l'affermarsi, a livello globale ed unionale, del principio di neutralità tecnologica, volto ad attribuire pari dignità alle diverse forme di carburanti sostenibili, tutelando così le scelte degli Stati in favore dell'uno o dell'altro tipo.

È inoltre necessario, nel novero delle tecnologie possibili e a fronte delle indicazioni del mercato, individuare i carburanti di elezione, principalmente per le autostrade del mare, i collegamenti con le isole e quelli internazionali. L'Italia, infatti, in ragione della sua collocazione geografica al centro del Mediterraneo e affacciata sullo stretto di Sicilia – attraverso il quale scorre una tra le direttrici di traffico più importanti del mondo - può giocare un ruolo strategico dal punto di vista industriale, vista la crescente domanda di carburanti alternativi sintetici utilizzati dalle unità navali impiegate nelle rotte intercontinentali di lunga percorrenza.

Tali tipologie di combustibili, tuttavia, richiedono ingenti capitali per il loro sviluppo e la loro successiva fase di commercializzazione. È, quindi, necessario promuovere la sperimentazione e la ricerca di nuove fonti energetiche a basse-nulle emissioni di GHG (gas climalteranti) che consentano di superare la fase di transizione.

<sup>52</sup> Con riferimento all'atto delegato 2021/2139, il paragrafo 6.10 definisce i criteri da adottare per il trasporto merci via mare e costiero mentre il paragrafo 6.11 individua quelli da adottare per il trasporto passeggeri via mare e costiero. Tali criteri vengono usati anche per individuare i criteri delle linee guida CEEAG che definiscono quale tipo di investimento può essere finanziato mediante aiuti di Stato.

<sup>53</sup> Cfr. atto delegato 2021/2139, punto 2 paragrafo 6.16.

<sup>54</sup> Nella classe dei combustibili biologici annoveriamo il *bio-GNL*, il bio-metanolo, ed i *bio-fuel* avanzati secondo la tabella A dell'annesso IX della Direttiva (UE) n. 2413/2023 (*RED III*). Nella classe dei combustibili sintetici annoveriamo, invece, i combustibili prodotti mediante sintesi che utilizzano idrogeno verde ed anidride carbonica come materie prime, ossia *e-GNL*, *e-metanolo*, *e-diesel*.



L'innovazione tecnologica nel settore della propulsione contribuisce anche alla creazione di nuove competenze e di filiere produttive integrate, valorizzando la cantieristica italiana come piattaforma industriale avanzata. L'adozione di sistemi OPS, di tecnologie digitali di monitoraggio e di reti energetiche intelligenti nei porti completerà la catena di decarbonizzazione dello *shipping*.

### 2.5.3 I sistemi di propulsione alternativi

Parallelamente alla diffusione dei combustibili alternativi quali il GNL e il metanolo, si rileva una crescente applicazione della tecnologia delle batterie, sia come alternativa alla propulsione tradizionale sulle unità minori utilizzate all'interno dei porti, nella navigazione interna/lagunare o nella navigazione di cortissimo raggio - sia come sistema ausiliario alla propulsione principale (*c.d. "propulsione ibrida"*), su quelle maggiori. Le batterie di nuova generazione e le propulsioni ibride consentono operazioni a emissioni zero nelle tratte più brevi e una maggiore efficienza in quelle più lunghe. L'elettrificazione delle navi, attraverso l'adozione di sistemi di accumulo energetico come le batterie di bordo, rappresenta un passaggio abilitante per l'evoluzione verso l'automazione e, in prospettiva, verso gli *autonomous vessels*. Si tratta di un processo particolarmente promettente anche per il sistema marittimo nazionale ed è, quindi, necessario seguire attentamente l'evoluzione di questa tecnologia e promuoverne l'applicazione, attraverso normative specifiche volte ad agevolare l'installazione e l'utilizzo delle batterie a bordo.

### 2.5.4 Elettrificazione dei porti e infrastrutture energetiche

L'elettrificazione delle banchine (*On-Shore Power Supply – OPS*) è uno degli strumenti più efficaci per ridurre le emissioni climalteranti e acustiche nei porti italiani, spesso inseriti in contesti urbani. L'Italia ha già avviato un programma di sostegno, approvato dalla Commissione europea (Decisione C(2024)3939 *final*), con una dotazione di 570 milioni di euro fino al 2033<sup>55</sup>.

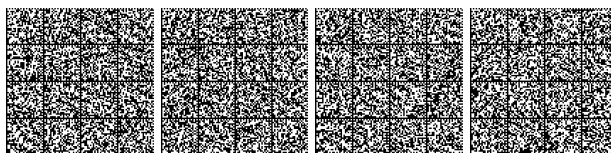
Affinché il sistema OPS diventi realmente competitivo, è necessario garantire che il costo dell'energia a terra sia inferiore o almeno equivalente a quello prodotto a bordo, assicurando continuità di servizio e sostenibilità economica per gli armatori. Occorre, inoltre, promuovere la definizione di regole uniformi di *governance* e tariffazione, armonizzando i modelli di gestione tra le diverse Autorità di Sistema Portuale e promuovendo un quadro regolatorio unitario.

L'implementazione dei sistemi OPS dovrà inoltre essere integrata con la produzione locale di energia rinnovabile, con sistemi di accumulo e con reti digitali per il monitoraggio in tempo reale dei consumi, in coerenza con la strategia dei "porti verdi" e con gli obiettivi del Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC), nonché con la recente Strategia Europea sui Porti. In tale prospettiva è opportuno che prosegua in modo coerente il potenziamento delle reti elettriche e digitali, rendendole più resilienti anche con l'inserimento di appositi sistemi di *backup* (specie in emergenza).

In questo senso è incoraggiata una più stretta cooperazione tra porti, compagnie energetiche, gestori di rete e autorità locali con applicazione di soluzioni *smart grid* e sistemi avanzati di gestione della domanda, con particolare attenzione ai porti di minore dimensione.

È, infine, opportuno esplorare le potenzialità dello sviluppo dei sistemi di bordo per la ricarica dei veicoli elettrici (EV), tenendo a mente l'esigenza di superare le relative incertezze interpretative delle pertinenti normative internazionali.

<sup>55</sup> La normativa di riferimento in ambito nazionale è costituita in particolare dalla delibera ARERA 492/2024/R/eel e dal recente Decreto MIT n. 10 del 22 gennaio 2026.



## 2.6 PESCA E ACQUACOLTURA

### 2.6.1 Pesca

#### 2.6.1.1 Inquadramento generale

La pesca marittima italiana costituisce un settore essenziale del sistema mare, non solo per il suo valore produttivo ma anche per la sua funzione sociale, culturale e ambientale. Essa rappresenta una delle più antiche espressioni della marittimità nazionale, un presidio diffuso delle coste e delle comunità litoranee, nonché un elemento fondante dell'identità economica e alimentare della Nazione. La pesca contribuisce in modo determinante alla sicurezza alimentare nazionale ed europea, al mantenimento di una produzione sostenibile di proteine di origine marina, alla diversificazione delle specie ittiche disponibili sul mercato, alla diversificazione economica dei territori costieri e alla tutela delle tradizioni marittime. Essa genera occupazione diretta e indiretta e sostiene un'intera filiera che comprende la trasformazione dei prodotti ittici, la loro commercializzazione e la valorizzazione della filiera del pescato, anche attraverso il rafforzamento e l'ammodernamento dei luoghi di sbarco e dei sistemi di prima vendita, quali aste e mercati ittici, che rivestono un ruolo fondamentale per la competitività e la sostenibilità del settore, nonché delle attività connesse al turismo marino e costiero. Tale valorizzazione si riflette anche nel ruolo dei prodotti ittici nella dieta e nella cucina italiana, quali elementi distintivi del patrimonio culturale e alimentare nazionale anche in relazione al riconoscimento UNESCO della dieta mediterranea quale patrimonio culturale dell'umanità.

Nonostante questa rilevanza, il comparto attraversa da anni una fase di progressiva contrazione. Le cause sono molteplici: l'aumento dei costi energetici, la riduzione della flotta avviata nell'ambito delle politiche europee di contenimento dello sforzo di pesca, la riduzione della redditività, la crescente competizione per l'uso degli spazi costieri tra attività tradizionali ed emergenti, la concorrenza esercitata dalle flotte extra-UE operanti nel Mediterraneo e l'assenza di ricambio generazionale. A ciò si sommano gli effetti dei cambiamenti climatici, che alterano la distribuzione delle specie, favoriscono la diffusione di specie aliene e compromettono l'equilibrio degli ecosistemi marini.

La riduzione della flotta nazionale ha comportato una perdita di capacità produttiva e un indebolimento del tessuto socioeconomico costiero. La filiera, composta prevalentemente da micro e piccole imprese familiari, è oggi esposta a elevati rischi economici e demografici, aggravati dalla crescente concorrenza di prodotti importati e da forme di *dumping* ambientale e sociale da parte di Paesi extra-UE che non applicano *standard* comparabili di sostenibilità.

Al riguardo, è necessario garantire un maggiore adattamento delle politiche e delle normative europee alle specificità ecologiche, economiche e sociali del Mediterraneo.

In un Mediterraneo semichiuso, densamente antropizzato e caratterizzato da una pluralità di giurisdizioni sovrapposte, la gestione sostenibile della pesca richiede un approccio cooperativo e multilaterale. L'Italia intende esercitare un ruolo proattivo nei consessi internazionali dedicati promuovendo un modello di *governance* fondato sulla responsabilità condivisa e sulla tutela dell'equilibrio tra tutela delle risorse e continuità delle attività economiche.

In questa prospettiva, il Cipom favorisce la coerenza strategica tra le politiche marittime, ambientali, energetiche e produttive, integrando la dimensione della pesca nel più ampio disegno di pianificazione dello spazio marittimo e di sviluppo della *blue economy*.

#### 2.6.1.2 Lo Scenario europeo e nazionale

L'Unione europea, in base all'art. 3, paragrafo 1, lett. d), del Trattato sul funzionamento (TFUE) ha competenza esclusiva in materia di tutela delle risorse biologiche del mare nel quadro della politica comune della pesca.

Il successivo art. 39 definisce poi le finalità della politica [della pesca]<sup>56</sup> comune, fra le quali spiccano (1) l'incremento della produttività, sviluppandone il progresso tecnico in un'ottica di razionalità; (2)

<sup>56</sup> In base all'art. 38, par. 1, secondo comma, ultimo periodo "I riferimenti alla politica agricola comune o all'agricoltura e l'uso del termine agricolo si intendono applicabili anche alla pesca, tenendo conto delle caratteristiche specifiche di questo settore".



la salvaguardia di un tenore di vita equo alle marinerie, grazie in particolare al miglioramento del reddito individuale di coloro che lavorano nella pesca; (3) lo sviluppo dei mercati.

Il TFUE prosegue poi fornendo all'art. 40 un chiaro indirizzo alle Istituzioni unionali che, nell'elaborazione della politica agricola e della pesca comuni e dei metodi speciali che queste possono implicare, dovranno considerare:

- il carattere particolare dell'attività agricola e della pesca che deriva dalle rispettive strutture sociali e dalle disparità strutturali e naturali fra le diverse regioni agricole e le differenti marinerie;
- la necessità di operare gradatamente gli opportuni adattamenti;
- il fatto che, negli Stati membri, l'agricoltura e la pesca costituiscono settori intimamente connessi all'insieme dell'economia.

La Politica Comune della Pesca (PCP) appare bisognosa di un maggiore equilibrio nelle scelte, che hanno penalizzato la tenuta delle flotte europea e italiana, a vantaggio della concorrenza produttiva e commerciale dei Paesi extra-Ue.

L'impianto regolatorio, modellato prevalentemente su logiche oceaniche, ha inoltre mostrato limiti di adattabilità al Mediterraneo, dove la pesca è caratterizzata da dimensioni ridotte, varietà di tecniche e forte incidenza della piccola pesca artigianale. Tale vigente sistema, fondato sulla riduzione dello sforzo di pesca e su misure di chiusura spaziale e temporale, ha generato effetti asimmetrici e penalizzanti per le marinerie italiane, spesso senza produrre miglioramenti proporzionali dello stato degli *stock* ittici. La drastica contrazione della flotta ha determinato una perdita di posti di lavoro, un impoverimento delle comunità costiere e un aumento della dipendenza dalle importazioni, che oggi coprono buona parte del fabbisogno nazionale di prodotti ittici.

In questo quadro, è necessario un ripensamento strategico della PCP e delle politiche di attuazione nazionali, anche attraverso il rafforzamento del ruolo dell'Italia in seno ai servizi della Commissione europea (DGMARE) e nel dialogo mediterraneo nell'ambito della Commissione Generale per la Pesca nel (CGPM) e della Commissione Internazionale per la Conservazione dei Tonnidi dell'Atlantico (ICCAT).

L'Italia deve promuovere un approccio più flessibile e differenziato, basato su criteri ecosistemici e su indicatori sociali ed economici, che valorizzi le specificità geografiche, culturali e produttive del Mediterraneo. La dimensione ambientale va coniugata con quella della sostenibilità sociale, affinché le marinerie possano continuare a svolgere il loro ruolo di presidio territoriale e custodia del mare.

#### 2.6.1.3 Gli spazi marittimi per la pesca

La pianificazione dello spazio marittimo è divenuta un elemento determinante per l'equilibrio tra le diverse attività che insistono sul mare. La proliferazione di progetti per la produzione di energia da fonti rinnovabili d'altura, l'espansione delle aree marine protette e le zone di interdizione militare o industriale stanno ridisegnando la geografia degli usi marittimi, riducendo sensibilmente le aree accessibili alla pesca.

Questo fenomeno, definito "concorrenza spaziale", richiede un approccio di *governance* capace di conciliare le esigenze energetiche, ambientali e produttive. Il Piano del Mare adotta la logica della "coesistenza attiva", secondo la quale gli impianti d'altura possono divenire, se opportunamente progettati, piattaforme multifunzionali per attività di maricoltura, ricerca e ripopolamento ittico.

La pianificazione integrata degli spazi marini deve, dunque, considerare la pesca come uso primario e tradizionale del mare, garantendo ai pescatori un ruolo nei processi decisionali e nei tavoli di concertazione. In questo senso, la revisione annunciata della Direttiva 2014/89/UE, nell'ambito del Patto europeo per gli oceani (COM(2025)281), rappresenta un'occasione per introdurre ulteriori strumenti di partecipazione e compensazione rispetto a quelli vigenti, assicurando equilibrio tra produzione energetica, tutela ambientale e attività tradizionali.



#### 2.6.1.4 Rinnovamento della flotta, sostenibilità e transizione tecnologica

La modernizzazione della flotta peschereccia italiana costituisce una delle priorità strategiche per il rafforzamento del comparto nonché per l'attuazione concreta della sua transizione ecologica e digitale. L'età media elevata delle imbarcazioni determina oggi criticità strutturali in termini di sicurezza, efficienza energetica, qualità del prodotto, impatto ambientale e attrattività del lavoro a bordo. Tale condizione rende la flotta nazionale meno competitiva rispetto a quelle di altri Paesi dell'Unione europea e del bacino mediterraneo, dove i processi di rinnovo tecnologico e di ricambio generazionale sono già più avanzati.

Negli ultimi vent'anni, la riduzione progressiva della capacità di pesca, i vincoli unionali e la rigidità dei meccanismi di sostegno – hanno limitato la possibilità di rinnovare le imbarcazioni, costringendo molte imprese a operare con unità obsolete, più inquinanti e meno sicure. Le conseguenze si riflettono sull'intera filiera: consumi elevati, maggiore incidenza di guasti e fermi tecnici, aumento dei costi di manutenzione e riduzione dei margini operativi.

La modernizzazione della flotta non rappresenta solo un'esigenza economica, ma un passaggio obbligato per la sostenibilità complessiva del settore e per la sicurezza della navigazione, richiedendo adeguate misure di sostegno. Le nuove unità devono essere concepite secondo criteri di eco-design, con sistemi di propulsione a basse emissioni (ibridi, elettrici o alimentati con *biofuel* e metanolo) e dotazioni tecnologiche per la riduzione dell'impatto acustico e la selettività degli attrezzi di pesca. In questo senso, il rinnovamento della flotta si pone come parte integrante del più ampio processo di decarbonizzazione delineato dal Piano del Mare, in coerenza con le strategie europee in materia.

Il rinnovamento tecnologico dovrà, inoltre, favorire l'adozione di sistemi di monitoraggio elettronico, piattaforme digitali di bordo per la tracciabilità in tempo reale del pescato e l'interconnessione con i sistemi di controllo e ricerca nazionale. Queste soluzioni, oltre a garantire maggiore trasparenza nella filiera e conformità alle normative sulla sicurezza alimentare, contribuiranno a valorizzare la qualità del prodotto ittico e a migliorare la gestione delle risorse. La digitalizzazione rappresenta infatti un fattore abilitante per l'efficienza, la sostenibilità e la competitività dell'intero comparto.

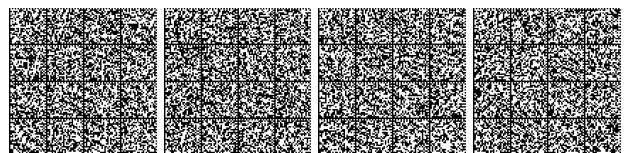
Parallelamente, il rinnovo della flotta deve essere accompagnato da politiche di supporto alla formazione professionale, affinché i lavoratori della pesca possano acquisire le competenze tecniche necessarie per operare su unità di nuova generazione. L'introduzione di tecnologie digitali e di automazione a bordo richiede nuove figure professionali – tecnici di bordo, operatori dati, manutentori di sistemi elettrici e sensoriali – che potranno essere formate attraverso programmi di cooperazione tra MIT, MASAF, istituti nautici, università e centri di ricerca.

Un ulteriore obiettivo è quello di rafforzare l'integrazione industriale tra la filiera della pesca e quella della cantieristica navale, valorizzando la capacità progettuale e produttiva dei cantieri italiani, che possono divenire protagonisti della transizione tecnologica del settore attraverso la costruzione di pescherecci di nuova generazione. La sinergia tra innovazione tecnologica, sostenibilità ambientale e rilancio dell'economia del mare costituisce il nucleo di una strategia integrata capace di restituire competitività e prestigio alla flotta peschereccia nazionale.

Nel medio periodo, è necessario sviluppare un programma nazionale per il rinnovo della flotta peschereccia che favorisca la sostituzione graduale delle imbarcazioni obsolete con unità sicure, efficienti e a basse emissioni, attraverso meccanismi di finanziamento dedicati e strumenti di finanza verde. Tale programma potrà prevedere la combinazione di risorse comunitarie, crediti d'imposta ambientali e garanzie pubbliche per l'accesso agevolato al credito.

Infine, la modernizzazione dovrà estendersi anche agli impianti portuali e ai punti di approdo destinati alla pesca, con la realizzazione di porti pescherecci sostenibili dotati di infrastrutture energetiche per l'OPS, impianti di trattamento dei rifiuti marini e sistemi digitali di logistica e commercializzazione. Ciò consentirà di migliorare la catena del valore, ridurre l'impronta ambientale e garantire una migliore qualità del pescato.

Nel quadro del potenziamento delle infrastrutture portuali dedicate alla pesca, essenziali per il settore ittico – per la fornitura di ormeggi, servizi di sbarco, stoccaggio, mercati ittici e



infrastrutture logistiche - risulta altresì strategico rafforzare la capillarità e l'accessibilità dei servizi di rifornimento nei porti e nei punti di approdo, al fine di migliorare l'efficienza operativa delle marinerie, ridurre tempi e costi logistici e favorire la continuità delle attività di pesca. Quanto sopra, contribuirà a valorizzare le risorse marine e le infrastrutture dedicate, sostenendo la filiera ittica nelle sue varie fasi.

La transizione tecnologica della pesca, coerente con la visione integrata del Piano del Mare, non è dunque un mero processo di sostituzione della flotta, ma una leva per la rigenerazione complessiva del sistema mare italiano, fondata sull'innovazione, sulla sicurezza e sulla valorizzazione delle competenze.

#### 2.6.1.5 Il lavoratore del settore della pesca

La centralità del fattore umano rappresenta uno degli assi strategici del rinnovamento complessivo della filiera ittica e della marittimità nazionale. Il pescatore è il fulcro operativo di un'attività che unisce competenze tecniche, tradizione, conoscenze ecologiche e cultura del mare. Tuttavia, la condizione attuale del lavoro nella pesca in Italia evidenzia un progressivo impoverimento demografico, sociale e professionale, che rischia di compromettere la continuità stessa del comparto. La professione del pescatore è oggi segnata da profonde criticità. L'invecchiamento della forza lavoro, la difficoltà di attrarre nuove generazioni, l'assenza di percorsi formativi strutturati, la complessità burocratica e la riduzione dei margini economici hanno determinato un progressivo disallineamento tra la rilevanza strategica del settore e le condizioni reali di chi vi opera. Ne consegue una crisi di ricambio generazionale, aggravata dalla percezione di scarse prospettive di carriera e dalla concorrenza di altri comparti occupazionali più stabili e remunerativi.

Il lavoratore della pesca, a differenza di altre figure del mondo marittimo, è chiamato a operare in un contesto di forte imprevedibilità ambientale e di elevato rischio fisico, con un grado di esposizione che rende imprescindibile un aggiornamento costante delle regole di sicurezza, tutela sanitaria e *welfare*. È dunque importante riconoscere la figura del pescatore come parte integrante del sistema marittimo nazionale e come risorsa strategica della *blue economy*. Come tale, egli deve essere oggetto di politiche coordinate di tutela, formazione, innovazione e inclusione.

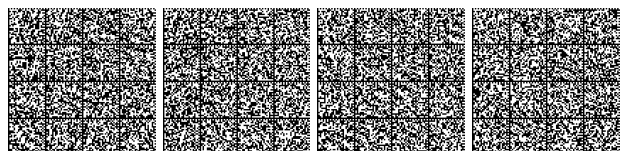
È necessario rafforzare la cornice di protezione sociale e previdenziale dei lavoratori della pesca, garantendo un allineamento agli *standard* previsti per le categorie equiparate del lavoro marittimo e agricolo. La natura usurante dell'attività deve essere riconosciuta in via formale, prevedendo meccanismi specifici di anticipazione pensionistica, assicurazione obbligatoria contro gli infortuni e sostegni per le fasi di inattività dovute a fermo biologico o a crisi di mercato.

La legge sulla "Valorizzazione della risorsa mare" contiene importanti interventi normativi in materia di lavoro marittimo e di riforma del codice della navigazione, concernenti l'estensione degli ammortizzatori sociali previsti per il settore dell'agricoltura (CISOA) anche a quello della pesca, la previsione di un regime previdenziale agevolato per favorire il reimbarco in caso di arresto definitivo dell'imbarcazione e la revisione dei limiti di abilitazione del personale imbarcato per tenere conto dell'evoluzione della tecnologia a bordo delle navi<sup>57</sup>.

È opportuno, altresì, individuare misure di sostegno per favorire l'ingresso delle nuove generazioni nel settore della pesca e dell'acquacoltura, anche attraverso agevolazioni fiscali e incentivi alla formazione.

Il rafforzamento del capitale umano della pesca deve, inoltre, fondarsi su una profonda riforma dei percorsi formativi. È indispensabile promuovere programmi di formazione professionale marittima e di aggiornamento tecnico, in raccordo con le Amministrazioni competenti e le Regioni, con l'obiettivo di costruire un sistema educativo che unisca tradizione e innovazione. Tali percorsi dovrebbero includere moduli dedicati alla gestione sostenibile delle risorse, alla sicurezza della navigazione, alla manutenzione delle unità da pesca, all'uso di tecnologie digitali e all'efficienza energetica a bordo.

<sup>57</sup> Modifica degli artt. 254-bis e 257 del Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (DPR n. 238/1952).



Il tema della carenza di personale, che oggi compromette la continuità operativa di molte marinerie, impone interventi urgenti di semplificazione amministrativa per l'imbarco di personale straniero. L'attuale complessità delle procedure per il rilascio dei titoli professionali e dei permessi di lavoro marittimo limita la possibilità di integrare lavoratori provenienti da Paesi terzi, spesso già presenti sul territorio nazionale e in possesso di esperienze nel settore. È, quindi, necessario armonizzare le norme in materia di reclutamento, imbarco e qualificazione professionale, anche attraverso la revisione dei titoli e delle abilitazioni per la pesca costiera e d'altura.

Parallelamente, è importante valorizzare la figura del "pescatore come custode del mare", riconoscendo il contributo delle marinerie alle attività di tutela ambientale, monitoraggio scientifico e raccolta dei rifiuti marini. L'estensione dei programmi di *Fishing for Litter* e la creazione di una rete nazionale di porti circolari potranno consentire di trasformare le attività di tutela dell'ambiente marino in una componente stabile e retribuita del lavoro di pesca, con benefici ambientali, economici e sociali. In tale contesto, è inoltre opportuno dare piena attuazione alle misure previste dalla legge 17 maggio 2022, n. 60 ("legge Salvamare"), promuovendo un sistema stabile ed efficiente di raccolta, gestione e smaltimento dei rifiuti accidentalmente pescati, al fine di consolidare la tutela dell'ecosistema marino, l'economia circolare e la gestione sostenibile dei rifiuti, incentivando modelli comportamentali virtuosi.

La qualità del lavoro nella pesca è strettamente legata alla modernizzazione delle unità e all'adozione di tecnologie che migliorino la sicurezza e il benessere a bordo. Il rinnovamento della flotta - delineato nel paragrafo precedente - deve quindi essere accompagnato da *standard* obbligatori di sicurezza sul lavoro e da incentivi per l'adeguamento ergonomico degli ambienti di bordo. Ciò significa cabine più sicure, sistemi automatici di movimentazione del carico, dispositivi elettronici di allarme, sensori di stabilità e procedure digitali di controllo delle emergenze.

Un'attenzione particolare deve essere dedicata, inoltre, alla valorizzazione della componente giovanile e femminile, tradizionalmente marginale nel settore. È opportuno promuovere politiche attive per l'imprenditorialità femminile nella pesca e nella piccola trasformazione, attraverso l'accesso agevolato al credito, percorsi di formazione e riconoscimento delle attività di supporto alla pesca artigianale e familiare.

È, inoltre, importante sostenere la creazione di percorsi di inserimento lavorativo per i giovani, attraverso incentivi al primo insediamento e programmi di apprendistato marittimo. Tali misure possono essere attuate destinando al finanziamento di percorsi formativi e di avviamento d'impresa nel settore ittico una quota del Fondo per le politiche giovanili e del Fondo per il credito ai giovani, nonché adattando con coerenza al settore ittico l'esperienza positiva maturata attraverso l'applicazione del "pacchetto multi misura giovani" nel comparto agricolo, attraverso misure volte a sostenere il primo insediamento di giovani pescatori (ad esempio tramite l'erogazione di un premio) e la costituzione e lo sviluppo di imprese competitive, sostenibili e radicate nei territori costieri.

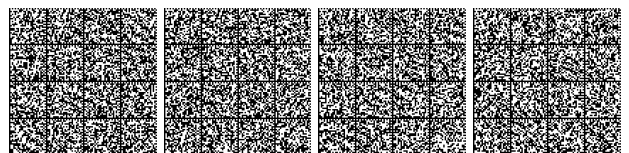
La partecipazione delle nuove generazioni è condizione necessaria per garantire la transizione verso una pesca sostenibile, innovativa e rispettosa delle risorse marine. È, pertanto, opportuno rafforzare il raccordo con il sistema dell'istruzione, anche attraverso iniziative da sviluppare in sinergia con il Ministero dell'istruzione e del merito, finalizzate alla promozione, nell'ambito degli istituti tecnici nautici e alberghieri, di percorsi formativi specificamente orientati al settore della pesca.

#### 2.6.1.6 La Ricerca Scientifica

La ricerca scientifica costituisce un elemento trasversale a tutte le direttrici del Piano del Mare. Nella filiera della pesca e dell'acquacoltura, essa assume un valore essenziale non solo per la sostenibilità ecologica, ma anche per la competitività economica e la sicurezza alimentare.

La qualità dei processi decisionali, la gestione delle risorse biologiche, la programmazione delle misure di tutela e il disegno delle politiche di settore dipendono in misura crescente dalla disponibilità di dati affidabili, aggiornati e scientificamente validati.

Negli ultimi anni, la ricerca in materia di pesca e ambiente marino ha conosciuto un'evoluzione significativa, alimentata dall'introduzione di nuove tecnologie di osservazione, dai sistemi di



monitoraggio satellitare e dall'uso dell'intelligenza artificiale e di modelli predittivi. Tuttavia, permane la necessità di un coordinamento più efficace delle attività di ricerca, ancora frammentate tra numerosi enti, università e centri specializzati. Questa dispersione riduce l'impatto dei risultati scientifici sulle politiche pubbliche e ostacola la costruzione di un sistema conoscitivo unitario.

In tale contesto, è importante rafforzare il Sistema nazionale di ricerca per le scienze della pesca e dell'ambiente marino, fondato sulla cooperazione tra le principali istituzioni pubbliche e private (CNR, ISPRA, CREA, Università, Istituti zooprofilattici, Istituti di biologia marina) e sulla collaborazione con le marinerie e le imprese del settore.

L'obiettivo è quello di trasformare la ricerca da funzione accessoria a strumento operativo e di *governance*, capace di supportare le decisioni politiche, l'elaborazione delle norme, la pianificazione dello spazio marittimo e la gestione delle risorse. L'adozione di un approccio ecosistemico, che consideri in modo integrato le componenti biotiche e abiotiche, è indispensabile per comprendere le interazioni tra attività antropiche, biodiversità e cambiamenti climatici. Al riguardo, assume particolare rilevanza il monitoraggio e lo studio della diffusione delle specie aliene. La scienza della pesca non può limitarsi allo studio delle specie *target*, ma deve estendersi all'intero sistema marino, includendo la qualità delle acque, la presenza di microplastiche, la chimica marina, la salute degli *habitat* e le catene trofiche.

L'Italia interpreta in maniera proattiva la propria responsabilità nel Mediterraneo e si candida a svolgere un ruolo guida nella ricerca sulla sostenibilità delle risorse biologiche e sulla gestione integrata degli ecosistemi. La conoscenza scientifica rappresenta una risorsa strategica anche nel dialogo internazionale e nei tavoli dedicati, dove la qualità dei dati nazionali è determinante per sostenere la posizione italiana nella definizione delle quote, delle misure di gestione e dei piani pluriennali di pesca.

La collaborazione tra istituzioni scientifiche e imprese deve essere rafforzata, favorendo il trasferimento tecnologico e la diffusione delle innovazioni nella flotta e nelle filiere produttive. Droni, sensori IoT, sistemi satellitari, analisi genomiche e modelli di *machine learning* possono oggi consentire un salto qualitativo nella raccolta e interpretazione dei dati, riducendo i costi e aumentando la tempestività delle informazioni. La creazione di una piattaforma nazionale digitale per i dati della pesca e dell'acquacoltura, interoperabile con i sistemi europei, rappresenta una delle priorità per garantire la trasparenza, la tracciabilità e la condivisione delle conoscenze.

La dimensione formativa e divulgativa della ricerca deve essere enfatizzata. È necessario rafforzare i rapporti tra ricerca e territorio, valorizzando il contributo delle marinerie e dei pescatori come "operatori della conoscenza", coinvolgendoli attivamente nella raccolta dei dati e nel monitoraggio ambientale. Le *citizen science initiatives* e i progetti di *co-research* possono trasformare le comunità costiere in nodi attivi della rete nazionale di osservazione del mare, riducendo la distanza tra scienza, *governance* e società civile. Al riguardo, si evidenzia un impegno condiviso dei diversi livelli istituzionali e degli operatori del settore nel contribuire alla prevenzione, al monitoraggio e alla mitigazione del fenomeno delle catture accidentali (*bycatch*), anche mediante un adeguato utilizzo delle risorse disponibili.

La cooperazione internazionale rappresenta, infine, un pilastro imprescindibile. La gestione delle risorse ittiche nel Mediterraneo e la protezione della biodiversità marina richiedono una visione condivisa e basata su evidenze scientifiche comuni. In tale prospettiva, l'Italia intende promuovere il potenziamento dei sistemi di osservazione marina nell'area euro-mediterranea, assicurando la piena interoperabilità dei dati, la standardizzazione dei protocolli e la partecipazione coordinata ai programmi europei di ricerca e innovazione.

Nel quadro di una *governance* unitaria delle politiche del mare, la ricerca deve essere intesa non solo come attività scientifica, ma come infrastruttura strategica per la sovranità conoscitiva del Paese.

#### 2.6.1.7 Le attività di vigilanza e controllo contro la pesca IUU

Il controllo e la vigilanza delle attività di pesca costituiscono una funzione istituzionale di primaria importanza, indispensabile per assicurare la legalità e la sostenibilità del settore. La pesca illegale,



non dichiarata e non regolamentata (*IUU – Illegal, Unreported and Unregulated Fishing*) rappresenta una delle principali minacce alla tutela degli ecosistemi marini e alla sopravvivenza economica delle marinerie legittime, incidendo negativamente sulla biodiversità, sulla concorrenza leale e sulla sicurezza alimentare.

Con l'entrata in vigore del Regolamento (UE) 2023/2842, che riforma il regime unionale dei controlli nel settore della pesca, si apre una nuova fase per il sistema nazionale, volta a recepirne le innovazioni – tra cui la completa digitalizzazione dei registri di bordo, la tracciabilità elettronica delle catture e la geolocalizzazione anche delle unità minori.

È, inoltre, importante promuovere una più stretta cooperazione tra amministrazioni centrali e regionali, per assicurare la piena integrazione e interoperabilità dei sistemi di controllo - mediante l'implementazione delle funzioni e della sistemistica messa a disposizione del Centro di controllo nazionale pesca e quindi dei centri di area - la condivisione dei dati e l'integrazione con le piattaforme europee. La condivisione dei flussi informativi e la tempestività delle verifiche anche a distanza sono determinanti per scongiurare duplicazioni o sovrapposizioni in sede di monitoraggio e controllo lungo l'intera catena (dalla cattura all'immissione sul mercato per vendita e somministrazione) e costituiscono prerequisiti essenziali per la credibilità del sistema e per la tutela del prodotto ittico nazionale.

Un ambito di crescente rilievo riguarda il controllo dei certificati di cattura dei prodotti ittici provenienti da Paesi terzi, previsto dal Regolamento (CE) n. 1005/2008 per contrastare la pesca IUU. Quest'attività rappresenta un presidio essenziale per impedire l'immissione sul mercato europeo di prodotti derivanti da pesca illegale, garantendo la sicurezza dei consumatori e la tutela della concorrenza leale a beneficio delle marinerie italiane.

La pesca IUU è un fenomeno transnazionale che richiede risposte multilivello e una cooperazione internazionale costante. È, dunque, importante rafforzare la collaborazione con i Paesi rivieraschi, promuovendo accordi bilaterali e regionali finalizzati alla condivisione dei dati, alla maggiore standardizzazione delle procedure di controllo e alla formazione congiunta del personale ispettivo.

È, altresì, necessario valorizzare la funzione educativa e preventiva del controllo. La vigilanza non deve essere percepita come mero strumento sanzionatorio, ma come leva di responsabilizzazione e accompagnamento delle imprese, secondo un approccio *compliance-based* fondato sulla formazione, la consulenza e il dialogo con i pescatori.

Il rafforzamento della cultura della legalità e della sostenibilità, unito alla cooperazione tra operatori del controllo, ricercatori e marinerie, rappresenta un fattore determinante per costruire una base conoscitiva condivisa, utile tanto alla programmazione nazionale quanto alla partecipazione ai processi decisionali europei.

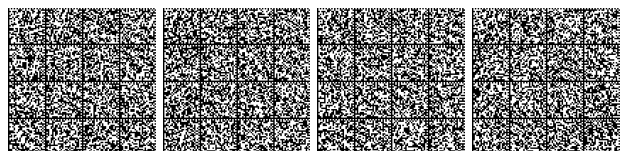
## 2.6.2 Acquacoltura

L'acquacoltura costituisce un pilastro strategico per la sicurezza alimentare, la sostenibilità ambientale e lo sviluppo socioeconomico delle comunità costiere italiane. Essa rappresenta al tempo stesso una leva di transizione ecologica e di innovazione industriale, integrando produzione alimentare, tutela della biodiversità e valorizzazione del capitale marittimo nazionale.

Con oltre ottomila chilometri di coste, estese acque interne e una posizione centrale nel Mediterraneo, l'Italia dispone di condizioni ideali per lo sviluppo di un'acquacoltura sostenibile, in particolare nella sua componente marina, la maricoltura. Nonostante la consolidata tradizione produttiva e la competenza tecnico-scientifica, il comparto necessita di un rafforzamento strutturale e organizzativo per esprimere appieno il proprio potenziale e ridurre la dipendenza dalle importazioni.

La *governance* del settore è oggi frammentata tra Amministrazioni centrali, Regioni e Autorità locali. Il MASAF mantiene un ruolo centrale quale autorità competente e interfaccia con la Commissione europea e la sua azione si integra con quella delle altre Amministrazioni e delle Regioni costiere, in una visione unitaria del "sistema mare".

Un elemento determinante è la pianificazione dello spazio marittimo. La Direttiva 2014/89/UE e il decreto legislativo n. 201/2016 impongono l'inclusione delle Zone Allocate all'Acquacoltura (AZA) nei piani



nazionali di gestione, come strumento per individuare aree vocate, compatibili e monitorate. Le AZA, condizione imprescindibile per l'accesso ai finanziamenti del FEAMPA, assicurano la tutela ambientale e delle risorse, assieme alla coesistenza con gli altri usi del mare come estrazione d'energia, pesca e navigazione.

Uguale rilievo riveste la semplificazione amministrativa. L'eccessiva durata degli *iter* autorizzativi rappresenta un ostacolo all'espansione del comparto. È necessario introdurre Sportelli Unici per l'Acquacoltura, digitalizzati e interconnessi, che integrino le funzioni di valutazione ambientale, concessione demaniale e autorizzazione produttiva. Una *governance* chiara e procedure uniformi sono precondizioni per attrarre investimenti e favorire l'imprenditoria giovanile e femminile.

In questa prospettiva, l'acquacoltura deve essere considerata parte integrante del sistema mare nazionale, interconnessa con la pesca, con la portualità, con la ricerca e con la produzione energetica d'altura. Gli impianti di maricoltura possono fungere da piattaforme multifunzionali per ricerca, monitoraggio ambientale, turismo e persino produzione energetica da fonti rinnovabili, come già sperimentato in altri Paesi europei. Questa visione integrata permette di promuovere un modello produttivo capace di coniugare competitività, salvaguardia ambientale e inclusione sociale, in piena coerenza con gli indirizzi del «Piano del Mare 2023–2025» e con le politiche di decarbonizzazione.

#### 2.6.2.1 Innovazione, sostenibilità e tecnologie per l'acquacoltura

L'innovazione tecnologica, la ricerca scientifica e la formazione professionale costituiscono i pilastri della transizione sostenibile dell'acquacoltura italiana. Il progresso tecnologico non deve essere inteso solo come adozione di nuovi sistemi di allevamento, ma come evoluzione complessiva verso un paradigma di acquacoltura intelligente, circolare digitale e ambientalmente sostenibile. È allo studio un provvedimento che individua i criteri di contenimento dell'impatto sull'ambiente derivante dalle attività di acquacoltura.

Le tecnologie emergenti - sensori IoT, intelligenza artificiale, sistemi automatizzati di alimentazione e controllo, piattaforme di tracciabilità e analisi predittiva dei parametri ambientali - possono ridurre l'impatto ecologico, ottimizzare i consumi energetici e migliorare la qualità del prodotto. I sistemi di monitoraggio in tempo reale dello stato delle acque, integrati nelle reti di osservazione marina, permettono di prevenire fenomeni inquinanti e patogeni e di assicurare la sostenibilità ecologica degli impianti.

L'acquacoltura di invertebrati marini, oloturie e ricci di mare può ridurre l'impatto eccessivo su queste specie, contribuendo altresì a creare nuove opportunità economiche.

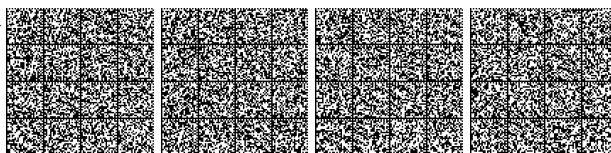
In tale quadro, è importante rafforzare la ricerca e l'innovazione in acquacoltura e risorse marine, che integri università, CNR, ISPRA, CREA, istituzioni centrali e territoriali competenti per materia, enti regionali e centri privati.

La formazione, a sua volta, rappresenta un elemento chiave di competitività. L'acquacoltura, e in particolare la maricoltura, richiede competenze tecniche che spaziano dalla navigazione alla biologia marina, dalla sicurezza sul lavoro alla gestione digitale. È necessario promuovere percorsi formativi dedicati, in collaborazione con istituti nautici, Autorità marittime, università e imprese, nonché programmi di apprendistato e incentivi per i giovani e le donne che intendono intraprendere attività nel settore.

La valorizzazione della qualità e della tracciabilità del prodotto è l'altro asse strategico. Il rafforzamento dei marchi di qualità e delle certificazioni ambientali, insieme a una comunicazione trasparente, può consolidare il marchio "Acquacoltura Italiana Sostenibile" come simbolo di eccellenza e responsabilità, riducendo la dipendenza dalle importazioni e ampliando la presenza sui mercati internazionali.

#### 2.6.2.2 Acquacoltura e sviluppo territoriale: integrazione, economia blu e comunità costiere

L'acquacoltura è una leva di sviluppo territoriale sostenibile e un fattore di coesione sociale per le aree costiere e insulari. Essa contribuisce alla rigenerazione economica, alla valorizzazione del capitale naturale e culturale e alla creazione di occupazione qualificata, integrandosi con la pesca, il turismo e la logistica portuale.



In coerenza con la Strategia Nazionale per le Aree Interne<sup>58</sup> e con il Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici<sup>59</sup>, gli impianti di allevamento possono fungere da catalizzatori di economie blu circolari: le attività di trasformazione, le filiere locali e l'ittiturismo creano valore aggiunto e rafforzano l'identità marittima dei territori.

L'acquacoltura deve essere pienamente integrata nella pianificazione dello spazio marittimo e costiero, secondo i principi della Direttiva 2014/89/UE. La co-localizzazione con infrastrutture energetiche d'altura o con sistemi di monitoraggio ambientale può ridurre i conflitti d'uso e promuovere una gestione sostenibile e condivisa degli spazi marini.

Dal punto di vista ecologico, gli impianti estensivi e i sistemi multitrofici (IMTA) forniscono servizi ecosistemici di rilievo: migliorano la qualità dell'acqua, contribuiscono al sequestro del carbonio e favoriscono la biodiversità. Tali benefici dovranno essere riconosciuti e valorizzati, anche attraverso meccanismi di *Blue Carbon Credit* e di fiscalità ambientale.

Infine, la *governance* multilivello, deve assicurare la coerenza tra le politiche di sviluppo costiero, energetico e ambientale, favorendo la sinergia tra amministrazioni, enti locali e operatori economici.

---

<sup>58</sup> La SNAI è una politica territoriale diretta al miglioramento della qualità dei servizi ai cittadini e delle opportunità economiche nei territori interni e a rischio marginalizzazione, contemplata per la prima volta nel Programma Nazionale di Riforma (PNR) dell'anno 2014 e definita nell'[Accordo di Partenariato 2014-2020](#). La strategia è stata confermata anche nel ciclo 2021-2027 come da relativo [Accordo di Partenariato 2021-2027](#).

<sup>59</sup> Il PNACC, approvato nel dicembre 2023, mira a ridurre la vulnerabilità dei sistemi naturali, sociali ed economici agli impatti dei cambiamenti climatici e a rafforzarne la resilienza. Costituisce lo strumento attuativo della Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (2015), fornendo un quadro di riferimento per la pianificazione nazionale e per le istituzioni chiamate a declinarne i contenuti secondo le specificità dei diversi contesti territoriali.



## 2.7 CANTIERISTICA

### 2.7.1 L'industria navale italiana: strategie di rilancio alla luce della concorrenza globale

#### 2.7.1.1 Un'infrastruttura strategica per l'Italia e per l'Europa

L'industria cantieristica e sistemistica navale rappresenta un pilastro fondamentale dell'economia e della sicurezza della Nazione e dell'Unione Europea. Il MIMIT detiene l'egida delle politiche di questo fondamentale comparto.

Il settore include imprese di costruzione e riparazione navale, nonché produttori di sistemi e componenti integrati a bordo nave e nell'analisi di tale settore è fondamentale adottare una visione di filiera integrata. I cantieri navali, infatti, in qualità di contraenti principali, sono responsabili complessivi del prodotto e svolgono un ruolo di coordinamento e integrazione di sistemi, componenti e tecnologie forniti da un elevato numero di *partner* e subfornitori.

In questo contesto, è prioritario sostenere, attraverso incentivi e strumenti finanziari dedicati, i cantieri navali in grado di realizzare navi complesse e tecnologicamente avanzate, i segmenti strategici delle filiere e gli ecosistemi di innovazione industriale per lo sviluppo delle tecnologie avanzate quali robotica, intelligenza artificiale, stampa 3D, sistemi predittivi e *digital twin*. Un ruolo d'impulso strategico fondamentale è rivestito dai grandi cantieri che, svolgendo un ruolo di capofila industriale, fungono da volano per l'innovazione e la crescita dell'intera filiera.

L'industria marittima si estende nell'entroterra e la filiera cantieristica contribuisce in modo significativo alla crescita economica e all'occupazione, rappresentando, insieme al trasporto marittimo, uno dei principali settori che generano valore aggiunto nell'ambito dell'economia del mare, anche grazie al suo elevato effetto moltiplicatore.

Essa costituisce una vera e propria filiera industriale strategica, concorre alla sicurezza e alla difesa della Nazione, abilita la transizione energetica e ambientale e la proiezione internazionale del sistema produttivo nazionale.

Uno degli aspetti distintivi dell'industria nazionale marittima è l'integrazione di soluzioni tecnologiche di ultima generazione che la rendono fra le più innovative e avanzate d'Europa e nel mondo. Oltre il 70% del valore di una nave complessa deriva da materiali, attrezzature e sistemi provenienti da terze parti. La cantieristica italiana è fra i *leader* mondiali nella costruzione di navi ad elevata complessità, grazie ad una gamma di tecnologie all'avanguardia che contribuiscono alla decarbonizzazione e alla digitalizzazione del settore marittimo.

In questo contesto, rileva l'espansione verso la dimensione subacquea, in cui l'Italia intende svolgere un ruolo da protagonista, dedicandovi investimenti in ricerca e sviluppo adeguati. Una dimensione che assume crescente rilevanza non solo per la difesa e la sicurezza nazionale, ma anche per le sue molteplici ricadute in ambito civile: dall'energia d'altura alle infrastrutture sottomarine, dalle telecomunicazioni alla ricerca scientifica, fino alla tutela dell'ambiente marino.

Il Polo Nazionale della Subacquea, frutto della sinergia fra le realtà istituzionali, industriali e della ricerca, costituisce un volano essenziale, che è importante rafforzare e ulteriormente sviluppare.

L'importanza dell'industria navale italiana non si limita allo sviluppo economico del Paese: la navalmeccanica italiana svolge, infatti, anche un ruolo strategico. In un contesto geopolitico caratterizzato da crescenti tensioni internazionali e da nuove minacce alla sicurezza marittima, la cantieristica militare nazionale è un elemento centrale per la difesa e per la sovranità tecnologica del Paese. L'industria navale italiana, quale *partner* storico della Marina e delle altre realtà istituzionali che operano in mare, è il principale attore europeo nella costruzione di fregate, pattugliatori, sommergibili e unità anfibe, con capacità progettuali che integrano sistemi d'arma, sensoristica avanzata e tecnologie digitali.

La sinergia tra cantieristica civile e militare costituisce un tratto distintivo del modello industriale italiano. Le tecnologie sviluppate nei cantieri navali servono non solo alla costruzione di navi commerciali e unità da diporto, ma anche alla realizzazione di navi militari e speciali, di infrastrutture



di protezione e mezzi subacquei avanzati, strumenti fondamentali per garantire la sicurezza marittima e il presidio degli interessi nazionali nei mari.

Inoltre, molte delle innovazioni sviluppate in ambito militare trovano applicazione anche in campo civile: la cantieristica militare è, infatti, un potente volano di tecnologie per uso duale – dall'intelligenza artificiale alla robotica, dai sistemi di propulsione sostenibile alle soluzioni subacquee – che contribuiscono a rafforzare l'intero ecosistema industriale nazionale. Il segmento mercantile genera al tempo stesso una massa critica, fondamentale per preservare competenze, tecnologie e capacità produttive essenziali anche per il settore della difesa. Senza una solida base manifatturiera civile, infatti, la sovranità tecnologica e produttiva in ambito militare risulterebbe fortemente compromessa.

In un contesto europeo e globale sempre più interconnesso e instabile, questa interdipendenza si estende anche sotto la superficie del mare, in particolare alla protezione delle infrastrutture critiche marittime e subacquee, esposte a rischi sistemici e minacce geopolitiche. Il dominio subacqueo, che comprende il controllo dei fondali, la posa e la protezione di infrastrutture strategiche, si configura oggi come una nuova frontiera industriale e di sicurezza, in cui la cantieristica italiana può assumere un ruolo di primo piano a livello internazionale.

In questo senso, il settore navalmeccanico rappresenta una risorsa strategica per l'Italia e per l'Europa, sia in termini di sicurezza sia di autonomia industriale. La prioritaria salvaguardia del settore non è dunque finalizzata solo a sostenere un'eccellenza trainante, ma costituisce un elemento per preservare la sovranità strategica nazionale.

#### 2.7.1.2 La cantieristica militare

La cantieristica militare italiana, oltre a costituire un insostituibile storico *partner* per la Marina e per le altre realtà istituzionali operanti in mare, attraverso il quale soddisfare le sue esigenze di rinnovamento e ammodernamento capacitivo, si sta affermando con sempre maggiore efficacia sul mercato internazionale.

Il sistema cantieristico militare italiano è incentrato sul “Cantiere Integrato”, basato sul coinvolgimento e supporto sempre maggiore da parte di altre realtà industriali nazionali<sup>60</sup>.

La crescente attenzione al tema della difesa rappresenta per la cantieristica nazionale una sfida e un'opportunità, in ragione delle crescenti risorse finanziarie che verranno dedicate al segmento militare. Per rispondere alle esigenze di mercato, il sistema cantieristico dovrà ulteriormente migliorare il proprio livello di efficienza e di distribuzione sul territorio nazionale.

Sul piano infrastrutturale, alcuni cantieri italiani<sup>61</sup> evidenziano dei limiti significativi che, in assenza di interventi mirati, rischiano di compromettere la capacità di soddisfare la crescente domanda, nazionale ed estera. È, pertanto, necessario intraprendere iniziative abilitanti adeguate.

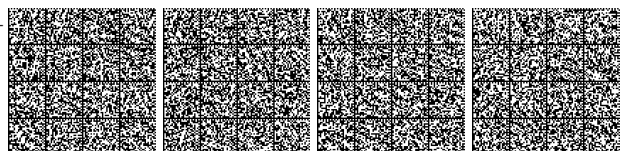
L'industria nazionale rappresenta un importante baluardo della cantieristica in Europa e nel mondo occidentale, un settore in cui la competitività è a rischio erosione, in particolare ad opera della concorrenza asiatica.

Poter contare su un'industria nazionale solida, sia sotto il profilo della capacità produttiva sia dei ricavi, in grado di operare nei settori civile e militare, consente di ottimizzare lo sviluppo e l'applicazione delle tecnologie di bordo e di beneficiare di significative economie di scala. In tale contesto, le esportazioni del settore assumono un rilievo strategico, in quanto generano rilevanti ricadute sul comparto industriale nazionale, sostenendone la competitività, l'innovazione e i livelli occupazionali. Al contempo, esse contribuiscono a rafforzare le relazioni industriali e a consolidare i rapporti internazionali con i Paesi *partner*.

Il rafforzamento della cantieristica militare nazionale assume, inoltre, un valore strategico in termini di autonomia tecnologica e sicurezza delle catene di approvvigionamento. In tale prospettiva, risulta prioritario assicurare la continuità della capacità industriale e manutentiva della flotta, promuovendo

<sup>60</sup> Basti pensare al modello di Fincantieri con il Cantiere di Riva Trigoso e il coinvolgimento di Castellammare di Stabia.

<sup>61</sup> In particolare, quelli di Castellammare di Stabia e Muggiano.



al contempo lo sviluppo di tecnologie avanzate e soluzioni *dual use* idonee a rafforzare la competitività del sistema industriale nazionale e la credibilità dello strumento marittimo dello Stato.

### 2.7.1.3 Leve strategiche e sfide dell'industria

Il sistema cantieristico nazionale vanta un importante vantaggio tecnologico nella progettazione, nella costruzione, nell'ammmodernamento e nella manutenzione di navi complesse, in particolare nel segmento delle unità da crociera, dei traghetti e delle Ro/Ro – Ro/Ro - Passeggeri, delle unità militari, delle navi speciali, delle unità da diporto, e delle tecnologie subacquee. Un vantaggio tecnologico che rappresenta un patrimonio nazionale ed europeo e che è importante preservare e accrescere.

L'innovazione tecnologica costituisce, infatti, asse portante della competitività della cantieristica nazionale. La transizione verso unità navali a basse o zero emissioni, l'integrazione di sistemi di automazione avanzata, l'adozione di soluzioni *digital twin* e di sensoristica evoluta costituiscono ambiti nei quali l'industria nazionale può consolidare il proprio posizionamento lungo le catene globali del valore. In tale quadro, la cantieristica non è soltanto un comparto produttivo in senso tradizionale, ma costituisce un sistema tecnologico integrato, in grado di connettere manifattura avanzata, componentistica ad alto contenuto innovativo, sistemi energetici e soluzioni digitali.

A conferma della solidità industriale del comparto, si registra un portafoglio ordini molto robusto e in crescita e tale dinamismo è accompagnato da una marcata vocazione all'*export*: la maggior parte delle unità civili realizzate dai cantieri navali italiani sono, infatti, destinate a clienti internazionali, confermando il pieno orientamento globale della cantieristica italiana.

Un ulteriore elemento distintivo risiede nella filiera di fornitura con migliaia di aziende – in larga parte piccole e medie imprese – coinvolte stabilmente nella produzione, che danno vita a un ecosistema industriale profondamente radicato sul territorio nazionale<sup>62</sup>. Questo sistema produttivo garantisce occupazione in tutta la filiera per circa 110.000 persone,<sup>63</sup> rappresentando un modello occupazionale stabile, qualificato e distribuito su scala nazionale.

Il settore è attualmente pervaso dalle implicazioni del processo di decarbonizzazione, che è gravido di sfide e di opportunità. La normativa UE (ETS e *FuelEU Maritime*) volta a favorire tale processo sta, infatti, imponendo un repentino rinnovamento delle flotte mercantili agli armatori che intendono scalare i porti europei, schiudendo in tal modo una straordinaria crescita della domanda, destinata a essere intercettata dai cantieri più competitivi.

Nonostante i dati sopra menzionati siano particolarmente incoraggianti, l'Italia non sottovaluta le numerose fragilità strutturali di cui è affetto il settore: fragilità che già hanno favorito, nel tempo, l'erosione delle capacità italiane ed europee nei segmenti caratterizzati da minore complessità (navi trasporto contenitori, liquidi e alla rinfusa) da parte della concorrenza asiatica.

Si tratta di una concorrenza assai ben strutturata, che beneficia di un sistema articolato su basso costo del lavoro, vincoli ambientali meno stringenti, generosi aiuti di Stato e linee di credito dedicate.

Per arrestare quest'erosione di capacità, la Commissione UE ha adottato in data 4 marzo 2026 la Strategia Industriale Marittima Europea, con l'ambizione di modificare l'approccio alla cantieristica sinora seguito, sì da restituirle competitività e prospettive.

La strategia definisce una visione ed azioni concrete per rafforzare la sovranità industriale, la sicurezza commerciale ed economica dell'Europa, sostenendo al contempo la transizione pulita e digitale del settore<sup>64</sup>.

<sup>62</sup> Le principali concentrazioni si registrano in Friuli-Venezia Giulia, Liguria, Veneto, Marche, Campania e Sicilia, costituendo veri e propri distretti industriali.

<sup>63</sup> Fonte: Libro Bianco Made in Italy 2030, Ministero delle Imprese e del Made in Italy.

<sup>64</sup> Tale visione, si articola su tre pilastri. Il primo "Costruire, equipaggiare e riparare", si concentra sul rafforzamento delle **capacità produttive marittime** e della **leadership tecnologica dell'Europa** per sfruttare il **mercato unico delle navi per via navigabile**.

Questo pilastro comprende azioni volte a promuovere la sovranità industriale dell'UE e a creare sinergie lungo tutta la catena del valore marittimo. A tal fine, la Commissione lancerà un'Alleanza per la catena del valore industriale marittima dell'UE.

L'obiettivo è inoltre accelerare la trasformazione digitale e circolare dei cantieri navali europei, massimizzare la domanda e i finanziamenti pubblici e migliorare la parità di condizioni a livello globale per l'industria dell'UE.



La strategia europea recepisce in massima parte il contributo formalmente offerto dall'Italia alla Commissione, mirato a non disperdere gli interventi comunitari e nazionali e a concentrarli sul segmento ad alta complessità, in cui è realisticamente possibile preservare e accrescere il vantaggio tecnologico.

Rientrano in questo segmento le costruzioni delle navi militari, di quelle da crociera, di Ro/Ro – Ro/Ro passeggeri, di quelle specialistiche e subacquee. L'Italia ritiene, in particolare, importante riacquisire un'adeguata capacità di costruzione delle navi traghetto, per la loro rilevanza in qualità di piattaforme multifunzionali - anche ad uso duale - e di strumento imprescindibile per garantire la coesione sociale, attraverso la continuità territoriale con le isole.

Una volta di più, è necessario che anche tale strategia sia permeata da un'unica visione d'insieme della marittimità: le iniziative volte a sostenere la cantieristica, anche per consentirle d'intercettare la crescente domanda innescata dal processo di decarbonizzazione, non debbono tradursi in penalizzazioni per il settore dell'armamento nazionale ed europeo, che deve essere anch'esso tutelato e preservato.

È, dunque, necessario promuovere un approccio determinato a sostegno della cantieristica, nella consapevolezza della pluralità e varietà degli interessi marittimi nazionali.

Tra gli elementi di fragilità sopra menzionati, figura l'inadeguatezza infrastrutturale - fisica e digitale - di alcuni cantieri, che necessitano d'importanti interventi d'adeguamento e ammodernamento, per consentire loro d'intercettare la crescente domanda, soprattutto nei segmenti a maggiore complessità tecnologica e produttiva.

Un ulteriore pressante elemento di vulnerabilità per l'intero settore è rappresentato dalla carenza cronica di manodopera specializzata e dalla difficoltà a reperire alcune figure professionali, quali i saldatori, i carpentieri, i molatori, gli operatori navali e i tecnici esperti. Il problema è aggravato dal ritardo accumulato nel ricambio generazionale tra i fornitori e dall'inadeguatezza dei percorsi di formazione continua.

Queste fragilità si riverberano anche sulla capacità d'intercettare la domanda di *refitting*, anch'essa in crescita. La continua evoluzione delle ambiziose direttive internazionali<sup>65</sup> in materia di riduzione delle emissioni e neutralità climatica stanno, infatti, indirizzando il settore del trasporto marittimo verso un profondo processo di transizione, fondato sull'impiego di tecnologie sostenibili e soluzioni innovative per la decarbonizzazione. In tale contesto, l'adeguamento delle navi esistenti concorre alla riduzione delle emissioni di gas serra e all'allineamento alle normative ambientali internazionali.

Per questo particolare segmento d'attività è tuttavia necessario disporre d'infrastrutture adeguate, tra le quali spiccano i bacini di dimensioni non inferiori a 400 m.

In relazione alla rilevanza del ruolo dei carburanti alternativi per la realizzazione delle nuove costruzioni, è infine opportuno stabilire su quali di essi prioritariamente investire e in quali articolazioni del sistema portuale nazionale essi debbano essere resi strutturalmente disponibili, sì da offrire agli investitori un quadro chiaro e affidabile.

Occorre, altresì, sostenere la cantieristica della nautica da diporto, settore che costituisce eccellenza italiana in ambito internazionale e che grazie alle sue competenze tecnologiche e alla capacità produttiva, contribuisce in modo rilevante allo sviluppo industriale nazionale.

Per raccordare tutti gli aspetti sopra menzionati, l'Italia si è dotata per la prima volta di una strategia industriale marittima nazionale, capace d'individuare le soluzioni alle criticità che affliggono l'industria cantieristica e sistemistica del settore navale, sì da preservarne e accrescerne il vantaggio tecnologico e abilitarla a intercettare la crescente domanda di costruzioni complesse europea e globale.

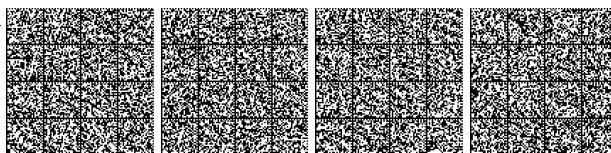
---

Il pilastro "Trasporti e connessioni" comprende misure volte a rafforzare la competitività, la sostenibilità e la connettività del trasporto marittimo, attraverso interventi per semplificare le procedure amministrative e di rendicontazione, sostenere la transizione verde e digitale, promuovere la qualità del trasporto marittimo e migliorare l'agilità nelle relazioni internazionali.

La Commissione europea, insieme agli Stati membri, rafforzerà inoltre l'impegno dell'UE presso l'IMO in materia di *standard* marittimi globali, per contribuire a raggiungere condizioni di parità.

Il terzo pilastro, "Sicurezza e protezione", mira a rafforzare le capacità navali, subacquee, a duplice uso e di mobilità militare dell'Europa per aumentare la sicurezza e la resilienza.

<sup>65</sup> L'IMO e l'UE hanno introdotto *target* di riduzione del 55% entro il 2030 e di raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050.



Tale strategia è annessa al presente Piano e ne costituisce parte integrante. La sua attuazione garantirà la competitività e la resilienza delle imprese della filiera cantieristica nazionale, sostenendo al contempo l'accelerazione dei processi di transizione ecologica e digitale, attraverso interventi mirati lungo alcuni pilastri strategici fondamentali, individuati come leve prioritarie per lo sviluppo del settore.

#### 2.7.1.4 Egida tecnologica

L'Italia ha l'opportunità concreta di svolgere un ruolo da protagonista globale nel campo dell'innovazione marittima, rafforzando la propria sovranità industriale e tecnologica attraverso un approccio integrato che coniughi sostenibilità ambientale e transizione digitale.

Il consolidamento del vantaggio tecnologico nazionale in ambito navalmeccanico passa attraverso la definizione e l'implementazione di specifici programmi di ricerca e sviluppo, orientati alla progettazione di soluzioni avanzate per la decarbonizzazione, l'automazione dei sistemi navali, la sicurezza cibernetica e l'efficienza operativa delle unità navali.

Le moderne unità navali sono sistemi altamente digitalizzati, basati su navigazione elettronica, connettività satellitare, sistemi di gestione energetica e manutenzione predittiva. L'interconnessione tra apparati di bordo e reti esterne, inclusi i fornitori di servizi di manutenzione remota, amplia il perimetro di esposizione a minacce quali *spoofing* GNSS, compromissione delle reti di bordo o manipolazione dei sistemi di navigazione.

Nel contesto della progressiva digitalizzazione delle unità navali e dei sistemi di navigazione, è opportuno valutare l'implementazione, nelle opportune sedi nazionali ed internazionali, del quadro regolatorio sulla gestione del rischio cibernetico per le navi battenti bandiera nazionale, da considerare sin dalla fase di progettazione, al fine di assicurare un livello uniforme di protezione rispetto alle minacce digitali emergenti.

Ciò anche nel solco di quanto già previsto in materia di *cyber* protezione nel trasporto marittimo dalle Convenzioni e dalle risoluzioni IMO<sup>66</sup> -, da norme tecniche, raccomandazioni, linee guida ancorate a *standard* internazionali<sup>67</sup>, da normative comunitarie<sup>68</sup>, da pianificazioni e linee guida/circolari "quadro" nazionali<sup>69</sup>.

#### 2.7.1.5 Formazione e forza lavoro

Il successo e la competitività dell'industria navalmeccanica italiana dipendono in larga misura dalla disponibilità di una forza lavoro altamente qualificata e specializzata.

In questo contesto, come meglio illustrato nella pertinente direttrice, è necessario promuovere il settore navale come un ambito professionale innovativo, sostenibile e inclusivo, capace di attrarre giovani talenti e di incentivare una maggiore partecipazione femminile lungo l'intera filiera produttiva.

### 2.7.2 Competitività della Cantieristica della nautica da diporto

#### 2.7.2.1 Sviluppo della cantieristica da diporto

L'Italia è un protagonista globale nel settore della cantieristica nautica da diporto, col 51% del mercato della costruzione di *superyacht* e il primo posto in termini di esportazioni di imbarcazioni da diporto.

<sup>66</sup> SOLAS 1974 Capitolo XI-2 – Codice ISPS, dalle risoluzioni IMO MSC.428(98) 2017 ed MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.3 – Linee Guida sul *Maritime Cyber Risk Management* (aprile 2025)

<sup>67</sup> IACS E26-E27 e *Recommendation* 171, ISO/IEC 27001, 62443, linee guida BIMCO/INTERCARGO v.5 (novembre 2024)

<sup>68</sup> Reg.(CE) n.725/2004, direttiva (MED) 2014/90/UE

<sup>69</sup> Piano Nazionale per la Sicurezza Marittima, Circolare quadro n.177/2025 sulla gestione del rischio cyber coinvolgenti navi mercantili e facilities portuali del MIT/Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto.



Un recente studio di Cassa Depositi e Prestiti evidenzia che dei 9,1 miliardi di Euro di export annuale registrati dalla cantieristica italiana, il 47% è costituito da unità da diporto, certificando che essa rappresenta un elemento di sviluppo e crescita del tutto pari all'insieme della cantieristica mercantile. Gli 8,3 miliardi € di fatturato dell'industria nautica nel 2024 divengono 22 se si considerano il relativo indotto e i servizi (con oltre 220.000 di addetti della filiera).

Merita, inoltre, d'essere rilevata la pressoché totale ubicazione in Italia della produzione, il forte legame e radicamento con i territori, l'alta qualificazione e la conseguente migliore retribuzione della manodopera impiegata nel settore.

Ciononostante, la cantieristica nautica italiana è esposta alla concorrenza di Paesi extra UE, come la Turchia - soprattutto nel settore dei grandi yacht - e la Tunisia, per le imbarcazioni più piccole. Ci sono poi i tradizionali concorrenti europei, quali Olanda e Germania, nei *superyacht* e Francia e Polonia nelle imbarcazioni.

A differenza di altri comparti che abbisognano di sostegni economici per la costruzione in Italia, per consolidare la propria posizione la cantieristica nautica da diporto è necessario:

- un quadro normativo e regolamentare semplice, affidabile e attrattivo;
- delle piattaforme collaborative e degli strumenti operativi per il trasferimento tecnologico, nonché strumenti di supporto economico dedicati all'evoluzione tecnologica del cantiere;
- degli strumenti finanziari che accompagnino l'acquisto in Europa;
- la promozione della formazione specialistica;
- la riduzione del divario del costo dell'energia e dell'approvvigionamento di materiali e componenti strategici, specialmente da fornitori extra-UE;
- lo sviluppo di infrastrutture nel Mezzogiorno.

#### 2.7.2.2 Misure a supporto

##### Quadro normativo

L'Italia intende dotarsi di un quadro regolatorio chiaro e affidabile, articolato su procedure semplici, tempi amministrativi prevedibili e a una normativa facilmente accessibile anche in lingua inglese. Tali condizioni incidono non solo sulla decisione di commissionare in Italia la costruzione di unità da diporto, ma anche sulla successiva opzione di iscriverle nei registri nazionali, di effettuare le attività di manutenzione e *refitting* e di mantenerle stabilmente nei porti italiani, con evidenti ricadute positive sull'intera filiera.

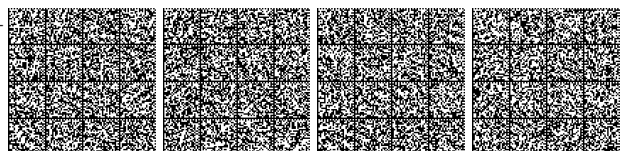
##### Efficientamento e transizione del naviglio da diporto

Anche nella cantieristica della nautica di diporto, il processo di decarbonizzazione riveste un ruolo dirimente. Tuttavia, un ruolo rilevante è svolto anche dall'adequazione del sistema regolatorio, che incide anche sull'attrattività della bandiera italiana.

Per mantenere e incrementare la competitività del settore è necessario:

- investire su una disponibilità ramificata dei carburanti alternativi, dotandosi di un quadro chiaro e affidabile, che indichi in quali sorgitori e di quali carburanti sarà possibile rifornirsi;
- aggiornare la normativa per la certificazione delle unità da diporto che utilizzano combustibili alternativi e dei metodi di navigazione alternativa;
- dotarsi di una normativa snella e competitiva, sotto il profilo dei tempi amministrativi, del carico burocratico, degli oneri contributivi gravanti sugli equipaggi;
- rivedere le modalità di calcolo dell'imponibile IVA per il *leasing* nautico, compatibilmente con la disciplina unionale della Direttiva 2006/112/CE (c.d. Direttiva IVA) e sugli aiuti di Stato (art. 107 TFUE), si da bilanciare analoghi strumenti finanziari di altri Paesi UE, che rischiano altrimenti di attrarre immatricolazioni e relative imposte.

Il nuovo Regolamento di attuazione al Codice della nautica e la Legge 70/2026 sulla "Valorizzazione della risorsa mare" costituiscono dei progressi significativi lungo la rotta giusta, cui devono seguire ulteriori provvedimenti.



## 2.8 LE STRATEGIE DELL'INDUSTRIA ARMATORIALE

### 2.8.1 Il ruolo strategico dell'industria italiana del trasporto marittimo

L'industria armatoriale costituisce uno dei principali elementi di raccordo dell'economia mondiale, tanto che molte imprese nazionali del settore sono operatori logistici globali che assicurano servizi complessi in tutti i campi. Essa assicura ogni anno l'approvvigionamento delle materie prime, dei combustibili energetici e dei prodotti finiti destinati al sistema produttivo e al consumo, garantendo la continuità dei flussi commerciali anche in condizioni geopolitiche avverse.

Il trasporto marittimo, per il quale il MIT riveste un ruolo di riferimento, contribuisce all'economia nazionale con un valore aggiunto pari a 17,8 miliardi di euro<sup>70</sup> e movimentata più dell'80% delle merci<sup>71</sup>, rappresentando la modalità più efficiente e sostenibile per il commercio internazionale.

La flotta italiana, articolata su 1.230 navi, per circa 12 milioni di *gross tonnage* (GT)<sup>72</sup>, con circa 145.000 occupati,<sup>73</sup> costituisce, quindi, un'infrastruttura invisibile ma indispensabile per il funzionamento dell'economia nazionale, delle catene logistiche e dei collegamenti marittimi con le isole maggiori e minori, nonché dei servizi ausiliari.

### 2.8.2 Competitività della flotta italiana e semplificazione del quadro amministrativo

La flotta italiana, pur mantenendo una presenza rilevante nei segmenti ad alto valore aggiunto del trasporto marittimo, registra da anni una progressiva flessione in termini di quota di mercato e di posizionamento nelle graduatorie internazionali. Il fenomeno non è riconducibile alla debolezza del settore, quanto piuttosto a un debito strutturale di competitività della bandiera italiana rispetto ai registri marittimi concorrenti.

Negli ultimi anni, a livello internazionale, si è infatti assistito a un generalizzato livellamento dei costi di costruzione ed esercizio della nave (rifornimento, oneri fiscali e contributivi, ecc.). Il confronto competitivo tra le flotte si è, quindi, spostato sugli oneri amministrativi legati allo Stato di registrazione, a bordo e a terra. Al riguardo, vi sono delle criticità derivanti da talune disposizioni nazionali che ancora appesantiscono il dettato unionale. In un settore per sua natura internazionalizzato come il trasporto marittimo, tale appesantimento è ancor più rilevante nel confronto con le bandiere di Paesi extra-UE.

Numerose compagnie continuano a operare stabilmente in Italia, ma scelgono di immatricolare parte della flotta all'estero, attratte da ordinamenti più agili, meno onerosi anche dal punto di vista fiscale e caratterizzati da tempi amministrativi più rapidi. Ne derivano erosione occupazionale, mancato gettito fiscale e una perdita di peso strategico nei traffici globali. La competitività della bandiera non può essere misurata esclusivamente in termini fiscali. Il vero elemento critico risiede nell'eccessiva frammentazione normativa, nella molteplicità di amministrazioni competenti e nella durata delle procedure, che incidono sui costi operativi delle imprese. È necessario invertire questa tendenza e adottare politiche volte a rendere più competitiva la bandiera italiana e l'industria marittima nazionale, armonizzando le normative con gli *standard* internazionali e incentivando investimenti in innovazione, sostenibilità ambientale e digitalizzazione. Solo grazie a questi interventi il trasporto marittimo italiano potrà continuare a svolgere la sua funzione di pilastro della competitività economica e strategica del Paese.

Il rinnovo del Registro Internazionale, approvato dalla Commissione Europea con la decisione del 7 maggio 2025, rappresenta una tappa fondamentale per l'industria marittima italiana. La proroga fino al 2033, insieme alla conferma della *Tonnage Tax*<sup>74</sup>, fornisce al nostro armamento stabilità e certezze indispensabili per

<sup>70</sup> XIII Rapporto Nazionale sull'Economia del mare 2025 del Centro Studi Tagliacarne – Unioncamere - Ossermare e “Risorsa mare” di TEHA Group.

<sup>71</sup> “TRASPORTO MARITTIMO E SVILUPPO ECONOMICO - Scenari internazionali, analisi del traffico e prospettive di crescita” del Centro Studi e Ricerche SRM del Gruppo Intesa San Paolo.

<sup>72</sup> Elaborazione SRM su dati *Clarksons Research* per l'anno 2024.

<sup>73</sup> XIII Rapporto Nazionale sull'Economia del mare 2025 del Centro Studi Tagliacarne – Unioncamere - Ossermare e “Risorsa mare” di TEHA Group.

<sup>74</sup> Nell'ottobre del 2023 il regime della “*Tonnage tax*” è stato notificato alla Commissione europea al fine di ottenere la proroga dello stesso per il decennio 2024-2033. Il regime è stato autorizzato con decisione C (2024) 8730 *final* del 13 dicembre 2024 per il periodo 2024-2033, sulla base degli orientamenti in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi e della prassi decisionale della Commissione europea, a fronte del recepimento



pianificare investimenti di lungo periodo, affrontare la transizione ecologica e digitale e competere efficacemente nello scenario globale.

Si tratta di strumenti che hanno garantito nel tempo occupazione qualificata, valorizzazione della professionalità dei marittimi italiani e consolidamento della flotta. Il Registro e la *Tonnage Tax* si confermano leve strategiche non solo per l'armamento, ma per l'intero sistema economico nazionale, perché sostengono innovazione, decarbonizzazione e sicurezza energetica.

Tuttavia, in un contesto internazionale segnato da rapide trasformazioni e da un'accelerazione della competizione globale, è necessario accompagnare questi strumenti con una riforma organica dell'ordinamento marittimo, fondata su maggiore semplificazione amministrativa, maggiore digitalizzazione dei processi e riduzione della frammentazione normativa.

La digitalizzazione, in particolare, costituisce la leva principale per ridurre costi di esercizio e complessità burocratica. Piattaforme dedicate del comparto, interoperabili con le banche dati europee e internazionali, a partire dalle progettualità in corso, da quelle già in sperimentazione, peraltro oggetto di finanziamenti e di contrattualità in essere, e fermo restando l'assetto delle funzioni istituzionali previste dal vigente Ordinamento, permetterebbero, con l'ampia condivisione di dati ed informazioni, di gestire a distanza l'intero ciclo amministrativo della nave: iscrizione, rinnovi certificativi, gestione degli equipaggi, pagamento dei diritti marittimi. L'adozione del titolo di bordo digitale, già previsto a livello IMO ed EMSA, supererebbe una delle maggiori criticità percepite dagli operatori: la necessità di ricorrere a procedure cartacee, spesso affidate a intermediari e caratterizzate da tempistiche non competitive rispetto agli *standard* dei registri nordeuropei.

Occorrono, altresì, interventi urgenti su ulteriori aspetti che incidono indirettamente sulla competitività. Più nel dettaglio, è necessario adottare misure di semplificazione dell'attuale regime in materia di rilascio dei visti al personale navigante, nonché il regolamento sul servizio sanitario a bordo delle navi mercantili, per superare delle criticità che affliggono la flotta italiana quotidianamente, a partire dalla carenza dei medici di bordo.

È, infine, necessario addivenire alla ratifica della Convenzione di Londra sulla limitazione della responsabilità in materia di crediti marittimi (LLMC) del 1976/1996. La mancata ratifica comporta, infatti, dei significativi svantaggi di competitività, tra i quali il rischio che gli armatori nazionali siano esposti, in caso di sinistro, a obblighi risarcitori maggiori rispetto a quelli applicabili agli armatori degli altri Paesi e conseguentemente, quello dell'adozione di condizioni più gravose da parte delle compagnie assicurative.

Alcune di queste misure, come quelle relative alla digitalizzazione delle pratiche di bordo, alle semplificazioni in materia di sanità marittima, assieme ad alcune modifiche al codice della navigazione e al relativo regolamento in materia di navigazione marittima, sono state recepite nella Legge 70/2026 sulla "Valorizzazione della risorsa mare". Si tratta, quindi, di proseguire nell'attività di revisione normativa e di semplificazione allo scopo di creare le condizioni per liberare risorse e opportunità, riducendo i costi burocratici e consentendo agli armatori italiani di concentrare energie e capitali sul rinnovo della flotta e sull'innovazione tecnologica.

### 2.8.3 La *Green Transition*

Il processo di attuazione del *Green Deal* europeo, in particolare del pacchetto *Fit for 55*, pone per il settore marittimo sfide rilevanti in termini di tempistiche di adeguamento e di sostenibilità economica<sup>75</sup>.

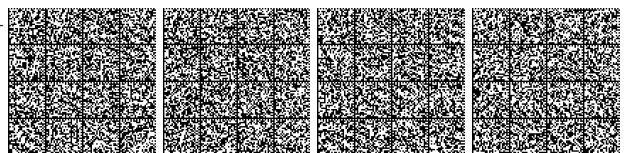
In ragione del sistema regolatorio sopra menzionato, la dipendenza – peraltro inevitabile, nel breve termine – dell'industria armatoriale europea dai combustibili fossili si traduce in una perdita netta di competitività, dovuta alle imposte che essa deve corrispondere.

Ne consegue l'esigenza di destinare una parte preponderante dei proventi generati dall'ETS e dalla *Fuel EU Maritime* al finanziamento delle seguenti iniziative:

---

nell'ordinamento nazionale delle modifiche normative richieste dall'Esecutivo europeo avvenuto con l'articolo 19 del decreto legislativo 13 dicembre 2024, n. 192.

<sup>75</sup> Cfr. al riguardo quanto illustrato nel capitolo 2.5 relativo alla "Transizione ecologica dell'industria del mare"



- sostenere la transizione energetica del settore, con incentivi per il rinnovo e l’ammodernamento della flotta, operata dall’industria armatoriale nazionale;
- ridurre il divario di competitività tra le diverse modalità di trasporto europee, incrementando significativamente gli stanziamenti del *Sea Modal Shift* e rendendoli strutturali;
- contenere, almeno nel transitorio, il differenziale di prezzo tra i combustibili più puliti e combustibili tradizionali, incentivando in tal modo il ricorso ai primi;
- rivedere i criteri di distribuzione delle risorse definiti dall’*Innovation Fund*, ispirandosi a criteri premiali per coloro che investono nella transizione.

Sempre in tema di transizione verde del settore, gli strumenti finanziari devono essere realizzati tenendo conto delle caratteristiche distintive del trasporto marittimo e delle sue esigenze, consentendo al settore bancario di sostenere la competitività della flotta italiana e finanziarne la sua decarbonizzazione.

#### 2.8.4 Investimenti in infrastrutture portuali

Per alcune tipologie di naviglio e, di conseguenza, per alcuni porti, in particolare quelli dell’UE, la predisposizione all’OPS può rappresentare una soluzione per ridurre le emissioni durante la sosta della nave in porto. Se l’energia elettrica è prodotta da fonti *green*, l’elettrificazione delle banchine, infatti, può risultare uno strumento chiave per ridurre le emissioni, ma richiede una cooperazione strutturata per realizzare le infrastrutture nei tempi previsti dalle normative europee.

In Italia, sono in corso di realizzazione oltre 50 interventi di elettrificazione delle banchine, con una previsione di potenza installata complessiva di oltre 740 MW e con un finanziamento complessivo di oltre 800 milioni di Euro, tra risorse nazionali ed europee. Si prevede che i primi impianti OPS, in particolare quelli riferiti agli interventi finanziati con risorse del PNRR, entreranno in funzione entro il corso del 2026.

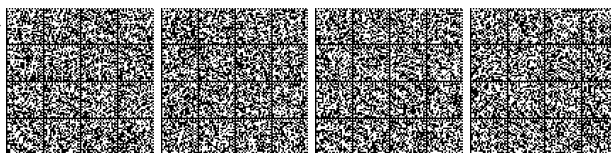
Il 17 giugno 2024 la Commissione europea ha approvato il regime italiano di aiuti di Stato da 570 milioni di Euro per incentivare, fino al 31 dicembre 2033, le navi a utilizzare l’elettricità erogata da reti elettriche terrestri quando sono ormeggiate nei porti marittimi. Trattasi in particolare dell’agevolazione introdotta dall’articolo 34-bis, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 2019 n. 162, che prevede uno sconto sulle componenti tariffarie fino al 100 per cento degli oneri generali di sistema applicabile ai punti di prelievo dell’energia elettrica che alimentano gli impianti di *cold ironing* nei porti<sup>76</sup>.

A tale riguardo, è opportuno precisare che a decorrere dal 1° gennaio 2030, il perimetro dell’agevolazione subirà una restrizione automatica. Da tale data, lo sconto tariffario non potrà più essere riconosciuto nei porti rientranti nella rete TEN-T (*Core e Comprehensive*) e alle navi (*portacontainer* e passeggeri sopra le 5.000 GT) soggetti agli obblighi di connessione imposti dagli articoli 5 e 6 del Regolamento (UE) 2023/1804 (AFIR) e dal Regolamento (UE) 2023/1805. La misura manterrà, pertanto, la sua natura incentivante esclusivamente per i segmenti di traffico non coperti da obblighi cogenti di utilizzo dell’infrastruttura. Tali oneri sono inclusi nel prezzo dell’energia elettrica per finanziare determinati obiettivi di politica pubblica, tra cui le energie rinnovabili. La riduzione, pertanto, si tradurrà in un calo del prezzo dell’energia elettrica per gli operatori navali quando si riforniscono dell’energia elettrica erogata da reti elettriche terrestri e renderà competitivo il costo di questa energia elettrica rispetto al costo di quella prodotta a bordo utilizzando motori alimentati da combustibili fossili.

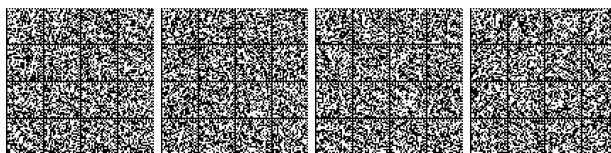
Al fine di favorire l’attuazione degli interventi di elettrificazione delle banchine e la definizione di modelli omogenei di affidamento del servizio di *cold ironing*, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sta altresì procedendo all’elaborazione di apposite linee guida concernenti le relative procedure di affidamento.

I porti, quindi, e non solo le navi, sono sempre più centrali nella transizione ecologica del trasporto marittimo e devono evolvere in veri *hub* energetici, in grado di fornire carburanti alternativi come il GNL e

<sup>76</sup> Il D.M. n. 10/2026 - adottato per dare attuazione all’agevolazione di cui all’art. 34-bis del decreto-legge n. 162/2019 - ha disciplinato una serie di aspetti concernenti la misura, in particolare frutto di un percorso di confronto con tutti gli stakeholder interessati: (i) il modello di gestione dei servizi di *cold ironing* nei porti, (ii) le modalità con cui i gestori degli impianti garantiscono il trasferimento dei benefici economici agli utilizzatori finali del servizio e (iii) il sistema di monitoraggio finalizzato a verificare nel tempo l’equilibrio e l’adeguatezza dell’agevolazione prevista, incentrato sul confronto tra il costo sostenuto per l’utilizzo del *cold ironing* e il costo connesso all’autoproduzione a bordo di elettricità alimentata da combustibili fossili



biocarburanti. È fondamentale definire *standard* omogenei per questi combustibili e individuare i porti più idonei, tramite analisi costi-benefici, per sviluppare una logistica efficiente e sostenibile.



## 2.9 I LAVORI DEL SETTORE MARITTIMO

### 2.9.1 Il lavoro nel settore marittimo

Il lavoro nel settore marittimo rappresenta una componente strutturale dell'economia del mare e si articola in una pluralità di ambiti professionali eterogenei ma fortemente interconnessi. In tale prospettiva, il lavoro in tale settore non può essere considerato come una sommatoria di comparti separati, ma come un ecosistema occupazionale integrato, il cui equilibrio incide direttamente sulla competitività del sistema marittimo nazionale nel suo complesso.

Il personale marittimo impiegato sulle navi mercantili svolge un ruolo determinante nel garantire la continuità dei traffici commerciali, l'approvvigionamento energetico, la mobilità delle persone e il funzionamento delle catene logistiche nazionali e internazionali. Allo stesso tempo, il lavoro nel settore della pesca professionale e della maricoltura contribuisce alla sovranità alimentare, all'economia delle aree costiere e alla salvaguardia delle tradizioni marittime, pur richiedendo un profondo ripensamento in termini di sostenibilità, qualificazione professionale e integrazione con gli altri usi del mare. Il lavoro sulle unità da diporto, a sua volta, si inserisce in una filiera ad alto valore aggiunto, strettamente connessa al turismo e ai servizi connessi, e richiede competenze tecniche e operative sempre più sofisticate.

Accanto al lavoro a bordo, un ruolo centrale è svolto dal lavoro portuale, che assicura l'operatività degli scali, l'efficienza delle operazioni di movimentazione delle merci e dei passeggeri, nonché l'erogazione di servizi essenziali al funzionamento del sistema portuale. Le attività portuali rappresentano un punto di convergenza tra lavoro marittimo e lavoro terrestre e sono sempre più influenzate dai processi di digitalizzazione, automazione e transizione energetica, che incidono profondamente sull'organizzazione del lavoro, sulle competenze richieste e sulle condizioni occupazionali.

Un ulteriore ambito strategico è costituito, infine, dal lavoro nei cantieri navali, che comprende sia la costruzione sia la manutenzione, il *refitting* e il riciclo delle unità navali. La cantieristica rappresenta un moltiplicatore occupazionale di primaria importanza e un bacino di competenze industriali avanzate, nel quale convergono professionalità marittime, tecniche e ingegneristiche. La disponibilità di manodopera qualificata nei cantieri incide direttamente sulla capacità della Nazione di sostenere il rinnovo delle flotte, la transizione tecnologica e le esigenze della difesa e della sicurezza.

A tali ambiti si affianca il lavoro nel settore dei turismi del mare, che comprende i servizi di alloggio e ristorazione, le attività sportive, ricreative e di intrattenimento legate all'ambiente costiero e marittimo, nonché le attività turistiche svolte anche a bordo delle navi. Questo comparto contribuisce in modo significativo allo sviluppo dei territori costieri e insulari e presenta specifiche criticità in termini di stagionalità, qualificazione professionale, sicurezza del lavoro e stabilità occupazionale.

Nel loro insieme, questi ambiti del lavoro marittimo sono attraversati da criticità comuni: difficoltà di reperimento del personale, invecchiamento della forza lavoro, insufficiente attrattività delle carriere del mare per le nuove generazioni, disallineamento tra domanda di competenze e offerta formativa, nonché complessità normative e amministrative che incidono sulla stabilità e sulla qualità dell'occupazione. A tali criticità si affiancano le sfide poste dalla transizione ecologica e digitale, dall'automazione e dall'introduzione di nuove tecnologie, che richiedono un aggiornamento continuo delle competenze e una revisione dei modelli organizzativi del lavoro.

Il presente documento strategico riconosce, pertanto, il lavoro marittimo come asse trasversale delle politiche marittime nazionali, nella consapevolezza che senza un capitale umano adeguatamente formato, tutelato e valorizzato - anche attraverso politiche attive rivolte ai giovani e alla piena integrazione del lavoro femminile - non è possibile perseguire gli obiettivi di competitività, sostenibilità e autonomia strategica del sistema marittimo italiano. In questa prospettiva, le politiche per il lavoro marittimo devono essere orientate a rafforzare l'attrattività delle professioni del mare, favorire il ricambio generazionale, promuovere l'equità di genere, integrando formazione, innovazione e sicurezza, garantendo condizioni di lavoro coerenti con l'evoluzione tecnologica e produttiva dell'economia del mare.



## 2.9.2 Il lavoro marittimo a bordo delle navi commerciali adibite al trasporto di merci e passeggeri

Il lavoro marittimo a bordo delle navi commerciali adibite al trasporto di merci e passeggeri costituisce un settore essenziale perché permette la continuità dei traffici, la mobilità delle persone e l'integrazione territoriale del Paese, nonché un contributo essenziale alla competitività dell'economia marittima italiana nel contesto europeo e globale. Tale ambito occupazionale è caratterizzato da una forte specializzazione professionale, da un'elevata responsabilità operativa e da condizioni di lavoro peculiari, che richiedono un quadro normativo e organizzativo coerente con la natura intrinsecamente discontinua della prestazione lavorativa a bordo.

Negli ultimi anni, il settore è interessato da dinamiche di profonda trasformazione, riconducibili sia all'evoluzione del contesto regolatorio internazionale ed europeo, sia ai cambiamenti tecnologici, digitali e ambientali che stanno incidendo sull'organizzazione della navigazione commerciale. In questo scenario, emergono criticità strutturali che incidono sull'attrattività delle carriere marittime, sulla semplificazione dei rapporti di lavoro, sulla sostenibilità economica dell'armamento e sulla capacità del sistema di assicurare un adeguato ricambio generazionale.

Un primo profilo riguarda la necessità di modernizzare e razionalizzare le procedure amministrative connesse all'arruolamento e alla gestione del personale marittimo. La complessità degli adempimenti, ancora fortemente ancorata a modelli analogici e frammentati, rappresenta un fattore di rigidità che incide negativamente sull'efficienza del sistema e sulla competitività delle imprese armatoriali. In tale prospettiva, la digitalizzazione dei processi di arruolamento, imbarco e sbarco, nonché il rafforzamento di strumenti unitari di tracciabilità delle carriere, costituiscono un obiettivo strategico per rendere il mercato del lavoro marittimo più trasparente, accessibile e coerente con le esigenze operative del settore<sup>77</sup>.

Per tale ragione il MIT ha dato avvio alle procedure per la realizzazione di un sistema centralizzato per la gestione dei marittimi, mediante la creazione dell'anagrafe nazionale dei marittimi - la c.d. "ANGEMAR" - finalizzata alla gestione unitaria, digitale ed interoperabile dei dati relativi alla carriera professionale, ai titoli, agli imbarchi ed alle abilitazioni della gente di mare, anche ai fini del collocamento, del monitoraggio del mercato e del lavoro marittimo.

Le procedure per la sua realizzazione sono già state avviate e tale sistema sarà allineato in tempo reale con le altre anagrafi di interesse nazionale tramite la PDND (Piattaforma Digitale Nazionale Dati) e aggiornato con tutte le informazioni riportate nel libretto di navigazione, anch'esso in corso di digitalizzazione per il tramite del sistema *IT-Wallet*. Quest'ultima innovazione tecnologica consentirà il superamento dell'attuale documento in formato cartaceo e la verifica informatica, da parte dei soggetti istituzionali e degli operatori autorizzati, di titoli, abilitazioni e certificazioni. 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 (STCW) in formato digitale, in coerenza con gli *standard* europei ed internazionali.

Un ulteriore elemento critico attiene al riconoscimento della specialità del lavoro marittimo nell'ambito delle politiche del lavoro e della protezione sociale. La prestazione lavorativa a bordo delle navi è per sua natura legata alla durata del viaggio e all'alternanza tra periodi di imbarco e periodi di riposo, configurando un modello organizzativo che non si sovrappone pienamente alle categorie tradizionali del lavoro subordinato a tempo determinato. In tale contesto, è importante promuovere un approccio normativo che tenga conto di tali peculiarità, evitando automatismi e oneri che rischiano di penalizzare l'occupazione marittima senza produrre benefici sostanziali in termini di tutela del lavoratore.

Particolare attenzione deve essere, inoltre, riservata ai profili di salute e sicurezza sul lavoro, che assumono nel contesto marittimo una rilevanza primaria. La stratificazione di obblighi ispettivi e sanitari, derivanti dalla compresenza di fonti nazionali e internazionali, richiede un'azione di coordinamento e razionalizzazione

<sup>77</sup> Al riguardo, si evidenziano alcune misure - introdotte dalla legge n. 182/2025 concernente "*Disposizioni per la semplificazione e la digitalizzazione dei procedimenti in materia di attività economiche e di servizi a favore di cittadini e imprese*" - che dispongono l'esenzione dell'annotazione di imbarco e sbarco dei marittimi, l'omologazione della contrattualità relativa all'assunzione dei marittimi a quella commerciale, la semplificazione dell'arruolamento dei Comandanti di navi, il riordino e la semplificazione della disciplina del servizio sanitario di bordo.



volta a garantire, da un lato, l'elevato livello di tutela psicofisica dei marittimi e, dall'altro, la semplificazione degli adempimenti, evitando duplicazioni e sovrapposizioni. In tale prospettiva, l'evoluzione dei modelli di controllo e ispezione deve essere orientata all'efficacia sostanziale delle verifiche e alla loro coerenza con gli *standard* internazionali, in particolare quelli derivanti dalla *Maritime Labour Convention* (MLC).

Occorre inoltre affrontare la grave carenza di ufficiali e sottufficiali di bordo, favorendo la formazione delle categorie iniziali della gente di mare, in piena coerenza con le finalità di sicurezza e sviluppo occupazionale del settore. A tal fine è opportuno modificare i criteri di assegnazione delle risorse all'uopo dedicate (Cfr. D.L. n. 48/2023, articolo 36, comma 1-*bis*) e prevedere la ri-determinazione proporzionale dei contributi, sulla base delle domande presentate e del fabbisogno richiesto dagli istanti.

Il lavoro marittimo sulle navi commerciali è inoltre chiamato a confrontarsi con l'impatto crescente della digitalizzazione avanzata, dell'automazione dei processi di bordo e dello sviluppo futuro delle *Maritime Autonomous Surface Ships* (MASS). Tali evoluzioni non devono essere lette esclusivamente in termini di riduzione dell'occupazione, ma come un processo di trasformazione delle competenze e dei profili professionali, che richiede un accompagnamento strategico delle politiche del lavoro e della formazione. In questo contesto, il fattore umano rimane centrale per la sicurezza della navigazione, la gestione delle emergenze e il governo dei sistemi complessi, anche laddove si affermino modelli di navigazione a maggiore contenuto tecnologico o con integrazione tra funzioni di bordo e funzioni a terra.

Ne deriva l'esigenza di rafforzare il raccordo tra politiche del lavoro marittimo, sistemi di formazione e percorsi di qualificazione professionale, inclusi gli ITS e gli altri strumenti di formazione tecnica superiore, al fine di adeguare le competenze dei marittimi all'evoluzione tecnologica del settore e rendere le carriere marittime nuovamente attrattive per le giovani generazioni<sup>78</sup>.

In una prospettiva complessiva, il lavoro marittimo a bordo delle navi commerciali deve essere maggiormente riconosciuto come leva strategica per la competitività del sistema marittimo nazionale, per la resilienza delle catene logistiche e per la capacità della Nazione di governare le grandi transizioni in atto, garantendo al contempo elevati *standard* di sicurezza, tutela ambientale e qualità del lavoro.

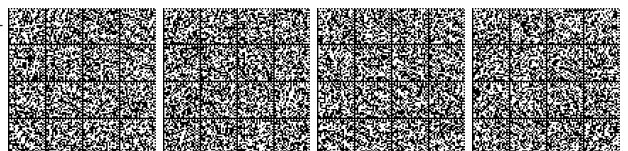
### 2.9.3 Il lavoro marittimo a bordo delle unità da pesca professionale

Il lavoro marittimo a bordo delle unità da pesca professionale costituisce una componente essenziale del sistema mare nazionale, non soltanto sotto il profilo produttivo, ma anche per la sua funzione sociale, territoriale e ambientale. Il pescatore rappresenta un presidio attivo delle comunità costiere, un depositario di conoscenze tradizionali e un operatore economico che contribuisce in modo diretto alla gestione sostenibile delle risorse marine e alla vitalità delle filiere locali. Tuttavia, il lavoro nel settore della pesca è oggi attraversato da criticità strutturali che ne mettono a rischio la continuità e l'attrattività nel medio-lungo periodo.

La principale criticità riguarda il progressivo invecchiamento della forza lavoro e la crisi del ricambio generazionale. L'età media dei pescatori italiani è elevata e il numero di giovani che intraprendono la professione è in costante diminuzione. A incidere su questo fenomeno concorrono diversi fattori: la percezione di instabilità economica, le condizioni di lavoro gravose, l'elevato rischio fisico, la stagionalità dell'attività e un quadro regolatorio complesso che rende difficile la programmazione d'impresa. In assenza d'interventi mirati, tale dinamica rischia di tradursi in una perdita irreversibile di competenze professionali e di capacità produttiva, con effetti diretti sull'equilibrio socioeconomico delle aree costiere.

Un ulteriore elemento di criticità è rappresentato dalla frammentazione e insufficienza dei percorsi formativi dedicati al lavoro della pesca. A differenza di altri comparti del lavoro marittimo, il settore sconta l'assenza di un sistema strutturato di formazione iniziale e continua, capace di integrare competenze tradizionali e

<sup>78</sup> In tale quadro si inserisce il decreto in corso d'elaborazione di riordino e istituzione dei nuovi titoli professionali per la navigazione marittima, quale intervento di sistema volto a modernizzare e razionalizzare l'ordinamento delle abilitazioni nazionali della gente di mare e a definire requisiti omogenei di accesso e certificazione delle competenze. Esso è finalizzato ad assicurare un coerente allineamento tra percorsi formativi, qualifiche professionali, limiti di traffico consentiti e caratteristiche tecnico-operative delle unità impiegate nella navigazione costiera e litoranea, contribuendo al rafforzamento della competitività del comparto, alla maggiore attrattività delle carriere marittime e alla garanzia di elevati *standard* di sicurezza della navigazione.



nuove conoscenze tecniche. La transizione ecologica e digitale nel settore della pesca - che implica l'adozione di nuove tecnologie di bordo, sistemi di monitoraggio elettronico, strumenti digitali di tracciabilità e soluzioni a maggiore efficienza energetica - richiede profili professionali aggiornati, oggi non sempre disponibili. In questo quadro, è strategico rafforzare il ruolo degli istituti nautici, dei percorsi professionali e delle iniziative di formazione, anche in coordinamento con università e centri di ricerca.

Le condizioni di lavoro e di tutela sociale costituiscono un ulteriore nodo critico. Il lavoro del pescatore è caratterizzato da un'elevata usura fisica, da rischi significativi per la salute e la sicurezza e da una forte esposizione a fattori ambientali e climatici. Tali caratteristiche rendono necessario un rafforzamento degli strumenti di protezione previdenziale, assicurativa e sanitaria, nonché il riconoscimento della specificità del lavoro peschereccio all'interno delle politiche del lavoro marittimo. In particolare, appare strategico promuovere misure di sostegno al reddito nelle fasi di fermo biologico e nei periodi di crisi di mercato, in un'ottica di stabilizzazione occupazionale e di continuità professionale.

Il reclutamento del personale rappresenta un'ulteriore area di intervento prioritario. Molte imprese di pesca segnalano crescenti difficoltà nel reperire equipaggi, anche a causa della complessità delle procedure per l'imbarco di lavoratori stranieri e del riconoscimento delle qualifiche professionali. In un contesto di progressiva riduzione della manodopera nazionale disponibile, è necessario semplificare e rendere più efficiente il quadro amministrativo per l'impiego di lavoratori provenienti da Paesi terzi extra-UE, garantendo al contempo elevati *standard* di sicurezza, formazione e tutela dei diritti.

Il lavoro sulle unità da pesca è, inoltre, strettamente connesso ai processi di modernizzazione della flotta e delle infrastrutture portuali. L'elevata età media delle imbarcazioni incide negativamente non solo sull'efficienza produttiva e sull'impatto ambientale, ma anche sulla qualità delle condizioni di lavoro a bordo. La transizione verso pescherecci di nuova generazione, più sicuri, confortevoli ed efficienti dal punto di vista energetico, rappresenta quindi una leva fondamentale per migliorare l'attrattività della professione e ridurre il rischio infortunistico.

In una prospettiva evolutiva, occorre valorizzare il ruolo del pescatore anche come attore della tutela ambientale e della conoscenza del mare. Le marinerie possono contribuire in modo significativo alle attività di monitoraggio degli ecosistemi, alla raccolta di dati, a quella dei rifiuti marini, alla segnalazione di fenomeni anomali e alla collaborazione con il mondo della ricerca scientifica. In questo senso, il lavoro della pesca non deve essere considerato esclusivamente in chiave estrattiva, ma come parte integrante di un modello di gestione sostenibile e partecipata dello spazio marittimo.

Alla luce di tali considerazioni, il rafforzamento del lavoro marittimo sulle unità da pesca richiede un approccio integrato che coniughi politiche del lavoro, formazione, innovazione tecnologica, tutela sociale e sostenibilità ambientale.

Accanto al lavoro marittimo tradizionalmente svolto sulle unità da pesca, assume crescente rilievo, nell'ambito dell'economia del mare, il lavoro connesso alle attività di allevamento ittico in ambiente marino, che presenta caratteristiche operative, organizzative e regolatorie in parte differenti e richiede specifiche politiche di accompagnamento, formazione e pianificazione, e che sarà oggetto di trattazione nel paragrafo successivo.

#### 2.9.3.1 Il lavoro nel settore della maricoltura

La maricoltura, a differenza della pesca professionale tradizionale, si fonda su modelli produttivi programmabili e su una maggiore continuità delle attività, richiedendo un'organizzazione del lavoro caratterizzata da competenze tecniche, biologiche e gestionali ad elevato contenuto professionale. In un contesto segnato dalla crescente pressione sugli *stock* ittici naturali e dalla forte dipendenza dell'Italia dalle importazioni di prodotti ittici, la maricoltura assume un ruolo strategico non solo sotto il profilo economico, ma anche in relazione alla resilienza delle filiere produttive e alla sostenibilità ambientale.

Il lavoro nel settore della maricoltura presenta una composizione occupazionale eterogenea, che comprende personale marittimo impiegato nelle operazioni in mare, tecnici specializzati nella gestione degli impianti d'altura e costieri, biologi e veterinari ittici, addetti al controllo sanitario e ambientale, nonché figure professionali operanti nelle fasi di trasformazione, logistica e commercializzazione del



prodotto. Tale pluralità di profili rende la maricoltura un ambito potenzialmente attrattivo per nuova occupazione qualificata, anche giovanile, e per processi di riconversione professionale provenienti da altri comparti dell'economia del mare.

Nonostante queste potenzialità, il settore continua a scontare rilevanti criticità di natura occupazionale e regolatoria. In particolare, la frammentazione delle competenze amministrative e la complessità dei procedimenti autorizzativi incidono negativamente sulla programmazione degli investimenti e sulla stabilità del lavoro. La localizzazione degli impianti di maricoltura risente, inoltre, delle interferenze con altri usi del mare, quali i traffici marittimi, le aree portuali, le installazioni energetiche d'altura, le aree marine protette e il diporto, con effetti diretti sulla continuità delle attività produttive e sull'occupazione. In questo quadro, la pianificazione dello spazio marittimo assume un rilievo determinante anche sotto il profilo del lavoro, poiché l'assenza di un assetto stabile e prevedibile di allocazione degli spazi si traduce in incertezza occupazionale e in difficoltà nel consolidamento delle professionalità.

Ulteriori criticità riguardano la disponibilità di competenze adeguate. Il settore richiede profili sempre più specializzati, in grado di operare in ambienti complessi e di utilizzare tecnologie avanzate di monitoraggio, automazione e controllo ambientale. Tuttavia, l'offerta formativa dedicata alla maricoltura risulta ancora disomogenea e insufficiente, sia nei percorsi dell'istruzione tecnica superiore sia nella formazione professionale continua. In assenza di un rafforzamento strutturale dei percorsi formativi, il rischio è quello di una crescita del settore non accompagnata da un adeguato sviluppo del capitale umano, con conseguente ricorso a manodopera non specializzata o a competenze provenienti dall'estero.

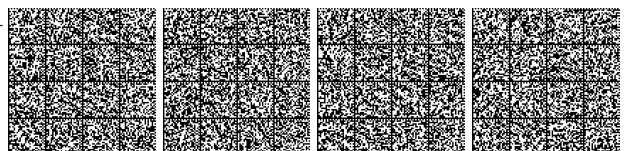
La maricoltura è, inoltre, chiamata a confrontarsi con le sfide poste dalla transizione ecologica e digitale. L'adozione di modelli produttivi a ridotto impatto ambientale, l'integrazione con sistemi di monitoraggio degli ecosistemi marini, l'efficientamento energetico degli impianti e la tracciabilità digitale delle produzioni richiedono un'evoluzione delle competenze professionali e delle condizioni di lavoro. In tale prospettiva, il lavoro nella maricoltura può configurarsi come un laboratorio avanzato di occupazione sostenibile, a condizione che sia accompagnato da politiche pubbliche coerenti e da investimenti mirati in formazione, innovazione e sicurezza.

Nel quadro del presente documento strategico, il rafforzamento del lavoro nel settore della maricoltura deve, pertanto, essere considerato parte integrante di una strategia nazionale volta a valorizzare gli usi produttivi sostenibili del mare. Ciò implica il riconoscimento della maricoltura non come attività residuale o meramente complementare alla pesca, ma come comparto industriale marittimo a pieno titolo, capace di generare occupazione stabile e qualificata, coerente con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e di autonomia strategica della Nazione.

#### 2.9.4 Il lavoro marittimo a bordo delle unità da diporto

Il lavoro marittimo a bordo delle unità da diporto si colloca prevalentemente nell'ambito delle attività turistiche e ludico-ricreative legate alla fruizione del mare, costituendo una componente specifica dell'economia del mare italiana. Esso si sviluppa in un contesto fortemente integrato con il turismo nautico e costiero e con i servizi connessi alla navigazione da diporto, presentando caratteristiche organizzative e professionali differenti rispetto ad altri segmenti del lavoro marittimo, in ragione delle finalità non commerciali o para-commerciali che connotano una parte rilevante del settore.

Il personale impiegato sulle unità da diporto, in particolare su *yacht* e *superyacht*, opera in un ambiente caratterizzato da *standard* qualitativi elevati, da una marcata internazionalizzazione e da una crescente complessità tecnica delle unità navali. Le attività di bordo non si limitano alla condotta nautica e alla sicurezza della navigazione, ma comprendono la gestione di apparati tecnologici avanzati, sistemi di propulsione ed energetici complessi, impianti ambientali e digitali di bordo, nonché servizi di accoglienza e assistenza agli ospiti. Ne deriva un ambito lavorativo che richiede una combinazione di competenze nautiche, tecniche e relazionali, spesso acquisite attraverso percorsi professionali eterogenei e non sempre riconducibili ai canali tradizionali del lavoro marittimo.



Nonostante le potenzialità occupazionali del settore, permangono criticità strutturali che ne limitano la piena valorizzazione. In primo luogo, la frammentazione del quadro normativo e amministrativo e la coesistenza di regimi giuridici differenziati tra navigazione commerciale e da diporto generano incertezza operativa per armatori e lavoratori. In particolare, l'assenza di una disciplina organica del rapporto di lavoro nel settore del diporto ha determinato nel tempo un'applicazione non sempre uniforme delle regole del diritto della navigazione, affiancata da specifiche aperture verso forme di lavoro riconducibili alla disciplina lavoristica comune, soprattutto per i servizi complementari di bordo e per le attività di noleggjo occasionale.

Tale assetto regolatorio, se da un lato risponde all'esigenza di flessibilità tipica delle attività turistiche e ludico-ricreative, dall'altro contribuisce a generare incertezza nell'inquadramento giuridico dei rapporti di lavoro, discontinuità occupazionale e difficoltà nel riconoscimento delle competenze professionali. Le procedure d'arruolamento, certificazione e riconoscimento delle qualifiche risultano spesso complesse e non pienamente armonizzate con i principali sistemi europei, con effetti disincentivanti sulla stabilità dei rapporti di lavoro e sulla scelta della bandiera nazionale.

Un'ulteriore criticità riguarda la marcata stagionalità e la discontinuità occupazionale, soprattutto nel segmento del diporto non professionale e, in parte, di quello commerciale. Tali caratteristiche incidono sulla continuità lavorativa e contributiva e riducono l'attrattività delle carriere marittime per le nuove generazioni, cosa che stride coll'elevato livello di professionalità richiesto. A ciò si aggiungono crescenti difficoltà nel reperimento di personale qualificato, quali comandanti, ufficiali, macchinisti e personale di bordo specializzato, anche in ragione di un'offerta formativa non sempre adeguata alle specificità del diporto.

In questo contesto, la formazione assume un ruolo centrale. Il rafforzamento di percorsi formativi dedicati al lavoro marittimo nel diporto, anche attraverso il sistema degli ITS e la cooperazione tra istituti nautici, centri di formazione, cantieri e operatori turistici, appare essenziale per ridurre il disallineamento tra domanda e offerta di competenze. È, inoltre, importante valorizzare le competenze acquisite in questo specifico settore, favorendo la mobilità professionale tra i diversi segmenti della navigazione e il riconoscimento delle qualifiche in ambito europeo.

Il lavoro sulle unità da diporto è, infine, interessato dai processi di transizione ecologica e digitale che attraversano l'intero comparto nautico. L'introduzione di sistemi di propulsione a minore impatto ambientale, l'utilizzo di carburanti alternativi, l'adozione di soluzioni di automazione e monitoraggio dei consumi e l'integrazione di sistemi digitali di bordo comportano un'evoluzione delle competenze richieste e delle modalità di svolgimento delle attività lavorative. È, dunque, necessario adottare politiche di accompagnamento mirate, volte a cogliere queste nuove opportunità di qualificazione professionale.

In questa prospettiva, il lavoro marittimo nel settore del diporto deve essere considerato parte integrante delle politiche per il lavoro marittimo e per il turismo nautico, richiedendo un approccio coordinato che coniughi semplificazione normativa, chiarezza regolatoria, adeguamento dei percorsi formativi, tutela delle condizioni di lavoro e valorizzazione delle competenze professionali, al fine di sostenere uno sviluppo ordinato e sostenibile del settore.

### 2.9.5 Il lavoro portuale per l'esercizio di operazioni e servizi portuali

Il lavoro portuale rappresenta un presidio essenziale per il funzionamento delle catene di approvvigionamento industriali, commerciali ed energetiche del Paese. Nell'attuale contesto di forte integrazione delle filiere globali, i porti si configurano sempre più come nodi complessi del sistema logistico, nei quali si concentrano funzioni operative, industriali e di servizio ad elevato valore aggiunto. Le modalità di organizzazione del lavoro portuale e il livello di tutela delle professionalità impiegate assumono, pertanto, una rilevanza che trascende la dimensione settoriale, riflettendo la capacità complessiva del sistema Paese di coniugare competitività, sicurezza e coesione sociale.

Il quadro regolatorio del lavoro portuale in Italia ha conosciuto, nel tempo, una profonda evoluzione, passando da un modello fortemente pubblicistico, incardinato nel Codice della navigazione, a un assetto più articolato, fondato sulla separazione tra funzioni di indirizzo e controllo pubblico e attività d'impresa svolte in regime concorrenziale. La legge n. 84 del 1994 ha segnato una svolta strutturale in tale percorso, ridefinendo il ruolo delle Autorità di sistema portuale e introducendo un modello organizzativo volto a garantire l'efficienza dei



servizi, la concorrenza tra operatori e l'integrazione dei porti nelle reti logistiche europee e globali, nel rispetto dei principi dell'Unione europea.

In questo contesto, il lavoro portuale si è progressivamente allineato, sotto il profilo giuridico, alla disciplina generale del lavoro subordinato, pur mantenendo tratti di specificità funzionale legati alla natura delle attività svolte e alle esigenze di interesse pubblico sottese all'operatività portuale.

Tale equilibrio tra apertura alla concorrenza e salvaguardia delle peculiarità del lavoro portuale è stato nel tempo confermato anche dalla giurisprudenza europea e nazionale, che ha riconosciuto la legittimità di modelli regolatori fondati sull'utilizzo di manodopera portuale qualificata, purché fondati su criteri oggettivi, trasparenti e non discriminatori.

Dal punto di vista operativo, il lavoro portuale si articola oggi in una pluralità di funzioni e profili professionali - operatori terminalistici, imprese di servizi portuali, lavoro temporaneo portuale - che richiedono competenze tecniche elevate, capacità di coordinamento e un costante aggiornamento professionale. L'evoluzione tecnologica dei porti, la crescente automazione dei *terminal*, la digitalizzazione dei processi e l'adeguamento agli *standard* ambientali ed energetici impongono un rafforzamento strutturale delle politiche di formazione, sicurezza e organizzazione del lavoro, al fine di evitare che l'innovazione infrastrutturale proceda disallineata rispetto alla valorizzazione del capitale umano.

Accanto a tali trasformazioni, permane tuttavia una dimensione di particolare gravosità delle condizioni di lavoro portuale. Le attività svolte nei porti continuano a essere caratterizzate da elevata intensità fisica, esposizione a rischi ambientali e operativi, lavoro notturno e su turni, responsabilità dirette nella gestione di operazioni critiche per la sicurezza delle persone, delle merci e delle infrastrutture. In tale quadro, appare opportuno avviare una valutazione sistematica finalizzata al riconoscimento del lavoro portuale tra le attività caratterizzate da particolare usura, tenendo conto della specificità delle mansioni, della continuità operativa richiesta e del ruolo strategico svolto a presidio dell'interesse pubblico.

Il rafforzamento del lavoro portuale richiede, infine, una *governance* integrata che valorizzi il ruolo delle Autorità di sistema portuale come soggetti di coordinamento tra infrastrutture, operatori e politiche del lavoro, nel rispetto della natura privatistica dei rapporti di lavoro ma in coerenza con i principi di efficienza, trasparenza e sicurezza. In tale prospettiva, occorre riconoscere il lavoro portuale come una leva strategica della competitività marittima nazionale, da sostenere attraverso interventi mirati sulla qualità del lavoro, sulla formazione continua, sulla sicurezza e sulla tutela sociale, in linea con le politiche europee e con gli obiettivi di resilienza del sistema logistico e produttivo del Paese.

### 2.9.6 Il lavoro nei cantieri navali

Il lavoro nei cantieri navali costituisce uno degli elementi strutturali del sistema industriale marittimo della Nazione, incidendo direttamente sulla sua capacità produttiva, tecnologica e competitiva. Esso rappresenta un fattore abilitante per la tenuta e lo sviluppo della base industriale nazionale, nonché per la capacità di presidiare segmenti strategici dell'economia del mare, inclusi quelli a rilevanza duale e di difesa.

La cantieristica navale, nei comparti civile e militare, si configura come un'infrastruttura industriale ad elevata complessità, nella quale convergono competenze tecnologiche avanzate, capacità manifatturiere integrate e una filiera articolata che coinvolge migliaia di imprese, in larga parte piccole e medie, distribuite lungo l'intero territorio costiero e retroportuale. In tale contesto, il lavoro cantieristico svolge un ruolo centrale non solo in termini di valore aggiunto e occupazione qualificata, ma anche quale fattore di coesione territoriale e di stabilità socioeconomica delle aree marittime.

Le attività svolte nei cantieri si caratterizzano per un'elevata intensità di competenze tecniche e professionali, che spaziano dalla progettazione navale alla carpenteria metallica, dalla saldatura specializzata all'impiantistica, dall'elettronica di bordo alla meccanica avanzata, fino alle attività di allestimento, collaudo, manutenzione, *refitting* e *retrofit*. A tali profili si affiancano, in misura crescente, competenze legate alla digitalizzazione dei processi produttivi, all'automazione industriale, all'impiego di materiali innovativi e allo sviluppo di tecnologie funzionali alla decarbonizzazione, in stretta connessione con l'evoluzione dei principali segmenti di naviglio strategico.

Negli ultimi anni, il lavoro nei cantieri navali è stato interessato da trasformazioni strutturali determinate dall'evoluzione della domanda globale, dal rafforzamento del quadro regolatorio europeo in materia



ambientale e dalla crescente competizione internazionale. Il rinnovo delle flotte, la realizzazione di unità ad elevata complessità tecnologica, lo sviluppo di piattaforme speciali e *dual use*, nonché l'espansione delle attività di *refitting* e *retrofit*, stanno incidendo in modo significativo sull'organizzazione del lavoro, sui modelli produttivi e sui profili professionali richiesti.

In tale quadro, una delle principali criticità riguarda la disponibilità di manodopera qualificata. Il settore evidenzia una carenza strutturale di figure professionali specializzate - tra cui saldatori certificati, carpentieri navali, tecnici impiantisti, progettisti e operatori altamente qualificati - aggravata dal progressivo invecchiamento della forza lavoro e dalla difficoltà di attrarre nuove generazioni verso professioni spesso percepite come tradizionali o fisicamente impegnative, nonostante il crescente contenuto tecnologico e innovativo del lavoro cantieristico.

Il ricambio generazionale assume, pertanto, una rilevanza strategica. La trasmissione delle competenze, frequentemente fondate su saperi specialistici maturati nel tempo, rischia di risultare discontinua in assenza di politiche strutturate di formazione, apprendistato e affiancamento. In questa prospettiva, il rafforzamento dei percorsi di istruzione tecnica e professionale, degli Istituti Tecnici Superiori e delle collaborazioni tra cantieri, sistema educativo e università costituisce un presupposto essenziale per la tutela e l'evoluzione del capitale umano del settore.

Un ulteriore profilo di attenzione riguarda le condizioni di lavoro e la sicurezza. Il cantiere navale è un ambiente produttivo ad elevata complessità, caratterizzato dalla compresenza di numerosi operatori e imprese e da rischi specifici connessi alle lavorazioni industriali, alla movimentazione dei materiali e all'utilizzo di macchinari. In tale contesto, l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione dei processi rappresentano un'opportunità non solo per incrementare la produttività, ma anche per migliorare in modo significativo i livelli di sicurezza e ridurre l'esposizione ai rischi, a condizione che siano accompagnate da adeguati percorsi di formazione e aggiornamento professionale.

Il lavoro nei cantieri navali è, infine, strettamente connesso alle politiche di transizione ecologica e digitale. La progettazione e costruzione di unità a minore impatto ambientale, l'adozione di nuove soluzioni propulsive, l'integrazione di sistemi energetici avanzati e l'utilizzo di materiali innovativi richiedono un'evoluzione continua delle competenze e un accompagnamento pubblico coerente. In assenza di un quadro di politiche industriali, del lavoro e della formazione integrate e di lungo periodo, tali trasformazioni rischiano di tradursi in squilibri occupazionali e in una perdita di competitività del sistema cantieristico nazionale rispetto ai principali concorrenti internazionali.

In questo contesto, i programmi di cooperazione internazionale come quelli avviati nell'ambito del Piano Mattei integrano le iniziative formative nazionali, insufficienti a coprire il fabbisogno di competenze del settore navale. Tali programmi consentono di sviluppare percorsi di formazione linguistica e tecnico-professionale nei Paesi *partner*, selezionando i candidati *in loco* e accompagnandoli poi nei processi di espatrio e inserimento lavorativo in Italia. Si tratta di interventi che contribuiscono a rafforzare l'incontro tra domanda e offerta di lavoro, sostenendo al tempo stesso lo sviluppo di competenze qualificate lungo l'intera filiera della cantieristica.

La capacità dell'Italia di mantenere e rafforzare una cantieristica competitiva dipende dalla valorizzazione del lavoro, dalla tutela delle competenze, dall'investimento strutturale nella formazione e dalla definizione di un quadro stabile e attrattivo per le imprese e per i lavoratori.

### 2.9.7 Il lavoro nel settore del turismo marittimo e dei pertinenti servizi costieri

Il lavoro nel settore del turismo legate all'ambiente costiero e marittimo rappresenta una componente significativa dell'economia marittima italiana e si articola in un insieme ampio e diversificato di attività strettamente connesse al mare. In tale ambito rientrano tutte le attività legate alla ricettività, di qualsiasi tipologia, quali alberghi, villaggi turistici, colonie marine e strutture ricettive analoghe, così come le attività di ristorazione, comprese quelle svolte a bordo delle navi e delle unità impiegate nel trasporto passeggeri e nel diporto. A queste si affiancano le attività sportive e ricreative connesse al turismo del mare, tra cui i servizi di accompagnamento e guida turistica, gli operatori turistici, gli stabilimenti balneari, i parchi tematici, le attività legate agli sport acquatici e, più in generale, tutti i servizi orientati all'intrattenimento e al tempo libero in ambito costiero e marittimo.



Quest'insieme di attività concorre in misura significativa alla creazione di valore economico e occupazionale, in particolare nelle aree costiere e insulari, svolgendo un ruolo centrale nella vitalità delle comunità locali e nel presidio socioeconomico del territorio. Il lavoro in tali settori si configura, pertanto, come un fattore essenziale non solo per lo sviluppo del comparto turistico, ma anche per la sostenibilità complessiva dell'economia del mare, in quanto strettamente interconnesso ai sistemi di trasporto marittimo, alle infrastrutture portuali, alla nautica da diporto e alle politiche di valorizzazione del patrimonio naturale e culturale costiero.

Nonostante la sua rilevanza strategica, il lavoro in questo settore continua a presentare criticità strutturali legate all'elevata stagionalità, alla discontinuità dei rapporti di lavoro, alla frammentazione delle professionalità e alla difficoltà di attrarre e trattenere manodopera qualificata. Tali criticità risultano amplificate dalla crescente complessità operativa del settore, determinata dall'aumento dei flussi turistici, dall'innalzamento degli *standard* di sicurezza e di tutela ambientale, nonché dall'integrazione sempre più stretta tra servizi a terra e servizi marittimi, inclusi quelli svolti a bordo delle navi.

In questo contesto, emerge l'esigenza di superare un approccio settoriale e frammentato, promuovendo una visione integrata del lavoro nei turismi del mare quale parte integrante dell'economia marittima nazionale. Ciò implica il rafforzamento delle politiche di qualificazione e formazione del capitale umano, la valorizzazione di competenze trasversali che coniughino accoglienza, sicurezza, conoscenza dell'ambiente marino e gestione sostenibile delle attività, nonché il miglior coordinamento tra politiche del lavoro, politiche del mare e politiche di sviluppo territoriale.

Il lavoro nel settore del turismo legato al mare assume, inoltre, una rilevanza particolare in relazione alle strategie per le isole minori e per le aree costiere a maggiore fragilità socioeconomica, dove tali attività rappresentano spesso una delle principali fonti di occupazione e reddito. In tale prospettiva, occorre riconoscere e valorizzare questo ambito come leva strategica per la coesione territoriale, la resilienza delle comunità marittime e la costruzione di un modello di sviluppo turistico sostenibile, coerente con gli obiettivi ambientali, economici e sociali perseguiti a livello nazionale ed europeo.

#### 2.9.8. Sviluppo del capitale umano e cultura della sicurezza digitale

La resilienza cibernetica del sistema-mare dipende in misura determinante dalla qualità del capitale umano e dalla percezione della sicurezza digitale ancora eccessivamente circoscritta alla dimensione informatica.

Nel quadro del rafforzamento strutturale della resilienza cibernetica del sistema-mare, assume rilievo prioritario lo sviluppo del capitale umano e la maggiore diffusione di una cultura della sicurezza digitale a tutti i livelli organizzativi. In tale prospettiva, è necessario valutare, con un intervento in sede IMO, l'aggiornamento della formazione del personale marittimo obbligatoria in materia di sicurezza cibernetica di modo che vi sia una disciplina più puntuale e dedicata nell'ambito della Convenzione STCW, piuttosto che frutto di rinvio ad analoghe disposizioni internazionali. Ciò al fine di garantire che le competenze digitali costituiscano parte integrante della preparazione tecnico-professionale del personale.

Parallelamente, appare opportuno promuovere certificazioni specifiche per operatori portuali e responsabili di infrastrutture critiche - ad estensione di quelle già esistenti in capo alle figure chiave della *ship and port security* di cui all'ISPS Code e del Reg. CE725/04 (es. SSO,CSO, PFSO) - così da assicurare *standard* più ampiamente qualificati e omogenei nella gestione del rischio cibernetico e di programmi formativi dedicati orientati a rafforzare la consapevolezza strategica delle implicazioni sistemiche della sicurezza digitale.

Tali iniziative dovrebbero essere accompagnate da azioni volte a diffondere una cultura della sicurezza cibernetica quale responsabilità organizzativa trasversale, superando una visione limitata alla sola dimensione tecnica e integrandola pienamente nei processi decisionali e gestionali del sistema-mare.



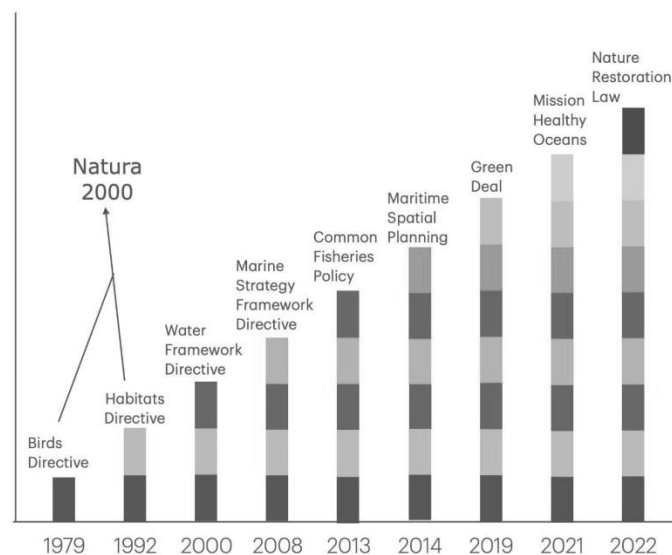
## 2.10 GLI ECOSISTEMI E LE AREE MARINE PROTETTE

### 2.10.1 La tutela dell'ambiente come principio trasversale delle politiche del mare

La tutela dell'ambiente marino, di cui il MASE detiene l'egida, non costituisce una politica settoriale autonoma, ma rappresenta un principio trasversale e fondativo di tutte le direttrici della strategia marittima nazionale. Ogni azione dello Stato sul mare - in materia di trasporti, portualità, pesca, energia, turismo, pianificazione dello spazio marittimo, nonché di ricerca, estrazione di risorse dai fondali e sfruttamento delle energie rinnovabili marine - produce effetti diretti o indiretti sugli ecosistemi marini e costieri e deve, pertanto, essere permeata da un approccio di sostenibilità integrata. In questa prospettiva, la protezione dell'ambiente marino non rappresenta un vincolo allo sviluppo, bensì una condizione abilitante per la competitività di lungo periodo dell'economia del mare.

Un mare pulito, salubre e funzionalmente integro genera ricadute economiche positive diffuse: rafforza l'attrattiva turistica delle coste e delle isole minori, tutela la produttività degli *stock* ittici, riduce i costi sanitari e ambientali associati all'inquinamento, aumenta la resilienza delle infrastrutture costiere agli eventi estremi e favorisce lo sviluppo ordinato di nuove attività economiche, tra cui le energie rinnovabili d'altura e i settori più avanzati dell'economia blu. La qualità ambientale del mare incide inoltre sulla reputazione internazionale del Paese e sulla capacità di attrarre investimenti, in coerenza con le strategie ambientali dell'Unione europea.

Le Direttive e le misure europee che riguardano il mare hanno seguito un'evoluzione che, dalle *Nature Directive* (*Birds Directive* del 1979<sup>79</sup> e *Habitats Directive* del 1992) passa per la *Nature Restoration Law* del 2024, fino a giungere all'*European Ocean Act* del 2026.



L'evoluzione normativa europea in materia ambientale ha avuto, quindi, inizio con la tutela di specie prioritarie<sup>80</sup>, estendendosi progressivamente alla protezione degli *habitat* (*Habitats Directive*) e alla qualità dell'acqua (*Water Framework Directive*) per poi giungere alla gestione integrata degli ecosistemi marini (*Marine Strategy*).

<sup>79</sup> La Direttiva 79/409/CEE "Uccelli" è stata successivamente abrogata e sostituita integralmente dalla versione codificata della Direttiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 30 novembre 2009

<sup>80</sup> Cfr. la c.d. "Direttiva uccelli" richiamata in nota <sup>78</sup>.



Si citano, inoltre, a titolo di esempio, oltre alla Convenzione sulla Biodiversità, la Convenzione di Barcellona per il mar Mediterraneo e il relativo Piano di azione, l'Unione per il Mediterraneo (UpM), ACCOBAMS, RAMOGE, Pelagos.

La Direttiva 2008/56/CE (*Marine Strategy Framework Directive - MSFD*) individua il conseguimento e il mantenimento del “buono stato ambientale” dei mari quale obiettivo unitario delle politiche marittime. La Strategia UE per la biodiversità al 2030 e il Piano d'azione UE “Verso inquinamento zero per aria, acqua e suolo” rafforzano l'esigenza di integrare ambiente, clima ed economia, superando approcci frammentati e settoriali. A livello internazionale, la UNCLOS attribuisce agli Stati una responsabilità primaria nella protezione e preservazione dell'ambiente marino, responsabilità che si estende progressivamente anche oltre il mare territoriale, nei limiti delle diverse giurisdizioni marittime.

L'approccio ecosistemico diventa, almeno nei suoi principi, prevalente e la Pianificazione dello spazio marittimo (*Maritime Spatial Planning Directive*), assieme alla politica della pesca (*Common Fisheries Policy*), prevede che ogni azione sia pianificata con l'approccio ecosistemico, in modo olistico. Il *Green Deal* assegna un ruolo trasversale a biodiversità ed ecosistemi.

Oltre a proteggere la natura, è necessario anche restaurarla (*Nature Restoration Law*), come risultato della *Mission Healthy Oceans, Seas, and Coastal and Inland Waters*. La consapevolezza che i nostri impatti siano da inserire negli ecosistemi non come entità separate ma come un insieme collegato di pressioni che agiscono in sinergia richiede il passaggio da una visione riduzionistica (valutare separatamente ogni singolo impatto o risposta) ad una visione onnicomprensiva (l'approccio ecosistemico che considera nel loro complesso impatto e risposte, con tutte le possibili interazioni), come richiesto dalla Direttive Comunitarie.

Occorre, inoltre, adottare un approccio bivalente che distingua tra aree protette dove applicare modelli di uso che non consumano la biodiversità e non alterano la struttura e la funzione dell'ecosistema ed altre aree, soggette a valorizzazione, nell'ambito delle quali l'obiettivo è la minimizzazione degli impatti, applicando piani di gestione compatibili, che conservino nel tempo tanto gli ecosistemi quanto le attività umane che su questi insistono. A tale proposito, è utile pianificare e mettere a punto programmi di restauro basati su conoscenze e tecnologie credibili e collaudate.

L'Italia intende dedicare una particolare attenzione al tema della difesa del mare, favorendo l'integrazione del principio della protezione della natura con le altre dimensioni che caratterizzano la sostenibilità e promuovendo un approccio preventivo, fondato sulla diffusione del concetto che la tutela dell'ambiente non deve essere un principio limitante delle attività, ma un modo per garantire alle stesse continuità, sulla conoscenza scientifica, sul monitoraggio continuo e sul coordinamento tra le amministrazioni competenti, che trova sede naturale nel Cipom. Compenetrare le esigenze d'impresa e ambiente è fondamentale per concepire delle politiche ambientali durevoli. Riferirsi a vasti orizzonti temporali è, inoltre, centrale per affrontare temi d'interesse generale, quali la salute, il tempo libero nella natura e l'interpretazione del mare come motore di benessere.

## 2.10.2 Contrasto all'inquinamento e alle pressioni antropiche, tutela degli ecosistemi e resilienza climatica

L'Italia, per conformazione geografica e per tradizioni radicate di uso del mare e delle coste, ha una reale dipendenza economica, sociale e culturale, dalla qualità degli ecosistemi marini. Il contrasto all'inquinamento marino e alle pressioni antropiche rappresenta, quindi, una priorità strategica per la salvaguardia della biodiversità e degli ecosistemi ed è, altresì, essenziale per la qualità della nostra vita e per preservare, tra l'altro, tutti i servizi che il mare ci rende, con tutte le implicazioni economiche e i riflessi sulla resilienza complessiva del sistema marittimo-costiero nazionale.

Le evidenze scientifiche e l'esperienza maturata nel contesto mediterraneo dimostrano come il degrado ambientale derivi dall'accumulo di pressioni multiple e concorrenti, spesso di origine terrestre, che incidono sulla qualità delle acque, sulla biodiversità e sulla capacità degli ecosistemi di fornire servizi essenziali all'economia del mare.

L'inquinamento marino non è riconducibile esclusivamente ai traffici marittimi o alle attività portuali, ma è fortemente influenzato dagli scarichi civili e industriali non adeguatamente trattati, dall'uso di fertilizzanti e



sostanze chimiche in agricoltura, dal trasporto fluviale degli inquinanti verso il mare, dalla diffusione di specie ittiche non-native nonché da pratiche di occupazione e sfruttamento irregolare del demanio marittimo e della fascia costiera. In tale prospettiva, la tutela dell'ambiente marino richiede un approccio integrato terra-mare, capace di superare la frammentazione delle competenze e di affrontare le cause strutturali dell'inquinamento. La pianificazione dello spazio marittimo assume un ruolo centrale nel prevenire e governare le pressioni cumulative, consentendo di coordinare gli usi del mare con gli obiettivi di qualità ambientale fissati dalla Direttiva 2008/56/CE (MSFD) e dalla Direttiva 2000/60/CE sulle acque, nonché dalle c.d. "Direttive Natura" (Direttiva 92/43/CEE "*Habitat*", Direttiva 2009/147/CE "*Uccelli*"). L'integrazione tra pianificazione, valutazioni ambientali strategiche e politiche settoriali permette di ridurre i conflitti tra attività economiche, limitare l'impatto complessivo sugli ecosistemi e rafforzare la resilienza climatica delle aree costiere, sempre più esposte a eventi estremi, erosione e innalzamento del livello del mare.

Un elemento abilitante di questa strategia è il rafforzamento dei sistemi di monitoraggio, sorveglianza e controllo ambientale, intesi come componenti di un sistema unitario di conoscenza e governo degli spazi marittimi. In tale prospettiva, gli strumenti europei di ricognizione, cooperazione supporto, gestione e condivisione delle informazioni - quali il *SafeSeaNet*, il *CleanSeaNet*, il VTMISS, l'EMSW e, in particolare, il sistema comune per la condivisione delle informazioni nel settore marittimo (*Common Information Sharing Environment* - CISE) - assumono una rilevanza strategica anche per le politiche ambientali, in quanto consentono la circolazione intersettoriale e multiuso dei dati tra le amministrazioni competenti in materia di ambiente, sicurezza, trasporti, pesca e controllo del territorio.

Essendo l'inquinamento marino in massima parte derivante dall'esercizio di attività private, è altresì importante sviluppare forme di partenariato pubblico-privato per il monitoraggio e la tutela ambientale preventiva, nonché incentivare l'adozione di strumenti per il controllo (es: utilizzo di sensori per la raccolta dei dati) e la riduzione degli agenti contaminanti, avendo cura di rispettare la coerenza col quadro normativo e le pianificazioni nazionali e territoriali esistenti e con i discendenti strumenti operativi (ad es. i predetti sistemi).

Asse portante del conseguimento degli obiettivi in materia di contrasto all'inquinamento marino è costituito da una attività di ricerca scientifica pubblica e privata competitiva e coordinata, in grado di sviluppare una rete nazionale di conoscenze, supportata anche dagli strumenti della digitalizzazione avanzata in modo da poter sostenere scientificamente e in modo autorevole le posizioni nazionali nelle sedi internazionali.

La piena efficacia delle politiche di contrasto all'inquinamento marino, ferme restando le previsioni normative sulla gestione, a vario livello (centrale e territoriale), dello stesso, richiede, infine, un più ampio raccordo, da realizzarsi principalmente in ambito Cipom, qualora vengano in rilievo, in relazione allo scenario, le diverse attribuzioni delle amministrazioni dello Stato competenti in materia ambientale, marittima, portuale, alimentare e di sicurezza, nonché una cooperazione sistemica tra autorità preposte al controllo e tutti gli attori economici.

Tutelare gli ecosistemi marini, nell'ambito di un sistema economico dinamico, con una partecipazione attiva delle imprese, significa concorrere alla generazione di durevole ricchezza e benessere.

### 2.10.3 Aree marine protette e siti della Rete Natura 2000 a mare per la tutela della biodiversità

Immersi nel cuore del Mediterraneo, gli spazi marini italiani rappresentano un crocevia ecologico e socioeconomico di primaria rilevanza. Essi sono interessati da dinamiche ambientali complesse, quali l'ingresso di specie non-native e la progressiva redistribuzione degli ecosistemi in conseguenza dei cambiamenti climatici, nonché da una forte concentrazione di attività economiche legate alla pesca, al turismo e alla presenza di un sistema portuale e diportistico particolarmente diffuso e strategico. In tale contesto, la tutela della biodiversità marina assume un valore centrale non solo sotto il profilo ambientale, ma anche per la stabilità economica, sociale e territoriale delle aree costiere.

Gli ecosistemi marini ospitano una straordinaria varietà di *habitat* e specie che svolgono un ruolo essenziale nel mantenimento degli equilibri ecologici, nella regolazione del clima e nella fornitura di servizi ecosistemici fondamentali per l'economia del mare. La perdita di biodiversità marina compromette la resilienza degli



ecosistemi, altera le reti trofiche e riduce la capacità del mare di sostenere attività economiche strategiche. In questo quadro, le aree marine protette e la Rete Natura 2000 costituiscono uno degli strumenti più efficaci per la tutela della biodiversità e per il mantenimento delle funzioni ecologiche degli ecosistemi marini, nonché un elemento strutturale di governo sostenibile degli spazi marittimi.

L'Italia vanta la più estesa rete di Aree Marine Protette (AA.MM.PP.) nel Mediterraneo, articolata su trenta AA.MM.PP.<sup>81</sup>, un santuario internazionale dei mammiferi marini, due parchi marini archeologici, due parchi con protezione a mare e ventidue aree marine di reperimento previste dalla legge e non ancora istituite, per quattordici delle quali è stato già avviato il procedimento istruttorio. Essa intende mantenere questo primato e incrementare ulteriormente la dimensione degli spazi marini protetti, coerentemente con l'obiettivo di proteggere il 30% dei mari italiani, adottata nell'ambito della strategia europea sulla biodiversità anche attraverso la Rete Natura 2000, che ad oggi copre circa il 6,5% dell'aree a mare di competenza dello Stato italiano.

In particolare, per frenare la perdita di biodiversità entro la fine del decennio, è necessario accelerare la promozione in tutto il Mediterraneo di nuove AA.MM.PP. e/o SPAMI (*Specially Protected Areas of Mediterranean Importance*).

La designazione dei tratti di mare dedicati a tali finalità costituisce, dunque, il primo passo in tale direzione, nella consapevolezza che il conseguimento degli obiettivi di tutela richiede una gestione efficace, continuativa e adattativa delle aree protette.

In tale prospettiva, è importante riconoscere compiutamente le aree marine protette, valorizzandone il ruolo quale strumento strutturale di governo degli spazi marittimi e promuovendone l'evoluzione in "Parchi Nazionali Marini", di pari rango a quello terrestri.

In questo ambito, assume rilievo la necessità di assicurare strumenti di *governance* chiari e attagliati alle funzioni attribuite e agli obiettivi di tutela perseguiti, superando le criticità oggi riconducibili alla frammentazione delle competenze e alla carenza di risorse strutturali e operative.

È, inoltre, possibile individuare le seguenti azioni prioritarie:

- incrementare la ricerca scientifica per l'individuazione delle aree prioritarie per la biodiversità marina, con riferimenti alle interazioni fondamentali, per la salute del mare e degli ecosistemi, che avvengono tra mare e continente;
- integrare maggiormente gli obiettivi di protezione del mare con gli altri usi all'interno del processo di pianificazione dello spazio marittimo;
- rinforzare la missione delle aree marine protette con risorse appropriate per esercitare una gestione efficace, con visioni aperte ed innovative;
- aggiornare la legge 6 dicembre 1991, n. 394 con la partecipazione dei portatori di interessi e delle comunità interessate;
- definire un coordinamento nazionale per la creazione di una rete delle aree marine protette;
- proseguire nel coinvolgimento delle AA.MM.PP. nella programmazione 2021-27 "*Marine Strategy*";
- integrare in modo più incisivo e inclusivo, gli strumenti di gestione e regolamentazione delle AA.MM.PP. con i restanti usi del mare;
- esemplificare i processi autorizzativi rilasciati dalle AA.MM.PP.;
- incrementare l'aggiornamento dei regolamenti di esecuzione e organizzazione delle Aree Marine Protette, al fine di dotare gli enti gestori di uno strumento omogeneo, aggiornato e capace di rispondere alle mutate esigenze territoriali;
- velocizzare le procedure di concessioni delle aree demaniali nelle competenze delle AA.MM.PP., espletando correttamente gli adempimenti previsti dalle direttive europee ("*Valutazione di Incidenza Ambientale per i siti della Rete Natura 2000*");
- implementare le attività di individuazione di nuovi siti della Rete Natura 2000 a mare e migliorare le attività di gestione.

<sup>81</sup> Nel 2026 saranno completate le procedure volte all'istituzione dell'Area Marina Protetta Isola di Capri e sarà a breve adottato il provvedimento istitutivo dell'Area Marina Protetta di Maratea.



È, inoltre, necessario dare piena attuazione alla c.d. legge “SalvaMare”, promulgando i relativi decreti attuativi.

Nel quadro europeo i siti Rete Natura 2000, che spesso coincidono con le AA.MM.PP., sono designati ai fini della tutela della biodiversità, ai sensi delle c.d. “Direttive natura”, la cui gestione risulta prevalentemente affidata a livello territoriale, con esiti non sempre omogenei in termini di efficacia. È necessario valorizzare, pertanto, l’esigenza di favorire una maggiore integrazione tra il sistema nazionale delle aree marine protette e la Rete Natura 2000, quale condizione per rafforzarne il riconoscimento istituzionale, migliorarne la *governance* e dotarle di strumenti di gestione e protezione più efficaci, in coerenza con gli obiettivi europei e internazionali di tutela della biodiversità.

Risulta necessario, inoltre, incrementare l’integrazione tra le politiche di pianificazione dello spazio marittimo, gli strumenti di regolamentazione delle AA.MM.PP. e la Rete Natura 2000 a mare, evitando approcci frammentati e assicurando coerenza tra obiettivi di tutela, allocazione degli usi e sviluppo delle infrastrutture.

Un ulteriore elemento strategico è rappresentato dall’estensione dell’azione dello Stato oltre il mare territoriale attraverso l’istituzione e il consolidamento della Zona Economica Esclusiva (ZEE) e delle Zone di Protezione Ecologica (ZPE), in aderenza ai principi del diritto internazionale del mare. L’integrazione tra ZEE, ZPE e sistema delle aree marine protette rafforza la capacità dello Stato di prevenire attività illecite o impattanti, monitorare le pressioni sugli ecosistemi anche profondi e assicurare una gestione sostenibile delle risorse naturali negli spazi marittimi di interesse nazionale.

Nel loro insieme, le aree marine protette, la ZEE e le ZPE contribuiscono a consolidare la presenza dello Stato in mare, rafforzando la sicurezza ambientale, la tutela della biodiversità e la capacità di gestione sostenibile degli spazi marittimi.



## 2.11 LA DIMENSIONE SUBACQUEA E LE RISORSE GEOLOGICHE DEI FONDALI

### 2.11.1 La dimensione subacquea e le risorse geologiche dei fondali

La dimensione subacquea costituisce una delle nuove frontiere strategiche per la politica marittima nazionale ed europea. L'Italia intende rafforzare il suo impegno in un ambito in gran parte ancora da esplorare, che coniuga ricerca scientifica, sicurezza, sviluppo economico e sostenibilità ambientale.

Sotto il profilo geografico e umano, questa dimensione costituisce lo spazio meno conosciuto del pianeta. Se la navigazione in superficie rappresenta un'estensione naturale dello spazio terrestre, le profondità marine iniziano a essere solo oggi una dimensione accessibile all'uomo attraverso l'ausilio di tecnologie complesse e sistemi che garantiscano sicurezza e controllo anche a grandi profondità. È uno spazio di confine tra natura e innovazione, dove l'intervento umano è possibile solo grazie a mezzi e conoscenze altamente specializzate. Come lo spazio ha rappresentato nel secolo scorso la grande sfida collettiva dell'umanità, oggi il dominio subacqueo rappresenta una nuova missione su cui conciliare esigenze di sostenibilità, opportunità economiche, tecnologiche e industriali. Le profondità marine, ancora in larga parte inesplorate, offrono uno spazio straordinario per sviluppare tecnologie d'avanguardia, scoprire nuove risorse e ripensare interi modelli di sviluppo. Intraprendere questa missione significa non solo esplorare l'ignoto, ma costruire un nuovo paradigma di sviluppo in cui pubblico e privato, scienza e industria, cooperano con una visione condivisa e proiettata al futuro.

La rilevanza strategica della dimensione subacquea si manifesta in molteplici ambiti: svolge delle funzioni fondamentali per la salute del pianeta, è un contesto nevralgico per la sicurezza nazionale, custodisce infrastrutture critiche, risorse energetiche e minerarie, costituisce uno spazio per lo sviluppo di nuove opportunità economiche, è una fonte essenziale di sostentamento alimentare grazie alla pesca e conserva un patrimonio archeologico e di biodiversità di valore inestimabile.

In questo contesto, la dimensione subacquea assume una rilevanza crescente anche sotto il profilo economico, industriale e tecnologico: oltre il 98% del traffico mondiale di dati transita attraverso cavi sottomarini che si estendono per circa 1,7 milioni di chilometri in tutto il globo<sup>82</sup>. Parallelamente, la domanda di infrastrutture per la trasmissione di energia elettrica sotto la superficie marina è in rapida espansione e si stima che la produzione sostenibile di alimenti di origine marina potrà contribuire in misura significativa a soddisfare la crescente domanda mondiale, riducendo la pressione sulle risorse terrestri<sup>83</sup>. Analogamente lo sviluppo delle infrastrutture energetiche d'altura – dall'eolico ai sistemi di trasporto dell'energia<sup>84</sup> – e la presenza di minerali critici come rame, manganese e cobalto rendono i fondali marini un elemento chiave della transizione ecologica e della sicurezza delle catene di approvvigionamento. Secondo la Banca Mondiale e l'Agenzia Internazionale per l'Energia, la domanda globale di tali minerali potrebbe aumentare fino al 450% entro il 2050 per consentire il conseguimento degli obiettivi dell'Accordo di Parigi (COP21, 2015)<sup>85</sup>.

Inoltre, valorizzando la propria posizione strategica nel Mediterraneo, l'Italia può ambire a diventare un *hub* di importazione sottomarina di energia verde, sia per soddisfare le esigenze interne, sia guardando alla domanda europea.

Questa nuova centralità della dimensione subacquea sollecita una duplice risposta: da un lato, un'accelerazione tecnologica che permetta di sviluppare capacità di osservazione, comunicazione, esplorazione e intervento sostenibili; dall'altro, la costruzione di un quadro di *governance* che, assicurando la piena attuazione della legge 26 gennaio 2026, n. 9 concernente le “Disposizioni in materia di sicurezza

<sup>82</sup> *The International Telecommunication Union (ITU): International summit outlines steps to improve resilience of submarine telecommunications cables worldwide, 27 February 2025.*

<sup>83</sup> *FAO: The State of World Fisheries and Aquaculture, 2024.*

<sup>84</sup> La dimensione subacquea assume rilievo anche per lo sviluppo di infrastrutture per il trasporto di energia. In tale contesto, la realizzazione delle infrastrutture di connessione tra la penisola e le isole maggiori, Sicilia e Sardegna, quali il *Tyrrhenian Link*, nonché tra la Sardegna la Corsica e l'Italia, quale il SA.CO.I 3, presentano una valenza strategica per garantire una migliore integrazione delle fonti rinnovabili, lo sviluppo del mercato integrato europeo dell'energia elettrica nonché maggiore sicurezza e adeguatezza del sistema elettrico nazionale

<sup>85</sup> *World Bank: The Mineral Intensity of the Clean Energy Transition (2020); International Energy Agency: Global Critical Minerals Outlook 2024.*



delle attività subacquee”, sia capace di coordinare sicurezza, industria, ricerca e cooperazione internazionale. Le sfide emergono sia sul piano della sicurezza – con la crescita di minacce ibride e di incidenti ai danni dei dotti sottomarini– sia su quello della valorizzazione economica e sostenibilità ambientale delle nuove attività di *deep-sea mining* e delle installazioni energetiche marine. Occorre, quindi, una riflessione responsabile sul bilanciamento tra sviluppo e tutela degli ecosistemi, che tenga conto dei rischi ambientali e delle opportunità economiche connesse allo sfruttamento minerario dei fondali.

Per l’Italia, la conoscenza della natura dei fondali e delle loro risorse rappresenta una condizione imprescindibile per la pianificazione dello spazio marittimo, per la valutazione dello stato ecologico degli ecosistemi, per la resilienza e la protezione delle infrastrutture critiche strategiche. In tale prospettiva, è necessario promuovere un approccio coordinato alla mappatura e allo studio dell’ambiente subacqueo, fondato sulla collaborazione tra amministrazioni pubbliche, istituzioni scientifiche e realtà operative del settore, al fine d’integrare le conoscenze tecnologiche e scientifiche disponibili e costruire una base informativa condivisa anche a supporto della pianificazione e della sicurezza marittima. La sicurezza nazionale dipende anche dalla conoscenza aggiornata delle infrastrutture sottomarine e dalla loro continua sorveglianza, sì da fronteggiarne l’intrinseca vulnerabilità che le caratterizza, in relazione alla loro rilevanza per la Nazione.

Ai fini della loro protezione, occorre pertanto incrementare le misure di ricognizione e monitoraggio dell’intero complesso delle reti di cavi e condotte, aggiornare i piani di emergenza e accrescere le capacità di risposta e d’intervento per il ripristino della loro funzionalità, in caso di danneggiamento.

È, quindi, necessario promuovere l’istituzione di un sistema coerente, che integri ricerca, industria e sicurezza, valorizzando il vantaggio tecnologico di cui l’Italia dispone.

### 2.11.2 Stoccaggio geologico di CO<sub>2</sub> e Georisorse

L’Italia punta a diventare un *hub* per la Cattura e lo Stoccaggio della CO<sub>2</sub> (CCS). In linea con il D.Lgs. 162/2011 e le recenti evoluzioni normative, occorre sostenere l’individuazione di siti idonei nel sottosuolo marino per il confinamento permanente di anidride carbonica, fondamentale per la decarbonizzazione dei settori *hard-to-abate*. Parallelamente, è importante promuovere la ricerca e la coltivazione di risorse geotermiche in mare e l’avvio di impianti pilota geotermici subacquei, valorizzando le analisi geologiche e modellistiche curate dagli Enti di ricerca e universitari con cui collabora il MASE.

### 2.11.3 Valorizzazione delle risorse minerarie dei fondali marini

È importante affrontare in maniera strutturata il tema della valorizzazione sostenibile delle risorse minerarie dei fondali marini, riconoscendone il valore strategico in chiave energetica, tecnologica e ambientale. Nei fondali giacciono, infatti, noduli polimetallici, solfuri e terre rare, cruciali per la transizione verso le energie rinnovabili, per la digitalizzazione, la difesa e l’industria ad alta tecnologia<sup>86</sup>.

In questa prospettiva, è necessario aggiornare il quadro normativo per il rilascio e la gestione dei titoli relativi alla ricerca e alla produzione di minerali solidi recuperabili dai fondali della piattaforma continentale, attraverso l’estensione della legge 613/1967 anche a tali risorse. Si tratta di un passaggio fondamentale che segna la volontà del Governo di affiancare al sostegno alla ricerca scientifica una rinnovata consapevolezza del rilievo strategico dei fondali marini, anche per lo sviluppo economico e per la transizione ecologica e digitale.

Il rilancio della dimensione subacquea si inserisce in un contesto internazionale nel quale l’*International Seabed Authority* (ISA)<sup>87</sup>, autorità istituita ai sensi della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto nel mare (UNCLOS), disciplina le attività di prospezione, esplorazione e sfruttamento dei fondali oceanici al di là della giurisdizione nazionale. Membro del gruppo A del Consiglio dell’ISA, ove siedono i Paesi maggiori consumatori e importatori delle risorse minerarie dei fondali marini (in particolare rame, zinco, nickel,

<sup>86</sup> Assumono rilievo i giacimenti di origine vulcanica a solfuri polimetallici (*Seafloor Massive Sulfide Deposits – SMS*) presenti nella piattaforma continentale tirrenica, che rappresentano un potenziale bacino di interesse nazionale per la ricerca, l’innovazione e lo sviluppo di filiere industriali strategiche.

<sup>87</sup> Istituita nel 1994 in base alla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (Unclos), l’*International Seabed Authority* si occupa di amministrare, per conto degli Stati membri, le risorse minerarie dei fondali marini dell’Area, nonché di assicurare che l’ambiente marino sia protetto nello svolgimento di queste attività e, infine, che la ricerca scientifica marina e la conoscenza dei fondali vengano promosse.



argento, molibdeno e manganese), l'Italia è attualmente impegnata nella finalizzazione del "Regolamento per lo sfruttamento delle risorse minerali dell'Area<sup>88</sup>" che dovrà disciplinare nel dettaglio l'attività di estrazione mineraria dai fondali marini al di là della giurisdizione nazionale<sup>89</sup>.

In tale quadro, le iniziative promosse dal MASE, anche in collaborazione con istituti di ricerca e soggetti industriali nazionali, come il monitoraggio dei georischii marini, rappresentano un primo passo verso la costruzione di una capacità nazionale di *governance* del settore.

Tuttavia, per operare efficacemente sia nei fondali marini sotto giurisdizione italiana, sia negli spazi internazionali disciplinati dall'ISA, è necessario colmare un vuoto legislativo e dotarsi di una chiara cornice normativa nazionale. L'Italia aveva già intrapreso negli anni Ottanta un percorso pionieristico: la legge 20 febbraio 1985, n. 41 e il relativo regolamento di attuazione (D.P.R. 11 marzo 1988, n. 200) disciplinavano le attività di esplorazione e coltivazione delle risorse minerarie dei fondi marini da parte di cittadini o società italiane. Tali disposizioni furono poi abrogate con la legge 2 dicembre 1994, n. 689, di ratifica della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS), con la quale risultavano in parte incompatibili. La stessa legge 689/1994 prevedeva l'adozione di un regolamento attuativo per definire i criteri e le procedure del patrocinio statale ai sensi dell'articolo 153 della Convenzione, ma tale regolamento non è mai stato emanato.

Successivamente, il Tribunale internazionale per il diritto del mare (ITLOS), con il parere del 2011 sulla "responsabilità internazionale degli Stati che sponsorizzano attività minerarie nei fondali marini profondi", ha ribadito che gli Stati devono dotarsi di una legislazione nazionale per adempiere agli obblighi di "dovuta diligenza" imposti dall'UNCLOS. L'assenza di tale legge è stata più volte indicata dagli operatori industriali italiani come la principale causa di mancato investimento nel settore. Diversi Paesi europei – tra cui Francia, Belgio, Germania, Regno Unito, Repubblica Ceca e Polonia – hanno già adottato normative specifiche, mentre altri, come i Paesi Bassi, le stanno elaborando.

Alla luce di ciò, è necessario dotarsi di una normativa per la valorizzazione sostenibile delle risorse minerarie sottomarine, in coerenza con gli *standard* internazionali e con gli obiettivi europei di autonomia strategica nelle catene di approvvigionamento di materie prime critiche. Ciò al fine di disporre di un quadro chiaro e aggiornato per l'esplorazione e la ricerca di minerali solidi, evitando rimandi a normative sugli idrocarburi o sulla piattaforma continentale non più aggiornate rispetto alle esigenze riferite alle peculiarità tecniche, ambientali e di sicurezza della dimensione subacquea. Tale normativa dovrà assicurare elevati *standard* di tutela della biodiversità e prevedere meccanismi di controllo e monitoraggio conformi ai principi dell'UNCLOS e alle raccomandazioni dell'ISA.

In sintesi, l'Italia deve recuperare un ruolo attivo nella definizione delle regole e nella partecipazione alle opportunità offerte dal nuovo scenario minerario subacqueo globale.

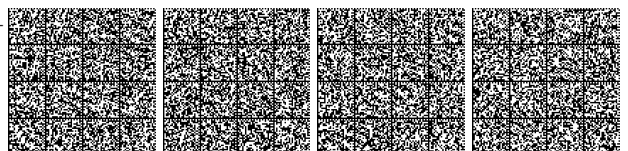
Il rilancio di tale ruolo passa attraverso:

- la definizione di un quadro normativo nazionale organico e innovativo per le attività di ricerca ed esplorazione mineraria sottomarina;
- il rafforzamento del coordinamento interministeriale tra MASE, MAECI, MIMIT, MIT, Difesa e Politiche del Mare;
- il coinvolgimento del sistema scientifico e industriale nazionale per lo sviluppo di tecnologie a basso impatto ambientale e per la valorizzazione dei fondali di interesse strategico;
- la partecipazione attiva dell'Italia ai lavori dell'ISA e agli organismi ONU ed europei che definiscono le regole sull'utilizzo sostenibile delle risorse marine.

In questa prospettiva, la dimensione subacquea supera l'ambito di ricerca e di esplorazione tecnologica, per assurgere al rango di direttrice strategica di politica industriale, energetica, ambientale e di sicurezza.

<sup>88</sup> Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, art. 1: Per «Area» s'intende il fondo del mare, il fondo degli oceani e il relativo sottosuolo, al di là dei limiti della giurisdizione nazionale.

<sup>89</sup> L'Italia ha contribuito ai lavori della commissione tecnico legale in tutte le fasi più rilevanti delle attività dell'ISA, da quelle organizzative del suo funzionamento, alla redazione dei regolamenti di esplorazione sino alla preparazione del codice di sfruttamento.



#### 2.11.4 La ricerca scientifica come acceleratore dello sviluppo sostenibile

Lo studio, la modellazione e il monitoraggio dei fondali marini richiedono un approccio fortemente multidisciplinare, che integri geofisica, geologia marina, oceanografia, sismologia, ecologia ed ingegneria ambientale. La ricerca scientifica è, quindi, chiamata a svolgere un ruolo di acceleratore dello sviluppo sostenibile, capace di connettere la conoscenza dei processi naturali con la pianificazione delle attività economiche, industriali ed energetiche in mare, anche attraverso il trasferimento tecnologico alle imprese.

Un uso sostenibile e sicuro dei fondali marini richiede, infatti, una *governance* fondata sulla conoscenza. Ciò implica una forte sinergia tra osservazione, modellazione, innovazione tecnologica e cooperazione istituzionale.

In tale quadro, gli enti pubblici di ricerca — OGS, CNR, ISPRA, INGV, CoNISMa, ENEA, Stazione Zoologica Anton Dohrn e le Università — svolgono un ruolo cruciale per:

- sviluppare tecnologie per il monitoraggio ambientale subacqueo (sensori, veicoli autonomi, fibre ottiche, gravimetria quantistica, *imaging 3D/4D*);
- promuovere la condivisione dei dati secondo i principi FAIR (*Findable, Accessible, Interoperable, Reusable*);
- sostenere una gestione nazionale integrata della flotta di ricerca, basata su merito scientifico, efficienza e cooperazione;
- semplificare le procedure autorizzative per l'impiego di mezzi autonomi di superficie e subacquei (*glider, AUV, drifter*, profilatori Argo).

Nonostante le competenze maturate, permangono alcune criticità strutturali:

- una mappatura ancora incompleta dei fondali italiani e dei loro processi geologici (faglie, frane, vulcani sottomarini, aree mineralizzate);
- la mancanza di una cartografia integrata, aggiornata e condivisa, utile alla pianificazione marittima e alla protezione civile;
- la frammentazione normativa e la complessità autorizzativa che ostacolano le attività di ricerca e monitoraggio;
- l'assenza di regole per l'uso di sistemi autonomi subacquei e per la raccolta sistematica dei dati ambientali;
- la necessità di conciliare la crescita di infrastrutture marine (eolico d'altura, cavi, condotte) con la tutela degli ecosistemi e del patrimonio culturale sommerso.

È necessario affrontare queste criticità, concentrando l'azione e la cooperazione tra mondo scientifico, istituzioni e imprese sui seguenti temi:

- mappatura integrata dei fondali marini  
realizzare una cartografia nazionale ad alta risoluzione dei fondali italiani, integrando rilievi morfo batimetrici, geofisici, geologici e biologici. Tale mappatura dovrà costituire la base conoscitiva per la pianificazione dello spazio marittimo, la protezione civile, la gestione delle risorse e lo sviluppo di un *Digital Twin* del mare, ossia un modello digitale dinamico capace di simulare in tempo reale le condizioni fisiche e ambientali dello spazio marino;
- monitorare i georischi e le dinamiche naturali  
aggiornare la mappatura delle faglie sismogenetiche, delle frane sottomarine e dei vulcani marini, estendendo verso mare la rete sismica nazionale e sviluppando reti multi-parametriche basate su fibre ottiche, radar costieri e piattaforme d'altura. L'obiettivo è comprendere e mitigare i rischi derivanti da eventi complessi come terremoti, tsunami e instabilità costiere;
- valorizzazione sostenibile delle georisorse  
individuare le aree potenzialmente idonee al prelievo di sabbie relitte per il ripascimento costiero, alla produzione geotermica e all'eventuale sfruttamento di depositi a solfuri polimetallici (*Seafloor Massive Sulfide Deposits – SMS*) presenti nella piattaforma tirrenica; ogni attività dovrà essere supportata da valutazioni ambientali rigorose e da tecnologie estrattive a basso impatto, promuovendo nel contempo il riciclo dei materiali e l'economia circolare;
- tutelare l'ambiente e il patrimonio sommerso



integrare le conoscenze geologiche e geomorfologiche nella gestione delle Aree Marine Protette e nelle opere marittime; proseguire nella realizzazione di una mappatura e regolamentazione dei relitti di interesse storico, archeologico e ambientale, valorizzandoli come parte del patrimonio culturale e identitario del Paese.

- promuovere l'innovazione tecnologica e la cooperazione scientifica
- sostenere lo sviluppo di tecnologie avanzate “*Made in Italy*” per l'esplorazione, il monitoraggio e la modellazione dei fondali, tra cui:
  - *Digital Twin* geologico-marini;
  - robotica e intelligenza artificiale per l'esplorazione automatizzata;
  - reti intelligenti subacquee (*Internet of Underwater Things – IoUT*);
  - osservazione satellitare applicata alla geologia dei fondali;
  - piattaforme *blockchain* per la tracciabilità dei dati geospaziali e ambientali.

L'esigenza di regole per l'impiego dei sistemi autonomi subacquei e per la raccolta sistematica dei dati ambientali trova una prima risposta nella citata Legge 9/2026 “*Disposizioni in materia di sicurezza delle attività subacquee*”, che pone le basi per la definizione di una regolamentazione tecnica dei mezzi subacquei e della qualificazione professionale degli operatori. Il provvedimento prevede, inoltre, l'istituzione dell'Agenzia per la sicurezza delle attività subacquee, alla quale saranno affidati compiti di raccordo e valorizzazione delle conoscenze tecnologiche e scientifiche nazionali sull'ambiente subacqueo.

In questa prospettiva, s'intende realizzare una cartografia nazionale dei fondali marini, quale piattaforma condivisa di conoscenze a supporto della pianificazione, della tutela ambientale e dello sviluppo delle attività economiche in mare. Parallelamente, la ricerca dovrà essere pienamente integrata nella *governance* del mare, diventando uno degli strumenti a supporto delle decisioni pubbliche e industriali in materia di sicurezza, energia, ambiente e innovazione.

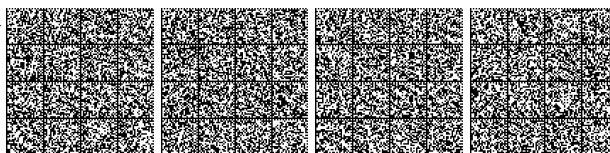
### 2.11.5 Sicurezza delle infrastrutture subacquee e innovazione

La sicurezza delle infrastrutture subacquee rappresenta una priorità strategica per la tutela degli interessi nazionali, la resilienza economica e la sovranità tecnologica del Paese. Cavi per le telecomunicazioni, condotte energetiche, sensori e piattaforme d'altura costituiscono la dorsale invisibile della connettività, dell'approvvigionamento energetico e della sicurezza digitale. In tale contesto, assume particolare rilievo il potenziamento delle capacità nazionali di sorveglianza e monitoraggio dell'ambiente subacqueo, quale presupposto per la protezione delle infrastrutture critiche e la resilienza delle reti energetiche e digitali. La loro vulnerabilità, in un contesto di minacce ibride e tecnologicamente sofisticate, impone una risposta coordinata che integri sicurezza, innovazione e cooperazione internazionale.

Con il decreto legislativo n. 134 del 2024, che recepisce la direttiva (UE) 2022/2557 sulla resilienza delle entità critiche, l'Italia ha definito un percorso vincolante fino al 2027 per il rafforzamento della resilienza delle infrastrutture critiche. Tale percorso si inserisce in una strategia più ampia che mira a consolidare la superiorità tecnologica e la sovranità industriale nazionale anche nella dimensione subacquea, valorizzando la capacità del sistema Paese di operare lungo l'intera filiera: dall'individuazione e regolamentazione delle infrastrutture sottomarine d'interesse nazionale, alla loro progettazione, costruzione manutenzione, sorveglianza e difesa.

In particolare, il nostro Paese intende valorizzare ulteriormente il ruolo delle tecnologie subacquee per la sicurezza e il monitoraggio dei fondali, con particolare attenzione alla protezione di infrastrutture d'interesse nazionale, quali cavi sottomarini, condotte energetiche, impianti d'altura e possibili *data center*. Inoltre, particolare attenzione va rivolta allo sviluppo di sistemi autonomi e semi-autonomi, della sensoristica avanzata, di piattaforme di sorveglianza e tecnologie per l'ispezione e la manutenzione subacquea.

L'industria italiana, forte di una tradizione consolidata nei settori marittimo, energetico e della difesa, è oggi in grado di offrire soluzioni integrate a supporto delle esigenze civili, militari e *dual-use*. Tale posizionamento consente di sviluppare tecnologie applicabili tanto alla sicurezza, al monitoraggio e alla sorveglianza, quanto alla costruzione, manutenzione, estrazione sostenibile di risorse e gestione di impianti d'altura, includendo la progettazione e la posa di cavi sottomarini a lunga percorrenza, segmento nel quale l'Italia detiene una presenza industriale di rilievo a livello globale.



In questo quadro, il sistema nazionale è chiamato a evolvere verso un modello integrato di sorveglianza sottomarina, fondato su sensoristica di fondale di nuova generazione, capacità autonome e reti digitali di comando e controllo in tempo reale. Un concreto passo in avanti in questa direzione è stato compiuto coll'istituzione del *Critical Underwater Infrastructure Security Centre* (CUISC), presso la Centrale Operativa della Marina. Il potenziamento delle capacità di monitoraggio e analisi dei dati contribuirà a migliorare la tempestività dei processi decisionali e operativi nella dimensione subacquea.

Parallelamente, lo sviluppo di una rete sensoristica ibrida - composta da boe intelligenti, veicoli subacquei senza pilota e piattaforme fisse interconnesse tramite architetture digitali interoperabili - consentirà d'addivenire a un'*Underwater Situational Awareness*, individuando e classificando automaticamente anomalie ambientali e operative grazie a tecnologie di posizionamento e navigazione avanzate.

In coerenza con le politiche europee, l'Italia sostiene l'avvio di un meccanismo di protezione dei cavi sottomarini nel bacino del Mediterraneo, per il quale ha manifestato disponibilità a candidarsi come Nazione ospitante. Tale meccanismo costituirà un'infrastruttura strategica per armonizzare le capacità di sorveglianza, favorire la condivisione multilaterale dei dati attraverso l'evoluzione di sistemi già esistenti - come il *Common Information Sharing Environment* (CISE) - realizzare una difesa integrata delle reti critiche nel Mediterraneo, rafforzando al contempo la cooperazione euro-atlantica in materia di sicurezza marittima.

È necessario rafforzare la protezione e la resilienza delle infrastrutture subacquee critiche, favorendo l'evoluzione del sistema nazionale di sorveglianza verso un modello digitale, tecnologicamente avanzato e interoperabile con le reti europee di sicurezza. È, inoltre, necessario consolidare e incrementare il vantaggio tecnologico e la sovranità dell'industria nazionale, sostenendo la ricerca e lo sviluppo di piattaforme di nuova generazione e la crescita di un ecosistema capace di coniugare esigenze civili e di difesa, mantenendo le autonome finalità dei comparti.

In prospettiva, sarà necessario definire un quadro giuridico aggiornato, anche alla luce delle disposizioni contenute nella Legge 9/2026 "*Disposizioni in materia di sicurezza delle attività subacquee*" e dell'evoluzione delle norme europee e internazionali marittime.

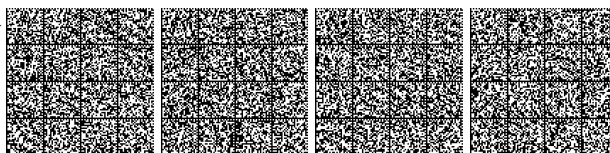
Un ulteriore obiettivo consiste nel costruire un sistema di competenze specialistiche, interoperabili e certificate, indispensabile per garantire la sicurezza e la sostenibilità della dimensione subacquea. È importante promuovere l'avvio di percorsi formativi condivisi con università, enti di ricerca e operatori strategici, in coordinamento con la costituenda Agenzia per la Sicurezza delle Attività Subacquee e con le autorità competenti in materia di sicurezza cibernetica, al fine di armonizzare *standard*, rafforzare le capacità nazionali e sviluppare un dedicato sistema formativo.

Infine, l'Italia intende consolidare il proprio ruolo nella sicurezza subacquea, in un'ottica militare di cooperazione euro-atlantica, favorendo la creazione di un centro di eccellenza di riferimento per la dottrina, l'innovazione e la cooperazione internazionale, che valorizzi le sinergie tra Difesa, sicurezza marittima, industria e ricerca e rafforzi la proiezione strategica nazionale.

### 2.11.6 Industria e imprese subacquee

Una forma di raccordo permanente e pervasiva tra imprese, istituzioni e mondo della ricerca, costituisce una condizione essenziale per la crescita sostenibile e competitiva della dimensione subacquea nazionale. La tutela degli ecosistemi, lo sviluppo di tecnologie per l'esplorazione e l'utilizzo sostenibile delle risorse marine - biologiche, energetiche e minerarie - nonché la sicurezza delle infrastrutture e delle attività marittime anche subacquee, richiedono un dialogo continuo tra chi produce beni e servizi strategici, chi regola e controlla e chi genera competenze e innovazione.

Le imprese attive nel settore subacqueo rappresentano un comparto ad alta intensità tecnologica e in rapida evoluzione, caratterizzato da un significativo potenziale di crescita ma anche da un'elevata complessità operativa. Esse necessitano di un quadro di riferimento chiaro, stabile e coerente, capace di favorire innovazione, sicurezza e valorizzazione del capitale umano, evitando al contempo approcci frammentati o eccessivamente settoriali. In questa prospettiva, è necessario coniugare le esigenze economiche e industriali con gli obiettivi di tutela ambientale e sicurezza del lavoro, favorendo la valorizzazione e lo sviluppo sostenibile di un comparto che rappresenta un'eccellenza italiana, nel contesto della strategia industriale marittima europea e nazionale, evitando sia restrizioni immotivate sia usi indiscriminati delle risorse marine.



In tale contesto, l'industria italiana del settore marittimo e subacqueo ricopre un ruolo determinante, grazie a competenze consolidate lungo l'intera filiera, dalla superficie ai fondali, e alla capacità di utilizzare efficacemente piattaforme, sistemi e tecnologie complesse.

L'Italia punta così a consolidare un sistema subacqueo integrato, competitivo e rispettoso dell'ambiente, in cui le principali realtà industriali – attive nella cantieristica, nell'ingegneria d'altura, nell'elettronica e nella robotica subacquea – operino in sinergia con le istituzioni e i centri di ricerca per sviluppare tecnologie avanzate a basso impatto ambientale, rafforzando la capacità tecnologica della Nazione e il suo ruolo nel Mediterraneo e in Europa.

Le opportunità offerte dall'economia subacquea non riguardano esclusivamente le imprese che operano direttamente nei fondali marini, ma si estendono a un ecosistema industriale ben più ampio e trasversale. Settori apparentemente distanti – dalla farmaceutica all'agroalimentare, dal tessile alle telecomunicazioni – possono trarre significativi vantaggi dallo sviluppo economico nei fondali marini. Materie prime, principi attivi, biomateriali e tecnologie sviluppate per l'ambiente subacqueo troveranno, infatti, applicazioni concrete e ad alto valore aggiunto in numerosi comparti produttivi in futuro, aprendo scenari di sviluppo economico che invitano imprese di ogni settore a guardare al mare come a una nuova frontiera di innovazione e competitività. Le sinergie non si limitano ai settori tradizionali: le tecnologie sviluppate per operare in ambienti estremi e isolati come i fondali marini presentano interdipendenze significative con quelle richieste dall'economia dello spazio, anch'essa fondata sulla capacità di operare in contesti inaccessibili e lontani dall'infrastruttura terrestre, suggerendo come i progressi nell'uno e nell'altro dominio siano destinati ad alimentarsi reciprocamente.

In coerenza con la legge 9/2026 recante “*Disposizioni in materia di sicurezza delle attività subacquee*” e con i relativi regolamenti attuativi, è inoltre importante promuovere la definizione di un sistema dedicato di formazione e qualificazione professionale, perseguendo l'armonizzazione degli *standard* tecnici nazionali e internazionali. L'Agenzia per la Sicurezza delle Attività Subacquee (ASAS) rappresenta il riferimento nazionale per l'attuazione di tali indirizzi e la definizione, dei percorsi formativi relativi alle qualificazioni professionali, garantendo un sistema di competenze omogeneo, certificato e riconosciuto anche a livello europeo.

L'Italia, inoltre, intende assumere un ruolo proattivo nei processi di armonizzazione europea e internazionale delle qualificazioni e della sicurezza subacquea professionale, promuovendo accordi e tavoli tecnici con la Commissione europea (DG EMPL, DG GROW) e i principali organismi tecnici internazionali per la definizione degli *standard* nel settore. Tale dialogo strutturato consentirà di contribuire all'elaborazione di linee guida comuni e al riconoscimento reciproco delle qualifiche professionali, favorendo la libera circolazione degli operatori e la competitività delle imprese italiane nel contesto europeo e internazionale.

Parallelamente, è importante promuovere l'internazionalizzazione del sistema industriale subacqueo, rafforzando la collaborazione tra le imprese italiane e le associazioni di categoria, al fine di favorire la partecipazione delle aziende nazionali ai mercati globali e ai principali programmi europei per la sicurezza e la transizione energetica d'altura.

In questa prospettiva, è inoltre importante valorizzare e condividere le linee guida e le buone pratiche italiane, contribuendo all'aggiornamento del Quadro strategico dell'Unione europea per la salute e sicurezza sul lavoro 2021-2027, così da rafforzare il ruolo dell'Italia nei processi di definizione degli *standard* europei. A tal fine, è necessario costruire un ecosistema competitivo e innovativo, in cui pubblico e privato cooperino per lo sviluppo di tecnologie avanzate, la creazione di filiere integrate e la crescita di professionalità altamente specializzate.

È rilevante, a tale proposito, il ruolo dell'Agenzia per la Sicurezza delle Attività Subacquee, per il coordinamento della cooperazione internazionale ed europea nella materia subacquea, in raccordo con MAECI e MIT, al fine di garantire posizioni nazionali unitarie e coerenti.

Attraverso queste azioni, l'Italia potrà consolidare un sistema subacqueo integrato, competitivo e sostenibile, capace di coniugare sviluppo industriale, sicurezza e innovazione tecnologica. Le principali realtà industriali nazionali – attive nei settori della cantieristica, dell'ingegneria d'altura, dell'elettronica e della robotica subacquea – potranno operare in sinergia con le istituzioni pubbliche e i centri di ricerca per sviluppare



soluzioni a basso impatto ambientale e ad alto contenuto tecnologico, contribuendo a rafforzare la sovranità industriale e tecnologica italiana.

### 2.11.7 *Governance* della dimensione subacquea e coordinamento strategico nazionale

L'esperienza maturata dall'Italia nel campo della sicurezza delle attività d'altura costituisce un riferimento fondamentale per l'evoluzione della *governance* nella dimensione subacquea. Dopo l'incidente al pozzo "Macondo" della piattaforma *Deepwater Horizon* (Golfo del Messico, 2010), l'Unione europea ha adottato la Direttiva 2013/30/UE sulla sicurezza delle operazioni di prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi in mare, che ha fissato *standard* minimi per la prevenzione e la gestione degli incidenti gravi.

L'Italia ha recepito tale direttiva con il Decreto legislativo 18 agosto 2015, n. 145, istituendo presso il MASE il Comitato per la sicurezza delle operazioni a mare, organismo tecnico-consultivo indipendente dalla funzione di rilascio delle licenze. Il Comitato svolge funzioni di vigilanza sul rispetto degli *standard* di sicurezza, di prevenzione degli incidenti e di tutela dell'ambiente marino, rappresentando un modello di riferimento per l'approccio interministeriale e basato sulla competenza tecnico-scientifica.

Questo modello costituisce oggi un precedente significativo per la costruzione di un sistema nazionale di sicurezza subacquea più ampio e coerente, esteso a tutte le attività condotte nella dimensione subacquea non riconducibili al settore degli idrocarburi. In tale prospettiva, è centrale il ruolo dell'Agenzia per la Sicurezza delle Attività Subacquee, quale autorità nazionale per la prevenzione delle interferenze tra attività militari e civili, regolamentazione tecnica, qualificazioni professionali e innovazione nel settore subacqueo.

L'Agenzia, preposta alla tutela degli interessi nazionali nel campo della sicurezza delle attività subacquee, opera sotto la vigilanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri o dell'Autorità politica delegata, che impartisce le direttive necessarie ad assicurare l'indirizzo unitario delle politiche nella dimensione subacquea. Essa concorre a definire le misure per la verifica, la ricognizione, il monitoraggio e la sorveglianza delle infrastrutture subacquee di interesse nazionale; alla definizione di linee guida tecniche per lo sviluppo delle tecnologie subacquee; all'individuazione e promozione di soluzioni innovative volte a garantire la sicurezza, la sostenibilità e la resilienza delle attività e dei sistemi subacquei.

In attuazione delle disposizioni contenute nella legge istitutiva e nei relativi regolamenti, le sue funzioni si integreranno con quelle del Comitato per la sicurezza delle operazioni a mare, in un quadro di cooperazione istituzionale e tecnica volto ad assicurare coerenza normativa, efficienza dei controlli e tutela dell'ambiente marino.

La creazione di una *governance* unitaria e tecnologicamente avanzata della sicurezza subacquea rappresenta un obiettivo strategico di lungo periodo. Essa consentirà all'Italia di disporre di un sistema coordinato di sorveglianza, prevenzione e risposta alle emergenze nella dimensione subacquea, rafforzando al contempo la resilienza, la capacità industriale e il ruolo internazionale della Nazione nel settore della sicurezza marittima e della gestione sostenibile delle attività in mare.



## 2.12 IL SISTEMA DELLE ISOLE MINORI MARINE

### 2.12.1 Le isole minori marine

L'Italia vanta un sistema di isole minori marine particolarmente articolato. I Comuni delle isole minori italiane sono trentacinque, distribuiti in sette Regioni (Campania, Lazio, Liguria, Puglia, Sardegna, Sicilia, Toscana), con circa 220mila residenti e un numero, di gran lunga superiore, di turisti che le visitano.

L'insularità comporta tuttavia una condizione di disagio continuo che incide sull'accesso ai servizi fondamentali, sulla continuità territoriale, sulla competitività economica e sulla tenuta demografica delle comunità residenti. Questi svantaggi non sono riconducibili a carenze contingenti, ma derivano da fattori strutturali, geografici, infrastrutturali, logistici e amministrativi che rendono necessarie politiche pubbliche mirate, durevoli e ispirate da una visione d'insieme. L'insularità comporta maggiori costi di trasporto di persone e merci, una dipendenza strutturale dai collegamenti marittimi, una maggiore vulnerabilità agli eventi meteo-marini e climatici, difficoltà di attrazione e permanenza del personale sanitario e scolastico, nonché limiti oggettivi alla capacità amministrativa locale.

Nel corso del 2025, il Governo ha approvato il disegno di legge recante “*Disposizioni per la valorizzazione delle isole minori marine, lagunari e lacustri*”, segnando un passaggio di rilievo nel riconoscimento istituzionale della specificità insulare. Il provvedimento, una volta concluso l'iter parlamentare, è destinato a costituire il quadro normativo organico di riferimento per le politiche insulari, fondato su strumenti di programmazione pluriennale, risorse dedicate e meccanismi strutturali di coordinamento tra Stato, regioni ed enti locali. La crescente attenzione del Governo sulle isole minori si è, altresì, manifestata nella decisione espressa dal Ministro per le Politiche del mare d'istituzionalizzare gli “Stati Generali delle Isole Minori Marine” con cadenza biennale, fissando il prossimo appuntamento nel 2027. Ciò al fine di fare il punto sull'attuazione di tutte le misure proposte nei diversi campi di azione e sulla concreta realizzazione dei progetti esposti nella prima edizione svoltasi a Lipari nel mese di ottobre del 2025.

Le politiche insulari sono ricondotte all'interno di una visione unitaria del sistema marittimo nazionale, che integra continuità territoriale, portualità, trasporti marittimi, sicurezza, giustizia, sanità, istruzione, tutela ambientale, turismo, gestione delle risorse e resilienza infrastrutturale. L'azione dello Stato non è, pertanto, circoscritta alla pur doverosa compensazione degli svantaggi, ma deve essere orientata alla valorizzazione delle isole minori come componenti attive dell'economia del mare, ambiti di sperimentazione avanzata e laboratori di politiche pubbliche integrate.

Tale intento trova riscontro anche nelle politiche della Commissione Europea, improntate all'affermazione del principio del *right to stay*, attraverso la promozione di una politica di sviluppo diffuso, in grado di assicurare i servizi essenziali. Si vuole in tal modo contrastare, *in primis*, il fenomeno dello spopolamento, assicurando agli isolani, con misure economiche adeguate, il diritto di costruire il loro futuro nel posto che considerano “casa”.

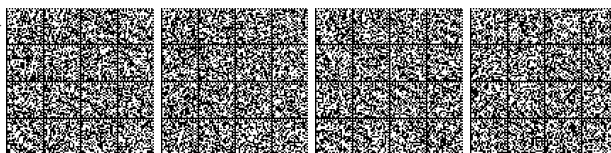
A tal fine, è necessario garantire in maniera compiuta la continuità territoriale, assicurando la centralità delle isole minori all'interno della futura strategia europea di coesione territoriale, con interventi mirati ai bisogni concreti di quei territori.

La specificità delle isole minori marine richiede, inoltre, soluzioni dedicate, quali il loro inquadramento in Zone Economiche Speciali (ZES). Di altrettanta utilità, sulla falsariga di esperienze virtuose straniere, potrebbe essere la creazione di agenzie di assistenza tecnica alle autorità locali isolane, per sostenerle nella realizzazione di procedure complesse quali quelle ad evidenza pubblica.

Per tutti questi motivi, occorre un approccio unitario ed integrato, sotto la guida del Cipom, volto a recepire le specifiche istanze delle comunità insulari e a promuoverle nelle opportune sedi istituzionali. In tale contesto, merita menzione la decisione di convocare gli Stati generali delle isole minori marine, con cadenza biennale.

### 2.12.2 Il diritto alla salute

Le isole marine minori presentano criticità strutturali e persistenti nell'accesso ai servizi sanitari, riconducibili alla condizione di insularità, alla ridotta dimensione demografica dei bacini di utenza e alla frammentazione



territoriale dei presidi. Tali criticità si manifestano nella limitata disponibilità di servizi specialistici, nella discontinuità degli organici sanitari, nella difficoltà di garantire la presenza stabile di personale medico e infermieristico, nonché nella dipendenza dai trasferimenti verso la terraferma per prestazioni diagnostiche, terapeutiche e di emergenza. A ciò si aggiungono l'esposizione agli eventi meteomarinari - che può compromettere la regolarità dei collegamenti - e l'inadeguatezza o l'assenza di infrastrutture dedicate al trasporto sanitario d'urgenza.

In tale contesto, è necessario riconoscere che l'accesso effettivo, tempestivo e continuativo ai servizi sanitari costituisce un presupposto essenziale per la permanenza delle comunità insulari e per l'effettività dei diritti di cittadinanza. In continuità con le misure previste dal disegno di legge sulle isole minori, l'obiettivo è l'ulteriore rafforzamento delle reti sanitarie integrate mare-terra, basate su presidi territoriali potenziati, elisuperfici, collegamenti sanitari dedicati e sistemi strutturali di telemedicina, superando approcci emergenziali e frammentari.

È, altresì, opportuno promuovere il coordinamento della pianificazione sanitaria per le isole minori marine con la pianificazione portuale e dei collegamenti marittimi, assicurando coerenza tra infrastrutture, servizi, protocolli operativi e gestione delle emergenze.

Inoltre, occorre promuovere politiche strutturali di attrazione e stabilizzazione del personale sanitario nelle isole minori, attraverso incentivi economici, misure logistiche, soluzioni abitative dedicate e percorsi professionali specifici, riconoscendo che la continuità dei servizi dipende in modo determinante dalla presenza stabile delle risorse umane. È importante favorire la telemedicina, il monitoraggio a distanza e l'integrazione funzionale con le reti sanitarie regionali, quali strumenti tendenzialmente ordinari di erogazione dei servizi, in particolare per la gestione delle patologie croniche e della medicina territoriale, riducendo la necessità di trasferimenti verso la terraferma e rafforzando l'autonomia sanitaria delle comunità insulari.

Se, per un verso, va promossa una sanità di precisione e non generalizzata, d'altro canto, i cittadini - con apposita, adeguata formazione e attraverso corsi *ad hoc* - possono diventare soccorritori di primo livello, imparando, ad esempio, ad utilizzare i defibrillatori. Ciò, al fine di ridurre la distanza tra i professionisti della salute e i normali cittadini.

Infine, è importante perseguire una formazione specifica d'infermieri professionali, creando le figure - già esistenti in altri Paesi (ad es. il Canada) - degli "infermieri interventisti", dotati di particolare specializzazione e capaci di stabilizzare un paziente in condizioni critiche, prima del trasferimento in una struttura attrezzata.

### 2.12.3 Il settore scolastico e formativo nelle isole minori

La fragilità del sistema scolastico nelle isole minori rappresenta un altro dei principali fattori di spopolamento strutturale, incidendo in modo diretto sulle scelte di permanenza delle famiglie e sulla capacità dei territori insulari di costituire un ambiente attrattivo per le nuove generazioni. L'accesso a un'offerta educativa stabile e di qualità costituisce, infatti, un presupposto essenziale per la continuità delle comunità residenti e per la sostenibilità sociale ed economica dei territori.

Le criticità del sistema scolastico insulare sono riconducibili a una pluralità di fattori strutturali: la discontinuità degli organici, determinata dalla difficoltà di attrazione e permanenza del personale docente e amministrativo; la limitata articolazione dell'offerta formativa, condizionata dal ridotto sviluppo demografico e dalla frammentazione territoriale; le difficoltà logistiche legate alla dipendenza dai collegamenti marittimi e alla vulnerabilità ai fattori meteomarinari; la condizione non ottimale degli immobili destinati a tale scopo; nonché il persistente divario digitale rispetto alle isole maggiori e alla Penisola, che incide sull'accesso alle risorse educative, alle reti formative e alle opportunità di innovazione didattica. Tali criticità acquisiscono le dinamiche di marginalizzazione educativa e territoriale, con effetti cumulativi nel medio e lungo periodo.

In coerenza con il quadro normativo dedicato alle isole minori, la strategia è orientata a garantire la stabilità e la continuità degli istituti scolastici insulari, superando approcci emergenziali e temporanei. A tal fine, è necessario rafforzare strutturalmente gli organici, introdurre incentivi economici, logistici e professionali per il personale docente, ATA e dirigente, nonché misure specifiche per favorire la permanenza pluriennale nelle sedi insulari.



Particolare rilievo è attribuito alla valorizzazione dell'uso strutturale delle tecnologie digitali e della connettività a banda ultra-larga, considerate condizioni abilitanti per l'equità educativa nei contesti insulari. La didattica digitale integrata, l'accesso a piattaforme nazionali di apprendimento e la partecipazione a reti educative interterritoriali consentono di ampliare e diversificare l'offerta formativa, superando i limiti dimensionali delle scuole insulari e garantendo *standard* educativi comparabili alle altre realtà nazionali. In tale ambito, è importante promuovere percorsi formativi coerenti con le specificità e le potenzialità delle economie insulari, con particolare riferimento alle economie del mare, al turismo sostenibile, alla portualità, alla nautica, alla tutela ambientale e alla gestione delle risorse marine e costiere. Il rafforzamento del legame tra scuola, formazione, lavoro e territorio è perseguito attraverso l'integrazione con le filiere produttive locali, i servizi marittimi, le aree marine protette e i sistemi portuali, favorendo la costruzione di competenze spendibili localmente e contrastando i processi di emigrazione formativa.

#### 2.12.4 Sicurezza, giustizia e protezione civile nelle isole minori

Le isole minori presentano criticità strutturali e persistenti anche sotto il profilo della sicurezza pubblica, dell'accesso alla giustizia e della gestione delle emergenze, riconducibili alla condizione di insularità, alla distanza dai centri decisionali e operativi, nonché alla frammentazione territoriale dei presidi dello Stato. Tali criticità incidono in modo significativo sulla resilienza delle comunità insulari e sulla capacità di garantire livelli di tutela e protezione equivalenti a quelli della terraferma.

In particolare, la ridotta presenza di forze di polizia e di presidi giudiziari, la difficoltà di assicurare servizi di prossimità continuativi e la dipendenza dai collegamenti marittimi e aerei per l'intervento tempestivo delle autorità competenti possono determinare ritardi operativi e vulnerabilità sistemiche. A ciò si aggiunge l'elevata esposizione delle isole minori a rischi naturali, ambientali e meteomarini - inclusi eventi estremi, fenomeni vulcanici e sismici, dissesti costieri e incidenti marittimi - che richiedono assetti di protezione civile specificamente calibrati sulle caratteristiche insulari, sulla limitata accessibilità dei territori e su un requisito d'autosufficienza logistica.

È necessario promuovere un rafforzamento integrato e strutturale dei sistemi locali di sicurezza, giustizia e protezione civile, assumendo la specificità insulare come elemento centrale nella pianificazione del rischio e nell'organizzazione delle funzioni pubbliche. Occorre, pertanto, orientare e potenziare le capacità operative locali, rafforzare i sistemi di allerta precoce, promuovere la formazione della popolazione e degli operatori, e garantire un coordinamento efficace e permanente con le componenti operative dello Stato.

Particolare attenzione è riservata all'integrazione tra protezione civile, sistemi portuali e aeroportuali - con particolare riferimento quello dei punti di atterraggio occasionali per elicotteri - e relativi servizi, al fine di assicurare la piena operatività degli interventi di emergenza anche in condizioni meteomarine avverse. Pertanto, è opportuno promuovere il coordinamento della pianificazione di emergenza per le isole minori con la pianificazione aeroportuale, portuale, dei trasporti e delle infrastrutture critiche, rafforzando la capacità di risposta rapida e la continuità delle funzioni essenziali.

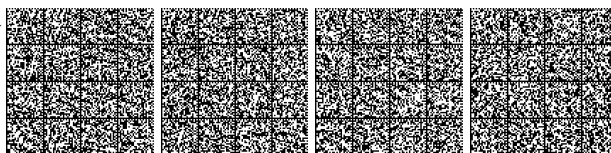
Sul versante della giustizia, è inoltre importante promuovere soluzioni di prossimità, prevedendo ad esempio forme locali d'esecuzione della pena<sup>90</sup> e il ricorso strutturale a strumenti digitali per l'erogazione dei servizi giudiziari, la celebrazione di attività processuali a distanza e l'accesso virtuale ai servizi amministrativi della giustizia, riducendo le barriere territoriali e logistiche.

#### 2.12.5 Continuità territoriale, trasporti e mobilità

La difficoltà e discontinuità dei collegamenti marittimi e aerei rappresenta il principale fattore strutturale di svantaggio delle isole minori, incidendo in modo diretto sull'accesso ai servizi essenziali, sulla competitività economica dei territori e sulla qualità della vita delle comunità residenti.

Le criticità del sistema dei trasporti insulari riguardano la regolarità dei collegamenti, spesso compromesse da fattori meteomarini e dalla vetustà delle flotte; l'adeguatezza e la resilienza degli approdi e delle infrastrutture portuali, non sempre in grado di garantire l'operatività in condizioni avverse; la sostenibilità

<sup>90</sup> È già in corso di attuazione il progetto "Recidiva Zero", che consentirà ai soggetti recuperati alla fine di questo percorso di restare nei luoghi, e dunque anche nelle isole minori, in cui hanno espiato la pena ed imparato a vivere di un lavoro onesto.



economica dei servizi, caratterizzati da elevati costi di esercizio e da una domanda fortemente stagionalizzata; nonché la frammentazione delle competenze tra i diversi livelli di governo. Tali elementi determinano discontinuità nei servizi, incertezza nei tempi di collegamento e una ridotta integrazione tra trasporto marittimo, mobilità interna e accesso ai servizi pubblici fondamentali.

L'evoluzione del panorama normativo, con particolare riguardo alla gestione dei collegamenti marittimi con le isole minori, ha registrato un progressivo e pregnante coinvolgimento delle Regioni<sup>91</sup> che sono investite, per i servizi di trasporto marittimo svolti "prevalentemente" nel loro ambito territoriale, di tutte le funzioni in materia, comprese quelle di programmazione e di indirizzo, di pianificazione organizzativa e delle reti, di determinazione tariffaria, di indizione delle gare, di integrazione modale, di revisione contrattuale, di monitoraggio, ecc.

Ai sensi della vigente normativa, allo Stato residuano le funzioni di sicurezza di cui al D.P.R. n. 753/1980, l'adozione di linee guida e principi quadro per la riduzione dell'inquinamento derivante dal sistema di trasporto pubblico, nonché la tipica vigilanza sull'esercizio della delega oltre che il finanziamento. Nell'ambito di tali potestà, lo Stato e, in particolare, il MIT verifica l'armonizzazione del riparto di attribuzioni tra lo Stato stesso e le Regioni, definendo, laddove occorrente appositi interventi di armonizzazione.

Per quanto attiene ai restanti collegamenti anche di cabotaggio relativi alle linee esorbitanti l'ambito regionale, è necessario evitare sovrapposizioni tra l'azione dello Stato e quello di altre Autorità nell'attività generale di regolazione, programmazione e monitoraggio del sistema dei collegamenti. Ciò al fine di consentire allo Stato d'esplicare efficacemente le proprie funzioni, anche nell'adozione di una strategia orientata a superare approcci frammentati o in ragione di situazioni emergenziali, definendo un quadro stabile di intervento fondato su sempre più uniformi *standard* minimi di servizio, meccanismi di efficiente controllo delle prestazioni e strumenti correttivi in caso di disservizi, in coordinamento con le autorità medesime, le Regioni e gli enti locali.

È inoltre opportuno promuovere il coordinamento della programmazione dei collegamenti con la pianificazione portuale, la manutenzione e l'adeguamento delle infrastrutture e il rinnovo del naviglio, al fine di garantire servizi di trasporto regolari, affidabili e sicuri. Particolare attenzione è riservata all'adeguamento delle infrastrutture portuali, con particolare riferimento all'incremento della resilienza degli approdi insulari, assicurandone l'operatività anche in condizioni meteomarine avverse, e alla promozione di soluzioni tecnologiche e organizzative in grado di migliorare la continuità dei servizi durante tutto l'anno.

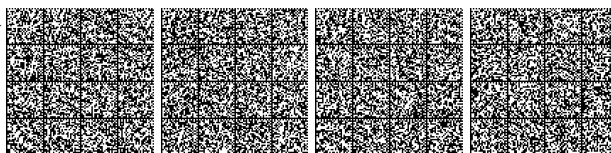
È importante perseguire il rinnovamento delle flotte dei traghetti, per garantire collegamenti moderni, sicuri, affidabili, in grado d'attraccare in condizioni meteorologiche non ottimali e caratterizzati da basso impatto ambientale, in ragione di una crescente attenzione all'innovazione tecnologica e alla sostenibilità energetica. Occorre, infine, che gli schemi dei bandi di gara definiti dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) tengano conto delle esigenze del mercato e favoriscano l'omogeneità. Come già menzionato nelle altre pertinenti direttrici, è infine importante promuovere la sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti insulari, favorendo il rinnovo delle flotte impiegate nei collegamenti con unità a ridotto impatto ambientale, l'adozione di combustibili alternativi e l'integrazione con gli obiettivi di transizione ecologica.

### 2.12.6 Il sistema turistico delle isole minori

Il turismo costituisce una componente centrale e spesso prevalente delle economie delle isole minori, rappresentando una fonte primaria di reddito e occupazione per le comunità residenti.

Tuttavia, la forte concentrazione dei flussi turistici in periodi limitati dell'anno genera squilibri strutturali, incidendo sulla stabilità e sostenibilità economica, sociale e ambientale dei territori insulari. La marcata stagionalità dei flussi comporta, infatti, precarietà occupazionale, volatilità dei redditi, pressione sulle infrastrutture e sui servizi essenziali nei periodi di picco, nonché un utilizzo inefficiente delle risorse pubbliche e private nel resto dell'anno. Ciò acuisce il fenomeno dello spopolamento - in particolare per le giovani generazioni - concorrendo ad ulteriormente assottigliare il bacino d'utenza dei servizi civici essenziali, rendendoli ancor più difficili da sostenere.

<sup>91</sup> Si citano ad esempio, il D.lgs. n. 422/1997 e ss.mm. ed il D.P.R. n. 348/1979 per le Regioni a Statuto speciale.



A tali criticità si aggiungono gli effetti della limitata capacità di ricettività ambientale e infrastrutturale delle isole minori, messi a dura prova dall'elevata pressione turistica estiva e dalla fragilità degli ecosistemi marini e costieri. L'assenza di una gestione integrata dei flussi e la debole integrazione tra politiche turistiche, continuità territoriale e servizi pubblici essenziali rischiano di compromettere la qualità dell'offerta, la vivibilità dei territori e la tutela del patrimonio naturale e culturale, con ricadute negative anche sull'attrattività di lungo periodo delle destinazioni insulari.

Per mitigare queste criticità, è necessario reinterpretare il sistema turistico delle isole minori, adoperandosi per allungare la stagione turistica, qualificare l'offerta e integrare il turismo con le filiere dell'economia del mare, del patrimonio naturale e culturale e delle economie locali.

In tale prospettiva, il Piano di cui all'art. 11 del DDL denominato "Legge quadro per lo sviluppo delle isole minori marine, lagunari e lacustri" (A.S. 143) rappresenta un'occasione per una pianificazione strategica e integrata, finalizzata alla riorganizzazione e al potenziamento dell'intera filiera turistica.

L'iniziativa legislativa promossa dal Ministero del turismo prevede, infatti, la facoltà per i comuni delle isole minori di predisporre, nell'ambito dei progetti integrati di sviluppo territoriale (PIST), un piano avente ad oggetto l'attuale offerta turistica del territorio, la relativa diversificazione per aree di interesse e una scala di interventi da realizzare con priorità. La predisposizione di tale piano è finalizzata a favorire un utilizzo più razionale e sostenibile del patrimonio edilizio esistente, nonché una riduzione del consumo di suolo, contestualmente alla valorizzazione e al potenziamento dei servizi turistici e ricettivi.

La norma affida inoltre alle Regioni interessate e ai Comuni delle isole minori la promozione e l'organizzazione di percorsi di formazione professionale per gli operatori del settore, con l'obiettivo di sopperire a eventuali carenze formative e rafforzare la qualificazione dell'offerta locale.

Il turismo può, infatti, concretamente concorrere a mitigare le criticità che affliggono le isole minori marine, ove si operi per distribuirne i flussi su più stagioni, anziché assecondarne la concentrazione nei soli mesi estivi. Ciò comporta un approccio mirato a un rapporto qualità / quantità sostenibile - nel periodo balneare - e a una diversificazione delle attrazioni e degli itinerari (culturali, paesaggistici, di *trekking*, etc.) nelle altre stagioni.

Si tratta, in altre parole, d'innescare un circuito virtuoso, in cui l'allungamento della stagione turistica possa concorrere alla regolarità e all'affidabilità dei collegamenti, alla presenza stabile dei servizi sanitari, scolastici e di sicurezza e alla continuità delle funzioni pubbliche, che rappresentano a loro volta delle condizioni abilitanti per la diversificazione temporale dell'offerta turistica.

L'estensione della stagione turistica può essere efficacemente perseguita attraverso un coordinamento strutturale tra continuità territoriale, programmazione dei collegamenti, disponibilità dei servizi pubblici essenziali e politiche di promozione turistica, al fine di rendere le isole minori accessibili e fruibili durante tutto l'arco dell'anno.

La qualificazione dell'offerta turistica è orientata a modelli di sviluppo coerenti con la ricettività ambientale e infrastrutturale dei territori insulari, favorendo forme di turismo a maggiore valore aggiunto e minore impatto, quali il turismo culturale, naturalistico, scientifico, marittimo e legato alle attività tradizionali del mare. In tale quadro, è importante promuovere l'integrazione tra turismo, pesca sostenibile, nautica da diporto, portualità turistica, aree marine protette e produzioni locali, rafforzando le filiere territoriali e garantendo una distribuzione più equilibrata dei benefici economici.

Il sistema turistico delle isole minori deve essere, infine, ricondotto all'interno di una visione di sostenibilità di lungo periodo, in cui la tutela degli ecosistemi marini e costieri, la gestione responsabile dei flussi e la valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico costituiscono fattori essenziali per la resilienza economica e sociale delle comunità insulari e per la competitività complessiva del sistema marittimo nazionale.

### 2.12.7 Gestione dei rifiuti, approvvigionamento idrico ed energetico nelle isole minori

Le isole minori presentano criticità strutturali e persistenti anche nella gestione dei rifiuti, nell'approvvigionamento idrico e nella produzione energetica, riconducibili alla condizione di insularità, alla limitata disponibilità di spazio, alla dipendenza dalla terraferma e agli elevati costi logistici e di esercizio. Tali criticità incidono direttamente sulla sostenibilità ambientale dei territori insulari, sulla qualità della vita



delle comunità residenti, sulla competitività delle attività economiche e, in generale, sull'efficienza dei servizi essenziali, assumendo carattere particolarmente rilevante nei periodi di massimo carico turistico.

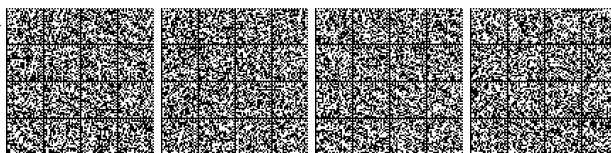
Nel settore della gestione dei rifiuti, la forte stagionalità dei flussi, l'elevato costo del trasporto verso impianti esterni e la limitata capacità di trattamento locale determinano un'elevata dipendenza dalla terraferma e una maggiore esposizione a disservizi. Analogamente, l'approvvigionamento idrico risente della scarsità delle risorse naturali disponibili, della vulnerabilità delle infrastrutture esistenti e della crescente pressione derivante dai cambiamenti climatici e dall'aumento della domanda stagionale. Sul versante energetico, la dipendenza da fonti fossili importate e da sistemi di produzione centralizzati comporta costi elevati, vulnerabilità operative e impatti ambientali significativi.

Occorre, pertanto, considerare le isole minori come contesti privilegiati per la sperimentazione di modelli autonomi, resilienti e integrati di gestione dei servizi essenziali.

In materia di rifiuti, è necessario promuovere la riduzione dei flussi in ingresso, il rafforzamento della raccolta differenziata, il trattamento e il recupero in loco, compatibili con le dimensioni e le caratteristiche dei contesti insulari, nonché l'integrazione dei cicli dei rifiuti con le esigenze del settore turistico e portuale. Le isole minori devono essere valorizzate come laboratori avanzati di economia circolare, in cui sperimentare soluzioni innovative di prevenzione, riuso e recupero.

Sul versante idrico, occorre rafforzare la sicurezza e la resilienza dell'approvvigionamento attraverso la promozione di sistemi di desalinizzazione sostenibile, il riuso delle acque reflue depurate, la riduzione delle perdite di rete e l'integrazione delle infrastrutture idriche con le politiche di tutela ambientale e di adattamento ai cambiamenti climatici.

In ambito energetico, è importante favorire lo sviluppo di sistemi locali basati su fonti rinnovabili e reti efficienti capaci di migliorare l'autosufficienza, l'affidabilità e la sicurezza dell'approvvigionamento, tenendo conto delle peculiarità dei relativi sistemi energetici (mancanza di interconnessione con la penisola e variabilità significativa stagionale del fabbisogno energetico locale, ecc.). L'integrazione tra produzione energetica, portualità, mobilità sostenibile e servizi essenziali consente di ridurre l'impatto ambientale, contenere i costi strutturali e rafforzare la resilienza complessiva dei sistemi insulari.



## 2.13 I TURISMI DEL MARE

### 2.13.1 Il turismo legato all'ambiente marittimo e costiero

I turismi del mare, per i quali il Ministero del Turismo rappresenta il Dicastero di riferimento, rappresentano un settore rilevante dell'economia marittima, in cui si intrecciano in modo strutturale politiche facenti capo ad altri Ministeri quali quelle dei trasporti, portualità, lavoro, ambiente, cultura, pianificazione dello spazio marittimo, continuità territoriale e sviluppo delle economie locali.

A similitudine di altri comparti dell'economia del mare, i turismi del mare non si configurano come un settore unitario e omogeneo, bensì come un ecosistema articolato e complesso di attività interdipendenti, strettamente connesse alla fruizione sostenibile dell'ambiente costiero e marittimo.

L'Italia vanta un primato in termini di bellezze naturali, paesaggistiche, artistiche, nonché di attrazioni storico-culturali, ludiche e culinarie. L'offerta turistica e quella legata alle sue capacità imprenditoriali, industriali, culturali, creative e innovative sono riconosciute a livello mondiale. L'attrattività del "Prodotto Mare – *Made in Italy*" le attribuisce un considerevole vantaggio competitivo, che deve essere consolidato e incrementato.

L'Italia è il quarto Paese in Europa per rapporto tra coste e superficie totale del territorio, il primo per traffico crocieristico ed il sesto per numero di porti turistici e marine, con ampia possibilità di crescita; può, inoltre, contare su un articolato sistema di isole marine minori - i cui servizi per residenti e turisti devono tuttavia essere potenziati - nonché su circa 1.000 siti archeologici subacquei<sup>92</sup>.

Il turismo subacqueo, in particolare, costituisce una nuova frontiera da valorizzare, in linea con la Legge 70/2026 sulla "Valorizzazione della Risorsa Mare", che ha introdotto una prima disciplina del settore.

Il turismo costiero si caratterizza, invece, per una stretta integrazione tra ambiente marino, paesaggi costieri e patrimonio culturale rappresentato dai borghi storici affacciati sul mare. Tale relazione costituisce un elemento identitario dell'offerta turistica nazionale e contribuisce alla valorizzazione sostenibile delle destinazioni costiere, favorendo forme di turismo diffuso e la connessione tra risorsa mare, patrimonio culturale e sistemi territoriali locali.

Nell'ambito dell'economia blu, i turismi del mare rappresentano il primo comparto per valore aggiunto, pari a 28,3 miliardi di euro, con un'incidenza del 37% sul complesso dell'economia del mare e con un totale di circa 579 mila occupati<sup>93</sup>.

Essi abbracciano un ampio e diversificato spettro di attività, che include il crocierismo, la nautica da diporto intesa come navigazione a fini ludico-ricreativi, la portualità turistica, il sistema balneare, nonché il turismo sportivo, ambientale e culturale legato al mare.

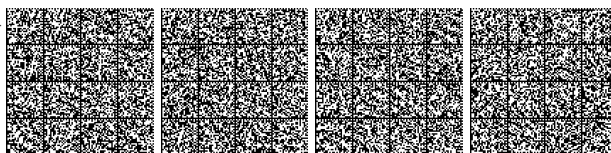
Rientrano, inoltre, a pieno titolo nei turismi del mare le attività di ricettività di qualsiasi tipologia, quali alberghi, villaggi turistici, colonie marine e strutture analoghe; così come quelle di ristorazione e di enogastronomia, i servizi per l'intrattenimento e il tempo libero, i parchi tematici costieri, le attività legate agli sport acquatici e, più in generale, l'insieme dei servizi e delle filiere economiche che trovano nel mare e nelle coste il proprio principale fattore di attrazione e sviluppo.

Nel settore, persistono comunque delle criticità strutturali legate alla marcata stagionalità dei flussi, alla frammentazione delle politiche pubbliche e dei regimi amministrativi, alla pressione eccessiva su alcune destinazioni costiere, alla debole integrazione funzionale tra mare e territori retrostanti, nonché a un quadro regolatorio e fiscale non sempre coerente con le dinamiche della competizione internazionale.

Le strategie per affrontarle sono state individuate nel "Piano Strategico Turismo 2023 -2027", del Ministero del Turismo, che indica le linee guida per lo sviluppo sinergico del turismo dell'Italia e conseguentemente dei turismi del mare. Tale Piano è articolato su cinque pilastri (innovazione; qualità e inclusione; formazione e carriere professionali; sostenibilità) e quattro obiettivi principali (innovare, specializzare e integrare l'offerta nazionale; accrescere la competitività del sistema turistico; sviluppare un *marketing* efficace e innovativo; realizzare una *governance* efficiente e partecipata nel processo di elaborazione e definizione del Piano e delle politiche turistiche).

<sup>92</sup> The European House Ambrosetti, "Risorsa mare 2025".

<sup>93</sup> The European House Ambrosetti, "Risorsa mare 2025".



### 2.13.2 Promozione e internazionalizzazione

I turismi del mare svolgono un ruolo importante ai fini della promozione del “sistema mare” nazionale, a livello interno e internazionale. I settori che lo compongono rappresentano gli elementi necessari per la formulazione del “*Destination Management*” utile a rafforzare e promuovere l’Italia Marittima come destinazione turistica, ma anche come eccellenza dei prodotti legati al mare targati “*Made in Italy*”. Dai sistemi imprenditoriali e associativi privati e pubblici emerge l’esigenza di agire per promuovere e internazionalizzare per:

- creare un *brand* Italia nei segmenti del Turismo mare e un’azione di *marketing* comune che permetta di costruire meglio un’offerta turistica chiara, competitiva e riconoscibile;
- agire su sistemi di innovazione e digitalizzazione al fine di costruire *network* di eccellenza per garantire un’offerta turistica qualificata;
- semplificare e velocizzare la crescita dei turismi del mare emergenti, favorirne la conoscenza e agire con normative snelle;
- definire e armonizzare in termini fiscali ed impositivi le norme inerenti per rendere competitive le imprese per collocarsi e essere vincenti nei mercati esteri;
- sostenere le imprese del turismo del mare con azioni di internazionalizzazione;
- progettare, promuovere e sostenere un “*brand* Isole minori”, come attrattori qualificanti dell’offerta turistica nazionale, così come per le Aree Marine Protette italiane e Oasi;
- rafforzare la promozione, ma anche salvaguardare i patrimoni sottomarini sia in termini ambientali e archeologici, favorendo l’incontro tra imprese e ricerca per la costruzione di veri e propri itinerari turistici;
- rafforzare il raccordo tra imprese e ricerca per l’applicazione di innovative tecnologie utili alla semplificazione sia per le imprese che per la fruizione internazionale dei turisti;
- creare e promuovere circuiti e itinerari turistici dal, al e per il mare italiano, legati alla sua cultura, alla sua religiosità, alla sua storia, alla sua educazione, alla sua sostenibilità e inclusività, alla tradizione e sovranità alimentare, aprendo ai nuovi turismi del mare;
- portare il turismo Mare Italia, attraverso azioni specifiche, ad un *brand* unico ed esperienziale che identifichi la nostra Nazione.

### 2.13.3 Competitività fiscale e amministrativa dei turismi del mare

Per consolidare e incrementare la competitività dei turismi del mare italiani è necessario dotarsi di un quadro fiscale e amministrativo unitario, semplice e competitivo rispetto a quello di numerosi Paesi concorrenti nel bacino mediterraneo e oltre. Tale condizione incide, infatti, in maniera trasversale sull’intero ecosistema turistico-marittimo, influenzando le scelte di localizzazione degli operatori, la propensione agli investimenti, la stabilità occupazionale e la capacità di innovazione delle imprese.

Nel settore della nautica da diporto e del *charter*, ad esempio, il differenziale di trattamento fiscale, l’incertezza interpretativa delle norme IVA e la molteplicità degli adempimenti amministrativi determinano un progressivo spostamento delle attività verso ordinamenti percepiti come più competitivi e prevedibili. Analoghe criticità emergono nella portualità turistica, dove la stratificazione normativa in materia di concessioni, canoni, accatastamenti e fiscalità locale genera contenzioso, ritardi decisionali e difficoltà nel pianificare investimenti infrastrutturali di medio-lungo periodo.

Anche nel sistema balneare e nelle attività ricettive costiere, l’instabilità del quadro regolatorio e la disomogeneità applicativa tra territori si traducono in incertezza per gli operatori, difficoltà di programmazione e limitata capacità di innalzare in modo strutturale la qualità dell’offerta e l’adeguamento agli *standard* internazionali.

Occorrono quindi interventi mirati a garantire condizioni di concorrenza eque, trasparenti e comparabili a livello internazionale, preservando al contempo gli interessi pubblici connessi alla tutela del demanio marittimo, dell’ambiente e delle comunità locali.

In tal senso, emerge la necessità di dedicare maggiore attenzione alla peculiarità del settore, attraverso interventi mirati su alcuni temi specifici, quali:



- Iva, Tari e Imu (specialmente per la portualità turistica), compatibilmente con il diritto dell'Unione europea, in particolare in materia di concorrenza e aiuti di Stato e previa verifica di compatibilità per evitare il rischio di contenzioso;
- agevolazione e incentivazione all'utilizzo della bandiera italiana sulle imbarcazioni e navi da diporto;
- agevolazioni su investimenti legati a sostenibilità, digitalizzazione, innovazione e sicurezza, anche in termini di normative più semplici e veloci al fine di sburocratizzare i processi e rendere più appetibile e concorrenziale il "prodotto mare" nazionale.

#### 2.13.4 Il crocierismo come fenomeno turistico-territoriale

Nella direttrice dedicata alle "rotte commerciali", il crocierismo viene affrontato come un'importante e peculiare attività marittima. In questa direttrice, vengono invece trattati gli aspetti del più ampio e complesso fenomeno turistico-territoriale, capace di produrre effetti significativi sull'organizzazione delle città portuali, sui sistemi turistici locali e sulla percezione sociale del turismo da parte delle comunità residenti. Il traffico crocieristico rappresenta, infatti, un importante canale di accesso ai territori costieri italiani e svolge un ruolo determinante nella costruzione dell'immagine internazionale delle destinazioni. L'Italia è la prima destinazione in Europa del traffico crocieristico, con Civitavecchia come primo porto e una crociera su tre diretta nelle Regioni del sud.<sup>94</sup>

La crescita sostenuta del crocierismo negli ultimi anni ha tuttavia messo in evidenza criticità strutturali, quali l'elevata concentrazione dei flussi in finestre temporali ristrette, la pressione sulle infrastrutture urbane, la congestione dei servizi locali, a fronte di una fruizione superficiale e standardizzata del territorio, in particolare nei porti urbani e nelle destinazioni ad alta intensità turistica.

È, pertanto, opportuno perseguire un'integrazione del crocierismo nei sistemi turistici territoriali, superando una logica puramente portuale o commerciale e valorizzando il ruolo del territorio come parte integrante dell'esperienza.

Tale strategia si fonda sul coordinamento tra autorità portuali, enti locali, operatori turistici e imprese di servizi, con l'obiettivo di programmare in modo più equilibrato la distribuzione spaziale e temporale dei flussi crocieristici. La regolazione delle escursioni, la promozione di itinerari alternativi, l'integrazione con le reti di mobilità sostenibile e il collegamento con le aree interne e meno congestionate assumono un ruolo centrale negli strumenti di *governance* del settore.

Destagionalizzazione del turismo balneare, *marketing* territoriale e sicurezza del passeggero turista, sono tre obiettivi che devono ispirare le misure volte a sostenere lo sviluppo del crocierismo nazionale e del turismo che viene dal mare quali componenti cruciali dell'economia nazionale.

#### 2.13.5 Il turismo nautico

Il turismo nautico rappresenta uno dei segmenti a maggiore valore aggiunto dei turismi del mare, caratterizzato da una forte capacità di attrazione internazionale e da un'elevata spesa media pro capite, nonché da una stretta integrazione con filiere industriali e artigianali di eccellenza, in particolare la cantieristica nautica, i servizi tecnici specializzati, la manutenzione, il *refitting*, l'innovazione tecnologica e la logistica portuale. Nonostante tali punti di forza, il settore presenta delle criticità strutturali che ne limitano lo sviluppo ordinato e la piena valorizzazione economica. Tra queste, assumono rilievo la frammentazione della *governance* tra livelli istituzionali, la disomogeneità dei regimi amministrativi e fiscali applicabili, la carenza di infrastrutture dedicate e adeguatamente distribuite in alcune aree strategiche, la debole integrazione tra nautica da diporto, territori costieri e sistemi turistici locali. Tali criticità sono acuite dalla concorrenza dei Paesi che hanno investito in modo mirato sulla semplificazione normativa, sulla qualità dei servizi, sulla certezza del diritto e sull'attrattività complessiva dei porti turistici.

L'attività di noleggio e locazione di unità è disciplinata dal Codice della nautica da diporto nell'alveo delle Convenzioni internazionali, del Diritto marittimo e del Codice della navigazione.

È necessario adeguare tali norme e addivenire a un quadro di regole più lineare ed omogeneo, rispondente a rinnovate esigenze del mercato per il *charter* nautico e per la permanenza delle unità da diporto nei porti e

<sup>94</sup> The European House Ambrosetti, "Risorsa mare 2025".



negli approdi nazionali, favorendo la semplificazione degli adempimenti amministrativi, l'armonizzazione dei regimi fiscali in chiave di competitività internazionale e il riconoscimento della specificità del lavoro nautico-turistico anche sotto il profilo contrattuale e formativo.

È importante, in particolare, distinguere la disciplina dell'attività del turismo nautico da quella dell'impresa di noleggio e di locazione del diporto che, come anche quella della portualità turistica, deve essere considerata a tutti gli effetti come impresa (anche) della filiera turismo, ai fini:

- delle attività di promozione all'estero e in Italia;
- delle iniziative di sostegno alle imprese;
- dell'individuazione dei codici ATECO;
- dell'individuazione di indicatori/descrittori, rilevazioni e analisi strutturate e sistematiche del settore;
- delle politiche di connessione dei luoghi di origine o partenza del turismo nautico con gli snodi dei trasporti del rapporto con altre realtà dell'offerta turistica, soprattutto in un'ottica di integrazione con la costa e l'entroterra. Devono essere infine considerate le modalità di fruizione del mare, che sono un fondamentale tassello della competitività del nostro sistema coste-porti e, a cascata, di quella di cantieri, servizi, turismo e sport.

L'Italia, per posizione geografica, qualità e varietà delle coste, diffusione del patrimonio insulare, tradizione manifatturiera e competenze professionali, dispone di un potenziale competitivo di primissimo livello nel Mediterraneo e in una prospettiva di competizione globale, potenzialmente idoneo a consolidare il ruolo del Paese come polo nautico di riferimento.

Al fine di conferire maggiore competitività al sistema nautico italiano, è tuttavia necessario adottare azioni mirate volte a realizzare:

- lo snellimento e l'armonizzazione delle procedure, attraverso la definizione di Linee guida nazionali per le procedure doganali, d'immigrazione, sanitarie, di polizia;
- la piena applicazione al "Bollino blu" rilasciato a seguito dei controlli preventivi volontari su unità da diporto;
- modalità agili e il meno invasive possibile per l'accertamento della regolarità fiscale e contributiva degli armatori delle unità da diporto, privilegiando forme di controllo a terra, attraverso banche dati o a posteriori;
- implementare le modalità di verifica delle unità da diporto per via telematica.

Occorre, infine, rafforzare il coordinamento tra politiche dei trasporti, portualità turistica, fiscalità, lavoro marittimo e tutela ambientale, superando approcci frammentati che hanno storicamente penalizzato il settore.

### 2.13.6 Portualità turistica

Con 770 porti e approdi turistici, quasi 162 mila posti barca di cui 66.107 nei porti turistici, 44.378 in approdo e 51.188 nei punti di ormeggio, nonché fiumi, corsi d'acqua e vie navigabili interne per circa 500 km, l'Italia rappresenta un vero e proprio pontile che si protende nel Mediterraneo<sup>95</sup>.

Una grande rete italiana di "Hub del Mare", che necessita di un processo rapido di *networking*, attivando tecnologie innovative e digitali, sviluppando prestazioni di qualità sostenibili e riconoscibili in un unico *brand Made in Italy* della portualità turistica italiana legato ad una elevata qualità dei servizi che ci renda immediatamente riconoscibili anche all'estero.

La portualità turistica assolve una funzione strategica di cerniera tra navigazione da diporto, territori costieri e sistemi economici locali. I porti turistici, gli approdi e le marine non sono soltanto luoghi di ormeggio, ma veri e propri nodi multifunzionali in cui convergono servizi nautici, attività commerciali, ricettive, culturali e di intrattenimento, svolgendo una funzione di pubblica utilità e contribuendo in modo diretto alla qualità complessiva dell'esperienza turistica e alla competitività delle destinazioni.

Il sistema italiano della portualità turistica è caratterizzato da una notevole diffusione territoriale e da una grande eterogeneità di modelli gestionali e dimensionali. Accanto a infrastrutture di eccellenza riconosciute a livello internazionale, permangono tuttavia criticità rilevanti, legate all'obsolescenza di alcune strutture, alla carenza di investimenti, alla complessità dei regimi concessori e alla difficoltà di integrazione con le città

<sup>95</sup> Dati ASSONAT – "Port in Italy - Il Piano Strategico per la portualità turistica italiana" 2025.



e i contesti urbani circostanti. In particolare, si registra in molte aree costiere una carenza strutturale di “posti barca” rispetto alla domanda potenziale e alla capacità attrattiva del Paese, che limita lo sviluppo del turismo nautico, riduce la competitività del sistema e incentiva la delocalizzazione delle unità da diporto verso porti esteri.

Nonostante la conformazione geografica del nostro Paese, l'Italia si colloca solo al quarto posto in Europa per numero di posti barca, che diventa però il settimo in relazione ai chilometri di costa, pur registrandosi negli ultimi anni un costante aumento di tali posti<sup>96</sup>.

Allo scopo di rilanciare il settore occorre, quindi, riqualificare ed ammodernare le strutture dedicate alla nautica da diporto con servizi di alta qualità (ormeggio, cantieristica, ristorazione, accoglienza), nel rispetto della sostenibilità ambientale, sociale ed economica, anche attraverso la possibilità di accedere a risorse agevolate e a procedure autorizzative obbligatoriamente semplificate, con applicazione di fiscalità e normativa armonizzata e certa per tutta la durata del rapporto concessorio.

Più nel dettaglio, occorre quindi promuovere una revisione organica del quadro normativo della portualità turistica, finalizzata a garantire maggiore chiarezza, stabilità e coerenza delle regole applicabili.

Deve, inoltre, essere rivolta una particolare attenzione all'integrazione tra portualità turistica e pianificazione dello spazio marittimo, al fine di garantire una localizzazione coerente delle infrastrutture, ridurre i conflitti tra usi del mare e assicurare la compatibilità con gli obiettivi di tutela ambientale. È, inoltre, importante promuovere la semplificazione e il coordinamento delle procedure autorizzative per i dragaggi, al fine di mantenere l'agibilità e la sicurezza dei canali di ingresso ai porti turistici, includendo anche gli interventi ricadenti nelle aree esterne alle concessioni, condizione indispensabile per l'effettiva utilizzabilità dei posti barca esistenti e di nuova realizzazione.

Un ulteriore importante aspetto riguarda la modernizzazione e la sostenibilità della portualità turistica. È importante promuovere l'adeguamento delle infrastrutture alle esigenze della transizione ecologica e digitale, favorendo l'elettrificazione delle banchine, l'efficienza energetica, la gestione sostenibile dei rifiuti e delle acque, nonché l'adozione di soluzioni digitali per la gestione dei flussi e dei servizi. In questo quadro, assume un ruolo centrale la formazione professionale, quale leva strategica per qualificare le figure che operano all'interno delle strutture dedicate alla nautica da diporto, rafforzando le competenze tecniche, gestionali, ambientali e di sicurezza.

### 2.13.7 Il sistema balneare

Il sistema balneare costituisce uno dei pilastri storici dei turismi del mare italiani e rappresenta, per molte aree costiere e insulari, una fondamentale risorsa economica e il principale raccordo col mare.

Stabilimenti balneari, spiagge attrezzate e servizi connessi svolgono una funzione che va ben oltre la mera fruizione turistica, incidendo sull'occupazione locale, sulla continuità delle attività economiche stagionali e sulla qualità dell'offerta complessiva delle destinazioni costiere.

Il sistema balneare italiano è un sistema complesso in costante evoluzione e dalla forte eterogeneità, composto per lo più da aziende piccole e piccolissime, che costituiscono il motore vitale della nostra economia turistica. Per competere a livello europeo e globale con le altre destinazioni turistiche è necessario operare secondo un concetto di turismo sostenibile ed integrato che unisca al turismo balneare il turismo architettonico/monumentale e quello ambientale, mettendo a sistema l'unicità della nostra Nazione. È inoltre importante coniugare i servizi tradizionali, come l'uso delle spiagge, i parcheggi e il noleggio delle attrezzature, con la ristorazione e l'intrattenimento, concentrandosi, altresì, sulla professionalità e sulla qualità del servizio, che non può prescindere da una adeguata formazione del “personale del mare” e sulla tutela e la valorizzazione delle coste e delle spiagge.

In tal senso, è necessario incentivare il conseguimento delle certificazioni ambientali (es. Bandiere blu) come strumento per la tutela del territorio e lo sviluppo del turismo costiero e balneare.

Occorre, inoltre, favorire l'adozione di elevati *standard* omogenei da parte degli stabilimenti balneari, tali da identificare un marchio “Italia” di qualità turistica spendibile anche in ambito internazionale attraverso mirate

<sup>96</sup> Dati studio “Libro blu - Valorizzazione risorsa mare” – TEHA Group.



campagne di promozione volte a valorizzare itinerari alternativi al fine di indirizzare i turisti stranieri anche su coste meno conosciute.

A tal fine, è necessario convogliare gli sforzi degli operatori dei diversi settori attraverso l'adozione di piattaforme digitali integrate in grado di fornire informazioni e prenotazioni a prezzi vantaggiosi su pacchetti mare multiservizi: spiagge, alloggi, ristoranti, porti turistici, mezzi da diporto, itinerari turistici integrati con il territorio circostante, ecc.

Il sostegno del settore balneare richiede anche il superamento di un modello gestionale caratterizzato da incertezze normative e contenziosi, con l'adozione di procedure d'assegnazione delle concessioni basate su criteri di trasparenza, concorrenza e valorizzazione economica del bene pubblico demaniale, in linea con il quadro normativo europeo e i recenti orientamenti giurisprudenziali. In questa prospettiva, la spiaggia non è considerata esclusivamente come spazio di consumo turistico, ma come bene comune da gestire in equilibrio tra fruizione, protezione ambientale e sicurezza.

È, dunque, importante perseguire la qualificazione del sistema balneare, favorendo modelli di gestione compatibili con la capacità di carico ambientale delle coste e con le esigenze di adattamento ai cambiamenti climatici. Ciò implica un rafforzamento del coordinamento tra politiche del demanio marittimo, pianificazione costiera, difesa della costa e turismo, superando approcci settoriali che hanno spesso prodotto interventi disomogenei e inefficaci. In tale contesto è opportuno proseguire nell'implementazione dell'esistente e da lungo tempo operativo "S.I.D. – Portale del Mare" (Sistema informatico del Demanio) realizzato con legge n. 44/1991.<sup>97</sup> È, inoltre, importante promuovere l'integrazione del sistema balneare con le politiche di accessibilità e inclusione, garantendo la piena fruibilità delle spiagge anche alle persone con disabilità e alle fasce più vulnerabili della popolazione.

Un ulteriore importante obiettivo è la destagionalizzazione dell'offerta balneare, da perseguire attraverso la diversificazione delle funzioni delle strutture esistenti, l'integrazione con attività sportive, culturali e ambientali e il coordinamento con la programmazione dei trasporti e dei servizi pubblici locali. In tal modo, il sistema balneare può evolvere da modello prevalentemente stagionale a componente stabile dell'economia costiera, contribuendo alla resilienza dei territori e alla qualità del lavoro.

### 2.13.8 Il turismo sportivo marittimo

Il turismo sportivo legato al mare rappresenta un segmento in forte crescita a livello internazionale e costituisce una leva strategica per la destagionalizzazione dei flussi turistici, la valorizzazione delle condizioni naturali e climatiche delle coste italiane e la promozione di stili di vita sostenibili. Tale settore deve essere quindi incentivato, in ragione del suo elevato valore sociale, con particolare riguardo a quegli sport che per loro natura o per scelte strategiche premiano la sostenibilità e la salvaguardia del mare. Attività la navigazione sportiva a vela, il *windsurf*, il *kitesurf*, le immersioni subacquee, il canottaggio, il *surf*, la pesca sportiva, il nuoto in acque libere e le altre attività affini generano un indotto significativo e favoriscono una frequentazione del territorio distribuita lungo l'intero arco dell'anno. Rientrano in questo ambito anche un'ampia gamma di discipline e mezzi nautici a carattere sportivo e ricreativo, tra cui i natanti da spiaggia, le canoe e i *kajak*, le tavole a remi, le tavole sospinte dal moto ondoso (*surf*, *body surf*, *bodyboard*, etc.), nonché lo sci nautico e le attività di paracadutismo ascensionale.

Nonostante l'elevato potenziale, il turismo sportivo marittimo in Italia soffre di una frammentazione dell'offerta e di una carenza di coordinamento tra infrastrutture, servizi, regolazioni e promozione. In molti contesti, le attività sportive si sviluppano in modo spontaneo o episodico, senza una pianificazione coerente con la tutela ambientale, la sicurezza della navigazione e la convivenza con altri usi del mare. Ciò risulta particolarmente evidente per le attività che impiegano mezzi a motore o ad elevata velocità, quali le moto d'acqua e mezzi similari, i *jetlev*, i *flyboard* e le altre attrezzature innovative a propulsione idro-reattiva, nonché per l'utilizzo di natanti galleggianti trainati, che richiedono regole chiare, spazi dedicati e *standard* di sicurezza elevati.

<sup>97</sup> La piattaforma costituisce la base informativa e strumentale nazionale di riferimento per il supporto alla gestione amministrativa ed anche fiscale del demanio marittimo a beneficio di diverse Amministrazioni, compresi gli Enti territoriali, nonché degli operatori e professionisti privati qualificati (risultano registrati circa 700 PP.AA. centrali e locali, e più di 30.000 utenti).



È importante guardare al turismo sportivo come a un elemento di raccordo tra mare, territori e comunità, capace di coniugare sviluppo economico, tutela ambientale e promozione della cultura marittima. La strategia deve mirare a superare la frammentazione esistente, favorendo una *governance* coordinata che coinvolga amministrazioni centrali, enti territoriali, federazioni sportive, operatori economici e comunità locali, tenendo conto della pluralità delle discipline praticate, della diversità dei mezzi nautici impiegati e dei differenti livelli di impatto sugli ecosistemi costieri e marini.

Deve essere, in particolare, riconosciuto il ruolo strategico delle Federazioni sportive, dello sport dilettantistico e del diportismo quale strumento di educazione e formazione culturale ai temi del mare. A tal fine, è necessario addivenire a una compiuta pianificazione della “Giornata del Mare”<sup>98</sup> nelle scuole, integrata con attività sportive, già istituita nell’ambito della riforma del codice della nautica da diporto, che valorizzi i valori del mare, le opportunità delle professioni ad esso collegate del mare, la tutela dell’ambiente marino e la fruizione consapevole delle risorse naturali.

In questa prospettiva, il turismo sportivo è integrato nella pianificazione dello spazio marittimo e costiero, al fine di individuare aree idonee allo svolgimento delle diverse attività, ridurre i conflitti tra usi del mare e garantire elevati *standard* di sicurezza. È, inoltre, importante promuovere l’integrazione tra sport marittimi, sistema balneare, portualità turistica e aree marine protette, definendo criteri di compatibilità specifici per le attività a remi, a vela, a trazione e a motore, valorizzando le sinergie e favorendo modelli di fruizione sostenibile degli ecosistemi.

Un ulteriore elemento qualificante riguarda il ruolo del turismo sportivo nella destagionalizzazione e nella formazione. Le attività sportive consentono di attrarre flussi turistici in periodi diversi dall’alta stagione e di sviluppare percorsi di formazione professionale, agonistica e amatoriale, anche attraverso scuole, centri federali, eventi e circuiti sportivi legati al mare, rafforzando l’occupazione locale e il radicamento delle competenze nei territori costieri e insulari. In tal modo, il turismo sportivo contribuisce alla costruzione di un’economia del mare più resiliente, diversificata e orientata alla qualità.

### 2.13.9 Il turismo ambientale e culturale marittimo

Il turismo ambientale e culturale legato al mare rappresenta un ambito ad alto valore aggiunto e, al contempo, uno dei più coerenti con gli obiettivi di sostenibilità, tutela degli ecosistemi e valorizzazione del patrimonio identitario costiero e insulare. Esso comprende la fruizione delle aree marine protette, dei paesaggi costieri, dei siti archeologici sommersi e terrestri, dei borghi marinari, dei patrimoni storici portuali, delle infrastrutture marittime storiche e delle tradizioni culturali materiali e immateriali connesse al mare. Questo segmento costituisce una leva strategica per distribuire lungo tutte le stagioni i modelli turistici, oggi sbilanciati sulla balneazione stagionale e su forme di fruizione intensiva a basso contenuto esperienziale.

Nonostante l’elevato potenziale, anche il turismo ambientale e culturale marittimo soffre di criticità strutturali. In primo luogo, si registra una frammentazione dell’offerta e una carenza di integrazione tra politiche ambientali, culturali e turistiche, che spesso operano su binari paralleli senza un disegno unitario di valorizzazione territoriale. In secondo luogo, la valorizzazione dei patrimoni marittimi risulta disomogenea sul territorio nazionale, con forti divari tra aree dotate di strumenti di gestione avanzati (come alcune aree marine protette) e contesti privi di capacità organizzativa e promozionale stabile e professionalizzata. A ciò si aggiunge una limitata accessibilità fisica e informativa di molti siti, nonché una scarsa connessione con i sistemi di trasporto marittimi e terrestri, con le reti di mobilità sostenibile e con i servizi turistici locali.

Un aspetto centrale riguarda l’integrazione tra turismo ambientale, aree marine protette e pianificazione dello spazio marittimo. Le aree protette devono essere sempre più valorizzate non solo come meri strumenti di conservazione, ma come poli di educazione ambientale, ricerca, turismo responsabile e sviluppo locale, favorendo modelli di fruizione regolata, accompagnata e compatibile con gli obiettivi di tutela e con la capacità di carico degli ecosistemi. Analogamente, il patrimonio culturale marittimo - archeologico, storico e immateriale - è inserito in itinerari integrati terra-mare, capaci di connettere porti, borghi costieri, musei del mare, parchi archeologici costieri, siti sommersi e paesaggi culturali, rafforzando la leggibilità e l’attrattiva complessiva dei territori.

<sup>98</sup> Prevista dall’articolo 52 del D.lgs. n. 229/2017.



La tutela dell'integrità dell'ambiente marino è il presupposto delle attività legate alla fruizione, anche diportistica e sportiva, delle coste ed è essenziale il coinvolgimento dei fruitori del mare, a cominciare dai diportisti, affinché divengano delle vere e proprie sentinelle del mare. È necessario aggiornare la legge quadro 6 dicembre 1991, n. 394 sulle Aree Marine Protette, per colmare alcune lacune normative, conferire maggiore organicità al sistema e recepire le migliori novità introdotte dai singoli regolamenti di gestione in tema di fruibilità e compatibilità con la nautica da diporto. In quest'ottica dovrà essere anche considerata una più puntuale regolamentazione della pesca sportiva e, in particolare, di quella subacquea in apnea in modo da tutelarne la compatibilità ambientale e la sicurezza.

L'utente deve poter distinguere fra le aree marine protette statali, i parchi nazionali terrestri – che, se istituiti in coincidenza con le aree di reperimento delle già citate AA.MM.PP. possono estendere la loro perimetrazione a mare – i parchi sommersi, che custodiscono beni archeologici, i parchi internazionali, in parte coincidenti con aree marine protette, ma dipendenti da trattati internazionali. Ciascuno con un suo *iter* istitutivo e, soprattutto, un sistema di regole, talora in contraddizione con gli altri. Vanno quindi rafforzati gli strumenti di verifica delle condizioni istitutive, implementati programmi di monitoraggio anche della capacità dei comuni laddove agli Enti locali è assicurato l'affidamento in via primaria la gestione.

Inoltre, la legge sulla “Valorizzazione della Risorsa Mare” ha introdotto una prima disciplina organica del settore del turismo subacqueo, che si configura quale ambito emergente ad elevato potenziale di sviluppo.

In tale prospettiva, il Ministero del turismo ha rafforzato le iniziative del Piano del Mare, puntando sulla valorizzazione delle attività subacquee a scopo ricreativo come settore chiave dell'economia blu.

Si rende, pertanto, necessaria una sistematizzazione delle “zone di interesse turistico subacqueo” per promuovere un turismo sostenibile e valorizzare aree marine di particolare pregio, nonché occorre una definizione organica delle figure professionali di istruttore e guida subacquea, al fine di garantire *standard* regolatori omogenei, favorire la qualificazione dell'offerta e incrementare la capacità di generazione di valore per i sistemi territoriali e per il tessuto imprenditoriale di riferimento.

### 2.13.10 Le altre tipologie di turismi legati al mare

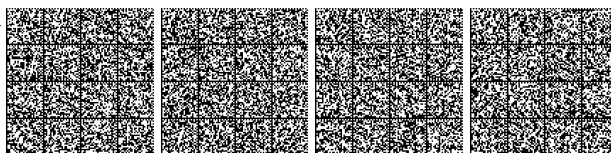
Accanto ai segmenti più tradizionali, il sistema dei turismi del mare comprende un insieme articolato di attività economiche che concorrono in modo determinante alla costruzione dell'esperienza turistica complessiva: enogastronomia, ristorazione, ospitalità alberghiera e extra-alberghiera, villaggi turistici, servizi ricettivi integrati con il territorio e forme di accoglienza diffuse legate ai contesti costieri e insulari. Tali attività rappresentano un anello essenziale della filiera turistica marittima, incidendo sulla qualità dell'offerta, sulla permanenza media dei visitatori e sulla capacità di generare valore economico e occupazionale lungo l'intera catena dei servizi.

Le criticità principali di questo comparto risiedono, da un lato, nella forte stagionalità e, dall'altro, nella difficoltà di integrazione con le altre componenti dell'economia blu. In molti contesti costieri e insulari, le strutture ricettive e di ristorazione operano in modo isolato, senza un coordinamento strutturato con il sistema dei trasporti, con le attività marittime, con le produzioni locali e con le politiche di tutela ambientale. Ciò limita la capacità di differenziazione dell'offerta e rende più vulnerabili le economie locali alle fluttuazioni della domanda turistica e agli *shock* esterni di natura economica e ambientale.

È necessario promuovere una strategia volta a rafforzare la qualità complessiva dell'offerta, la sostenibilità e l'integrazione territoriale dei sistemi turistici. In questa prospettiva, particolare rilievo assume la valorizzazione dei percorsi enogastronomici marittimi, da sviluppare quale declinazione operativa del riconoscimento, avvenuto nel 2025, della cucina italiana come Patrimonio Culturale Immateriale dell'Umanità UNESCO, assunto quale riferimento strategico e “faro” per la qualificazione dell'offerta.

L'enogastronomia e la ristorazione legate al mare devono essere valorizzate come espressione delle identità locali e quale elemento competitivo dell'offerta turistica, nonché quali leve strategiche di sviluppo e integrazione della filiera turistica, con quelle della pesca sostenibile, dell'acquacoltura e dell'agricoltura.

Tali ambiti assumono inoltre una funzione qualificante in termini di promozione e rafforzamento del sistema turistico complessivo, configurandosi come veicolo di trasmissione di saperi, pratiche e tradizioni riconducibili al patrimonio culturale immateriale nazionale. Conseguentemente, il turismo ricettivo è



ricondotto a una logica di compatibilità ambientale e paesaggistica, che comprende la salvaguardia e la valorizzazione dell'identità dei territori, favorendo la riqualificazione dell'esistente e la rifunzionalizzazione delle strutture dismesse in coerenza con i caratteri storici e ambientali dei luoghi.

L'obiettivo è, inoltre, il rafforzamento dell'integrazione tra offerta ricettiva, mobilità, portualità turistica e servizi, al fine di costruire sistemi turistici coerenti, accessibili e funzionalmente integrati. Ciò implica un coordinamento tra politiche fiscali, amministrative e di pianificazione, volto a ridurre gli oneri burocratici, favorire investimenti qualificati e sostenere modelli di gestione orientati alla qualità, all'innovazione e alla sostenibilità economica, sociale e ambientale.

Un ulteriore importante aspetto riguarda la destagionalizzazione e la stabilità occupazionale, da perseguire attraverso una migliore integrazione tra ospitalità, eventi culturali, sportivi e ambientali legati al mare, e attraverso il rafforzamento dei servizi digitali e dell'innovazione organizzativa. In tal modo, le attività ricettive e di ristorazione possono divenire un fattore di resilienza per le comunità costiere e insulari, contribuendo a contrastare lo spopolamento, a rafforzare l'economia locale e a migliorare in modo strutturale la qualità della vita dei residenti.



## 2.14 I CAMBIAMENTI CLIMATICI

### 2.14.1 Inquadramento strategico dei cambiamenti climatici nel Mediterraneo

Nelle diverse direttrici del presente documento sono state già definite, in coerenza con gli indirizzi europei e internazionali, le principali misure di mitigazione dei cambiamenti climatici, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni climalteranti, alla transizione energetica del sistema marittimo, alla decarbonizzazione dei trasporti, alla promozione delle energie rinnovabili d'altura e alla sostenibilità ambientale delle attività produttive legate al mare.

La presente direttrice, per la quale il Ministero di riferimento è il MASE, affronta invece il tema dei cambiamenti climatici secondo una prospettiva complementare e distinta, concentrandosi sulla dimensione adattiva, ossia sulle strategie necessarie per rafforzare la capacità del sistema marino-costiero nazionale di resistere, assorbire e adattarsi agli impatti già in atto e a quelli attesi nel medio-lungo periodo. In tale ottica, il cambiamento climatico non è trattato come una variabile astratta, ma come un fattore strutturale che incide direttamente sulla sicurezza del territorio, sulla funzionalità delle infrastrutture costiere e portuali, sull'economia del mare, sulla tutela degli ecosistemi e sulla qualità della vita delle comunità costiere e insulari.

I recenti Rapporti dell'*Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)*<sup>99</sup> hanno stimato che, dal periodo preindustriale (periodo di riferimento 1850-1900), le attività umane hanno provocato un aumento della temperatura media superficiale globale di circa 1°C, attualmente in aumento di oltre 0,2°C per decennio. Le attuali condizioni di riscaldamento della Terra stanno già influenzando i sistemi naturali, la qualità della vita e la salute delle persone, lo sviluppo socio-economico a livello globale ed in ambito europeo. Gli impatti dei rischi "combinati" di riscaldamento e precipitazioni sono diventati più frequenti e si prevede che ciò potrà comportare rischi crescenti per le regioni del Sud Europa.

Il Mediterraneo è riconosciuto a livello scientifico come uno degli "hotspot climatici" globali, caratterizzato da un riscaldamento superiore alla media mondiale, da una crescente frequenza di eventi estremi e da una marcata vulnerabilità delle aree costiere. In questo contesto, la lunghezza e la complessità delle coste italiane, l'elevata concentrazione di popolazione, infrastrutture strategiche e attività economiche rendono l'adattamento climatico una priorità di sicurezza nazionale, economica e ambientale.

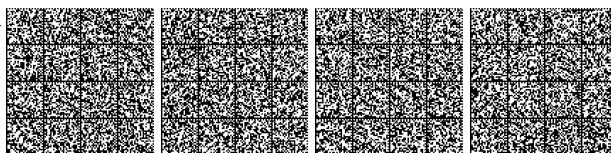
Al di là degli eventi estremi e del riscaldamento delle acque, le alterazioni riguardano anche altri parametri fisici e chimici che misurano la salute dei nostri mari. Il livello medio cresce a ritmo accelerato: dopo un incremento storico di circa 0,7 mm/anno nella seconda metà del Novecento, negli ultimi vent'anni l'innalzamento ha raggiunto un tasso di 3,7 mm l'anno<sup>100</sup>. Tale dinamica, indotta principalmente dall'espansione termica degli oceani e dalla fusione dei ghiacci terrestri, continuerà e potrebbe intensificarsi. La NASA stima, infine, che il livello del mare in Italia salirà entro il 2100 tra i 30 e gli 80 cm.

Mareggiate ed eventi meteo-marini estremi, combinati con tale innalzamento, incrementano l'esposizione a erosione costiera e inondazioni: delta fluviali, lagune e piane costiere italiane risultano già vulnerabili, con arretramento della battigia e salinizzazione delle falde sempre più evidenti. Inoltre, l'assorbimento di CO<sub>2</sub> atmosferica determina una progressiva acidificazione: il pH superficiale potrebbe diminuire notevolmente entro fine secolo nello scenario ad alte emissioni, riducendo la saturazione calcica e ponendo a rischio organismi a guscio calcareo.

Le ricadute sui sistemi marino-costieri italiani sono tangibili e destinate a radicalizzarsi. Il riscaldamento delle acque favorisce la tropicalizzazione degli ecosistemi: specie termofile, un tempo rare, avanzano verso nord, mentre *taxa* endemici temperati subiscono crescenti *stress* termici e, disponendo di limitate possibilità di migrazione, rischiano l'estinzione locale. Contestualmente, l'introduzione di specie aliene invasive, fin qui

<sup>99</sup> L'*Intergovernmental Panel on Climate Change*, meglio noto con l'acronimo inglese IPCC, si è configurato come una delle più autorevoli autorità scientifiche in ambito climatico. Questo organismo scientifico è stato creato dal Programma per l'Ambiente delle Nazioni Unite (UNEP) e l'Organizzazione Meteorologica Mondiale (WMO) nel 1998 con lo scopo di fornire ai decisori politici di tutto il mondo una radiografia completa, precisa e periodica dei cambiamenti climatici e dei loro impatti, nonché di proporre strategie di mitigazione e adattamento fondate su dati scientifici più aggiornati.

<sup>100</sup> Dati forniti dall'Agenzia Europea dell'Ambiente (EEA) "Global and European sea level rise".



soprattutto penetrate attraverso il Canale di Suez, ma anche trasportate dalle navi in vari modi, minaccia gli equilibri dei nostri ecosistemi.

*Habitat* particolarmente delicati (come le praterie di Posidonia oceanica, le formazioni coralline e le gorgonie) evidenziano segnali di sofferenza; nel Mar Ligure e nel Tirreno si sono documentati eventi di mortalità di massa in concomitanza con ondate di calore eccezionali. L'incremento di temperatura e acidità altera i cicli biogeochimici e la produttività primaria, con potenziali ripercussioni sulle risorse ittiche.

Pesca e acquacoltura già oggi manifestano mutamenti nella distribuzione e nell'abbondanza degli *stock* (accertato, ad esempio, lo spostamento verso acque più profonde o settentrionali di acciughe e sardine), variazioni nella stagionalità riproduttiva e nei tassi di crescita, mentre gli allevamenti costieri subiscono l'effetto di ondate di calore, nuovi patogeni e ipossia.

Senza contromisure adeguate, la combinazione di riscaldamento, innalzamento marino, acidificazione ed eventi estremi potrebbe compromettere la funzionalità degli ecosistemi, con perdita di biodiversità e di servizi (protezione costiera, risorse alimentari, turismo, etc.).

L'adattamento ai cambiamenti climatici costituisce, dunque, un obiettivo trasversale, da perseguire attraverso un approccio integrato che coniughi pianificazione, conoscenza scientifica, *governance* multilivello e cooperazione internazionale. La dimensione adattiva richiede infatti politiche coordinate tra Stato, Regioni ed enti locali, nonché un forte allineamento con le strategie europee e con i quadri multilaterali di riferimento, in quanto gli impatti climatici sui mari e sulle coste non conoscono confini amministrativi e richiedono risposte sistemiche e sinergiche.

#### 2.14.2 La Strategia europea di adattamento ai cambiamenti climatici

La Strategia europea di adattamento ai cambiamenti climatici evidenzia come sia fondamentale dotarsi delle conoscenze scientifiche più avanzate per migliorare l'accuratezza della valutazione del rischio climatico e raccogliere dati relativi ai danni, alle perdite ed ai rischi legati al clima.

Una risposta efficace agli impatti dei cambiamenti climatici deve inoltre essere rapida, sistemica e volta a definire strategie e piani di adattamento immediati che coinvolgano tutti i livelli di *governance* e tutti i settori. Si tratta, in altre parole, di addivenire a un efficace piano d'azione, partendo da una valutazione degli impatti, delle vulnerabilità e dei rischi, indotti dai fenomeni meteo-climatici, sia attuali che futuri, procedendo poi all'identificazione delle opportune azioni di adattamento per contrastarli e, infine, al monitoraggio dei risultati.

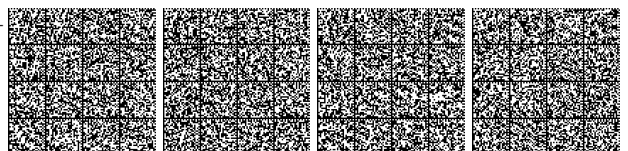
In questo contesto la recente Strategia Europea sui Porti invita gli stati membri ad includere i porti nell'attuazione della direttiva sulla resilienza delle entità critiche (direttiva CER), ossia all'interno della Strategia di Resilienza sui Soggetti.

Le misure di adattamento possono concretizzarsi in:

- misure di tipo strutturale e tecnologico, utili a rendere i sistemi esposti più resilienti agli eventi estremi, ovvero le cosiddette misure *grey*;
- misure *green*, che utilizzano la natura ed i molteplici servizi forniti dagli ecosistemi per migliorare la resilienza e la capacità di adattamento;
- interventi di *governance*, che includono misure politiche, legali, sociali, gestionali e finanziarie, utili, altresì, ad aumentare la consapevolezza in ordine ai problemi legati al cambiamento climatico, detti anche misure di adattamento *soft*;
- misure trasversali o ibride risultanti dall'integrazione delle tre precedenti.

#### 2.14.3 Impatti e misure di adattamento

L'Italia ha realizzato una prima concreta applicazione delle pertinenti politiche europee attraverso la definizione della Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (SNAC), adottata nel 2015 dall'allora Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - oggi Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. Al fine di dare attuazione alla SNAC, nel 2023 è stato approvato il Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC), uno strumento di indirizzo per la



pianificazione e l'attuazione delle azioni di adattamento più efficaci, oltre che per l'integrazione dei criteri di adattamento nelle procedure e negli strumenti di pianificazione esistenti.

Occorre, quindi, procedere, in linea con il PNACC, all'individuazione delle misure di adattamento più urgenti per il Paese<sup>101</sup>.

Il sistema portuale-logistico risulta tra i settori più vulnerabili agli impatti dannosi provocati dai cambiamenti climatici. Gli eventi estremi legati al clima - che si registrano con sempre maggiore frequenza - e l'innalzamento del livello del mare sono dannosi soprattutto per le reti e le infrastrutture di trasporto marittimo, per quelle asservite alla comunicazione e alla logistica, nonché, naturalmente, per gli insediamenti urbani e produttivi presenti lungo le coste. Occorre, quindi, potenziare la resilienza delle infrastrutture portuali e costiere ai rischi climatici emergenti. Il sistema portuale-logistico nazionale deve dotarsi di piani che includano valutazioni periodiche della vulnerabilità di porti e retro-porti a scenari futuri di innalzamento del mare; soluzioni ingegneristiche quali le sopraelevazioni di banchine, rafforzamento di dighe foranee, miglioramento del deflusso pluviale e barriere anti inondazione (misure *grey*); approcci ecosistemici basati su soluzioni naturali, quali il ripristino di dune, zone umide litoranee e praterie di Posidonia in prossimità delle aree portuali (misure *green*); misure gestionali *soft*, come l'integrazione del rischio climatico nella pianificazione portuale, l'implementazione di sistemi di allerta precoce, la formazione del personale e il coinvolgimento degli attori locali. A ciò, devono aggiungersi tutte quelle misure che indirettamente possono influire sui cambiamenti climatici, potendo contribuire ad una loro riduzione: l'elettrificazione delle banchine (OPS), programmi di efficientamento energetico mediante illuminazione LED e mezzi di movimentazione elettrici, oltre all'installazione di impianti fotovoltaici ed eolici sia nelle aree portuali sia in quelle retroportuali. A tali iniziative si affianca la diffusione di vettori energetici alternativi bio-GNL, metanolo verde, idrogeno o ammoniaca - nonché la realizzazione di navi di nuova generazione dotate di propulsione ibrida o assistita da vele.

Anche le città e gli insediamenti costieri sono vulnerabili ai gravi disagi dovuti all'innalzamento del livello del mare e agli eventi estremi associati alle mareggiate ed alle ondate di calore marine. In tali aree è importante l'applicazione della Gestione Integrata delle Zone Costiere (GIZC) su più livelli, per disporre di: banche dati di informazioni sull'ambiente marino costiero e urbano, che considerino sia i dati di vulnerabilità, sia quelli ambientali, nonché migliorino le previsioni a corto, medio e lungo termine degli eventi estremi; strumenti urbanistici che disincentivino nuove costruzioni in aree ad alto rischio; piani di arretramento programmato quando necessario; disposizioni normative e finanziamenti dedicati al ripristino di dune, zone umide e barriere naturali, concepite come infrastrutture verdi di protezione.

L'innalzamento del livello del mare determina anche un aumento del rischio di fenomeni di erosione costiera. Risulta, quindi, essenziale consolidare approcci integrati di monitoraggio e modellistica, al fine di migliorare la comprensione e supportare la gestione corretta delle coste, nonché identificare ed elaborare piani di adattamento, che prevedano: misure *green* (fascia inedificabile costiera, risanamento e riqualificazione fluviale e gestione dei sedimenti fluviali, soluzioni basate sulla natura; misure *grey* (ripascimento delle spiagge, interventi di innalzamento ed estensione del territorio costiero, stabilizzazione e rafforzamento delle falesie, opere rigide di difesa opere di difesa a scogliera, muri paraonde e banchine, barriere contro l'inondazione marina); misure *soft* (aree marine protette, adattamento attraverso piani e programmi di gestione integrata delle zone costiere, arretramento pianificato, sistemi di modellazione, monitoraggio e previsione, informazione e formazione dei cittadini sui cambiamenti climatici e sulle loro conseguenze, sistemi di *early warning*).

Anche la pesca, dipendendo dalla produttività degli ecosistemi e dalla consistenza e distribuzione delle risorse sfruttate, è soggetta direttamente ed indirettamente agli impatti dei cambiamenti climatici. Il riscaldamento degli oceani è attualmente considerato una delle principali cause dei cambiamenti nella struttura delle

<sup>101</sup>Condizione propedeutica per far fronte alla necessità di coordinamento tra diversi livelli e settori, per affrontare gli impatti dei cambiamenti climatici in maniera efficace, è rappresentata dalla definizione di una struttura di *governance* multilivello, prevista dal PNACC come prima azione di sistema.

A tal fine, con decreto del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica n. 455 del 16 dicembre 2025, è stato istituito l'Osservatorio nazionale per l'adattamento ai cambiamenti climatici.



comunità marine, influenzando le specie marine in termini di distribuzione, di tassi di crescita, di periodo riproduttivo, di taglia di maturità, di reclutamento e di mortalità.

Al riguardo, con specifico riferimento alle misure di mitigazione degli effetti dei cambiamenti climatici riconducibili alla diffusione di specie aliene, che costituiscono fattore di rischio per la pesca e l'acquacoltura, quale obiettivo principale da realizzare nel prossimo triennio è prevista la piena operatività della misura D2 - misura 5 del Programma di Misure della Strategia Marina, relativa al sistema di *early warning* per specie acquatiche pericolose ed aliene, attraverso l'istituzione di apposito Organismo e della predisposizione di specifica disciplina di articolazione e funzionamento dello stesso.

L'acquacoltura è anch'essa considerata tra i settori socio-economici più vulnerabili ai cambiamenti climatici, i cui effetti possono determinare la riduzione o l'aumento delle *performance* delle specie allevate e danni alle infrastrutture e perdita di materiale biologico in relazione ad eventi meteo-marini estremi. Sia per la pesca e sia per l'acquacoltura è necessario acquisire conoscenze più puntuali e dettagliate sugli effetti dei cambiamenti climatici sulle diverse specie pescate e su quelle di allevamento (biologia, ecologia, genetica e patologia). Per entrambi i settori si dovranno sviluppare metodi di analisi della vulnerabilità dei diversi sistemi produttivi. Inoltre, è necessario implementare i sistemi di monitoraggio e di previsione anche attraverso l'utilizzo di dati satellitari, modelli numerici e sistemi di raccolta dati.

L'aumento dell'incidenza degli eventi estremi meteo-climatici, l'innalzamento del livello del mare e i fenomeni di erosione costiera produrranno impatti di rilievo anche sul patrimonio culturale marino e costiero e sulla sua stessa conservazione. Al riguardo, si rendono necessari interventi per definire programmi ed azioni di monitoraggio dei parametri microclimatici necessari per poter valutare il degrado di materiali e sistemi caratterizzanti i beni culturali.

La presenza turistica in Italia è generata per la maggior parte dal turismo balneare. I cambiamenti climatici possono produrre impatti significativi anche su quest'ultimo, connessi alla possibile perdita di attrattiva del clima mediterraneo che rischia di diventare "troppo caldo", all'erosione delle coste e ad eventi meteo-climatici estremi, che possono mettere a rischio le infrastrutture turistiche balneari e non.

In tale contesto, è necessaria un'azione di coordinamento centrale a beneficio delle Istituzioni, degli Enti pubblici e privati interessati e dei portatori d'interesse coinvolti, per armonizzare gli investimenti, il quadro normativo e gli incentivi verso la piena transizione ecologica del "sistema mare".

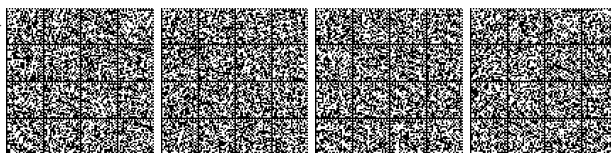
L'azione nazionale deve, inoltre, armoniosamente inserirsi in una visione mediterranea ed europea, coerente con le strategie dell'Unione in materia di adattamento climatico, gestione integrata delle zone costiere e resilienza delle infrastrutture, nonché con gli indirizzi internazionali in ambito ONU. La cooperazione con gli altri Paesi del bacino mediterraneo, la partecipazione ai consessi multilaterali e il coordinamento delle politiche marittime rappresentano elementi essenziali per affrontare fenomeni che, per loro natura, hanno carattere transfrontaliero e cumulativo.

#### 2.14.4 Monitoraggio, ricerca e capacità predittiva marittimo-costiera

La costruzione di una strategia efficace di adattamento climatico richiede una solida base conoscitiva, fondata su sistemi avanzati di monitoraggio, ricerca scientifica e capacità predittiva. La complessità dei processi climatici e marino-costieri impone un approccio basato su dati affidabili, continui e integrati, in grado di supportare le decisioni pubbliche e orientare le politiche di adattamento.

La raccolta sistematica di dati su livello del mare, dinamica costiera, temperatura delle acque, eventi estremi ed evoluzione degli ecosistemi consente di migliorare la comprensione dei fenomeni in atto, anticiparne gli effetti e valutare l'efficacia delle misure adottate. In tale prospettiva, assume rilievo un miglior raccordo tra osservazioni *in situ*, tecnologie satellitari, sistemi di sorveglianza marittima e piattaforme di condivisione delle informazioni.

La ricerca scientifica svolge un ruolo strategico nel tradurre la conoscenza in strumenti operativi di supporto alle politiche pubbliche. Il rafforzamento delle capacità di modellazione e previsione permette di sviluppare strumenti di *early warning*, valutare i rischi futuri e orientare le scelte di pianificazione e investimento. La cooperazione tra enti di ricerca, università, amministrazioni pubbliche e operatori del settore marittimo rappresenta un fattore chiave per consolidare un sistema nazionale di conoscenza a servizio dell'adattamento climatico.



Infine, la dimensione internazionale della ricerca e del monitoraggio marino-costiero costituisce un moltiplicatore di efficacia. La partecipazione dell'Italia a reti scientifiche europee e mediterranee, nonché ai programmi di osservazione globale, consente di rafforzare la capacità predittiva nazionale e di contribuire attivamente alla definizione di strategie condivise per l'adattamento ai cambiamenti climatici nei mari e nelle regioni costiere.



## 2.15 COOPERAZIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE

### 2.15.1 La cooperazione nel settore marittimo

La cooperazione europea e internazionale nel settore marittimo è un elemento imprescindibile per progredire lungo l'intero spettro della marittimità. Gli oceani e i mari sono al centro di molte delle sfide globali che riguardano il futuro sostenibile della vita sul pianeta, dai cambiamenti climatici alla prosperità, alla competitività, alla crescita inclusiva, alla coesione, all'autonomia strategica e alla sicurezza. A queste sfide, non è possibile fornire delle risposte compiute a livello nazionale né appare in molti casi sufficiente farlo a livello regionale. La cooperazione internazionale, di cui il MAECI detiene la responsabilità, assurge dunque a strumento fondamentale per affrontare problemi non risolvibili altrimenti.

### 2.15.2 La cooperazione europea

L'Unione Europea costituisce il primo riferimento, per qualità, quantità, entità e pervasività delle forme di cooperazione instaurate. In tale ambito, l'Italia intende offrire un contributo di crescente spessore, concorrendo sempre più attivamente a generare le politiche marittime europee, nella consapevolezza della loro rilevanza per la definizione di quelle nazionali.

Più nel dettaglio, appare necessario elaborare, con il contributo di tutti gli attori pubblici e privati, posizioni nazionali specifiche e condivise, per promuovere gli interessi nazionali in tutti i settori strategici dell'economia del mare, quali la strategia industriale marittima, quella afferente ai porti e alle rotte commerciali; la transizione ecologica, con particolare riferimento alle questioni dell'“*Emissions Trading System*” (ETS) e del Fuel EU – *Maritime*; il miglioramento della competitività nel settore dell'armamento e della cantieristica; la promozione della digitalizzazione; la nautica da diporto e gli altri turismi del mare; lo sviluppo dell'innovazione e delle tecnologie marine avanzate che costituiscono eccellenza nazionale; la pesca; la sicurezza; la definizione degli spazi marittimi, etc.

L'UE vanta, inoltre, l'egida della protezione e del ripristino dell'ambiente marino, della tutela delle sue norme sociali e della promozione di un sistema globale di governo degli oceani basato sul diritto internazionale, imperniato sulla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare e sui relativi accordi di attuazione, in particolare l'accordo BBNJ.<sup>102</sup>

Con la Comunicazione del 5 giugno 2025 - COM (2025) 281 *final* - la Commissione Europea ha pubblicato il Patto europeo per gli oceani, allo scopo di introdurre un unico quadro di riferimento, volto a indicare una strategia unitaria per attuare le normative vigenti e conseguire gli obiettivi strategici in maniera coerente. Il Patto annovera sei priorità che riguardano la promozione e il rafforzamento: della salute degli oceani; della competitività sostenibile; del sostegno alle comunità costiere, insulari e alle regioni ultraperiferiche; della ricerca e dell'innovazione in materia di oceani; della sicurezza marittima e della difesa; della diplomazia degli oceani e della *governance* internazionale.

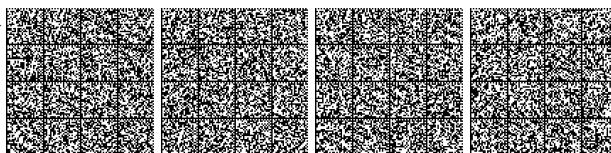
Sulla base di tale documento, che mira a promuovere la collaborazione tra gli Stati membri, le regioni, i portatori di interessi, gli investitori, gli scienziati e la società civile, con un approccio inclusivo e globale, gli Stati Membri hanno adottato le Conclusioni del Consiglio sull'attuazione del patto europeo per gli oceani<sup>103</sup>, che cristallizza le priorità e piste di lavoro che verranno sviluppate entro il 2027.

Al quadro delineato dal Patto per gli oceani si affianca la dimensione bi-regionale del Vicinato Sud dell'Unione Europea. In questo ambito si colloca il Patto per il Mediterraneo, adottato il 28 novembre 2025 a Barcellona in occasione del trentennale della Dichiarazione di Barcellona, quale strumento politico e operativo funzionale a rilanciare le relazioni dell'UE con i dieci *partner* del Vicinato Sud.

Fondato sui principi di co-titolarietà, co-creazione e responsabilità condivisa, in linea con lo spirito del Piano Mattei e della strategia europea del *Global Gateway*, il Patto si articola su tre pilastri: promozione dello sviluppo del capitale umano attraverso il rafforzamento dell'istruzione, della formazione e della mobilità; approfondimento dell'integrazione economica tra le due sponde del Mediterraneo con particolare attenzione

<sup>102</sup> Accordo sulla diversità biologica marina delle zone al di fuori della giurisdizione nazionale.

<sup>103</sup> <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15807-2025-INIT/it/pdf>



alla transizione energetica, all'economia blu e agli investimenti: rafforzamento della cooperazione in materia di sicurezza e gestione della migrazione. Il braccio operativo del Patto sarà costituito dal Piano d'Azione, che sarà sottoposto ad un costante aggiornamento su base semestrale.

Il Patto riveste una rilevanza diretta per le politiche marittime nazionali, contemplando nel suo terzo pilastro il rafforzamento della sicurezza marittima nel Mediterraneo, la protezione delle infrastrutture critiche sottomarine, la resilienza delle rotte energetiche e commerciali, una più ampia partecipazione dei partner meridionali alle missioni operanti nel Mediterraneo allargato, nonché lo sviluppo di sinergie operative con la NATO. La dimensione trans-regionale del Patto, aperta alla cooperazione con i Paesi del Golfo, l'Africa subsahariana, i Balcani occidentali e la Turchia, offre inoltre un quadro per affrontare in chiave integrata le interdipendenze tra sicurezza mediterranea e stabilità delle aree limitrofe.

Consapevole della propria vocazione marittima, l'Italia intende garantire - attraverso il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale e gli altri Dicasteri interessati - la tutela dei propri interessi nazionali, svolgendo un ruolo di primo piano nell'attuazione del Patto per gli oceani, del Patto per il Mediterraneo e nei relativi negoziati.

In tale contesto, il Cipom offre un prezioso valore aggiunto, volto a pervadere le interazioni coll'UE sulle questioni marittime di una visione unitaria, capace di rispondere compiutamente alle sfide geopolitiche, economiche e ambientali del nostro tempo, promuovere politiche comuni nei diversi campi della sostenibilità e dello sviluppo dell'economia del mare, nelle quali riaffermare i valori legati agli interessi nazionali in modo armonioso e sinergico con quello degli altri Stati.

### 2.15.3 La cooperazione internazionale

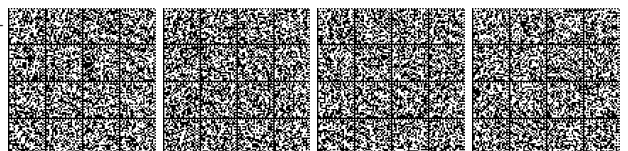
I temi marittimi richiedono una trattazione che non si esaurisce nel solo contesto dell'UE ma richiede una coerente, attiva e diversificata cooperazione con Stati extra-europei e istituzioni internazionali, a livello globale e regionale. Anche in questi contesti, l'Italia intende offrire un contributo di crescente spessore, ispirato dalla consapevolezza della propria vocazione marittima, dalla necessità di tutelare gli interessi nazionali e dalla volontà di concorrere attivamente alla salvaguardia di quelli comuni.

Occorre, inoltre, cogliere le opportunità offerte da alcune forme di partenariato per lo sviluppo dei traffici commerciali, sostenendo ad esempio l'iniziativa *India-Middle East-Europe Economic Corridor* (IMEC), in linea con le priorità della strategia europea del *Global Gateway*. La rete logistica che si intende potenziare si basa su un complesso raccordo tra rotte marittime e infrastrutture portuali con quelle ferroviarie ed ha il pregio di diversificare l'accesso al Mediterraneo, aprendo una nuova via parallela rispetto a quella che attraversa i *choke point* degli stretti di Bāb al-Mandab e di Hormuz.

Il progetto, che prevede anche un'importante componente di connessioni digitali ed energetiche, promette d'offrire un importante vantaggio strategico per l'Europa e per l'Italia, con un potenziale economico stimato attorno ai 172 miliardi di euro di interscambio commerciale<sup>104</sup>. In tale ambito, l'Italia intende, tra le altre cose, candidare il sistema portuale italiano e, al suo interno, i porti di Genova e Trieste, quali naturali scali di collegamento fra il Mediterraneo e i mercati del Nord Europa.

Più in generale, per ragioni storiche, culturali e geografiche, l'Italia ambisce inoltre a svolgere un ruolo primario nel promuovere la cooperazione tra i Paesi dell'area mediterranea, al servizio dell'interesse comune. È importante favorire delle proficue convergenze sui principali temi marittimi attraverso l'individuazione di posizioni condivise con gli Stati *partner*, in particolare quelli che si affacciano sul Mediterraneo, per la valorizzazione degli interessi comuni nei vari consessi comunitari ed internazionali. L'Italia intende offrire il proprio contributo anche in altri ambiti, in linea con il Piano Mattei, nonché mediante il rafforzamento della propria partecipazione al Consiglio Artico e ad altri tavoli strategici multilaterali. Il nuovo documento strategico nazionale sull'Artico, denominato "La Politica Artica Italiana. L'Italia e l'Artico - i valori della cooperazione in una regione in rapida trasformazione", si pone l'obiettivo di "promuovere il coordinamento artico tra le diverse amministrazioni, in primo luogo il Ministero dell'Università e della Ricerca, il Consiglio Nazionale delle Ricerche e il Ministero della Difesa ma anche gli altri dicasteri interessati alle tematiche artiche, tra i quali il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, il Ministero delle Imprese e del

<sup>104</sup> Rapporto 2025 sull'*Italian Maritime Economy*, centro studio del Gruppo Intesa Sanpaolo (SRM).



*Made in Italy* ed il Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare”<sup>105</sup>. L’Italia intende inoltre valorizzare il proprio ruolo nei quadri di cooperazione regionale promossi dall’UE, in particolare la strategia macroregionale EUSAIR di cui l’Italia eserciterà la Presidenza nel periodo maggio 2026-maggio 2027 e la strategia di bacino marittimo *WestMED*, assicurando coerenza con le priorità marittime nazionali e con gli obiettivi della politica di coesione europea 2021-2027 e post-2027.

In tale contesto, un ruolo di particolare rilievo è svolto anche dai diciannove programmi *Interreg* cui partecipa l’Italia, che costituiscono una delle più avanzate infrastrutture europee di cooperazione territoriale e, al tempo stesso, un presidio operativo di dialogo con i Paesi del Vicinato e della preadesione. Attraverso tali programmi transfrontalieri, transnazionali e interregionali, l’Italia dispone infatti di una piattaforma concreta per sperimentare progetti pilota, promuovere studi congiunti, condividere metodologie, modelli organizzativi e pratiche innovative su scala internazionale, rafforzando la capacità delle amministrazioni, dei territori, delle imprese, dei *cluster* e dei centri di ricerca di affrontare sfide comuni con approcci coordinati. *Interreg* assume, pertanto, un valore che va oltre il mero sostegno finanziario: esso rappresenta un punto di congiunzione tra la cooperazione europea e la cooperazione internazionale, poiché consente di mettere in relazione le priorità della coesione con gli obiettivi di stabilizzazione, integrazione economica, sostenibilità e sviluppo condiviso nei principali bacini marittimi di interesse strategico per l’Italia, a partire dallo spazio adriatico-ionico e dal Mediterraneo. In questa prospettiva, i programmi *Interreg* si configurano come laboratori permanenti di innovazione istituzionale e territoriale, capaci di generare soluzioni trasferibili, consolidare partenariati durevoli e accompagnare, con una dimensione operativa e multilivello, la proiezione marittima internazionale del Paese.

Rileva, altresì, il rafforzamento della partecipazione italiana all’Unione per il Mediterraneo, nonché l’impegno a svolgere un ruolo attivo nella dimensione bi-regionale del Vicinato Sud dell’UE, nel cui quadro il Patto per il Mediterraneo costituisce uno strumento chiave per il rilancio della cooperazione con i *partner* della sponda meridionale. L’instabilità non si arresta alla linea di costa: ciò che accade su una sponda del Mediterraneo si ripercuote inevitabilmente sull’altra. Un Vicinato Sud rafforzato e dotato di adeguate risorse e architettura istituzionale offre un quadro unico per gettare le basi di una svolta strategica positiva negli anni a venire, in direzione di prosperità, stabilizzazione, pace e sicurezza.

Così come nell’ambito europeo, anche nel più ampio contesto internazionale è fondamentale il ruolo del Cipom per definire con un’unica visione d’insieme la posizione nazionale sulle diverse questioni marittime, sì da conferire coerenza, efficienza, efficacia e profondità all’azione complessiva del Governo.

L’elaborazione olistica delle posizioni nazionali non è tuttavia sufficiente. È infatti necessario pervadere l’ambito europeo e internazionale del medesimo approccio unitario. Si tratta, in altre parole di sostenere anche in tali contesti una politica marittima integrata e di partecipare attivamente al governo internazionale degli oceani, rafforzando in tal modo il ruolo dell’UE nel settore marittimo globale e valorizzando l’identità marittima italiana.

Per favorire tale processo, è importante:

- pervadere le istituzioni sovranazionali e internazionali della visione d’insieme che già caratterizza le politiche marittime nazionali, nella consapevolezza che solo in tal modo sia possibile individuare soluzioni durevoli alle questioni dei mari e degli oceani;
- raccordarsi in maniera ancora più efficace con le istituzioni pertinenti - attraverso le relative Rappresentanze italiane - ispirandosi alle sopra menzionate posizioni nazionali quali riferimenti per le politiche marittime, in tutti i relativi tavoli multilaterali.

#### 2.15.4 La cooperazione nel campo delle tecnologie marine avanzate

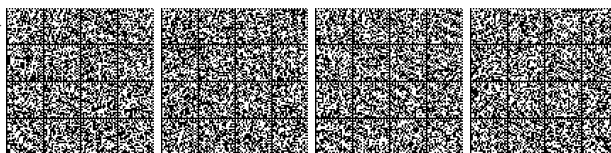
Una delle più recenti frontiere della cooperazione europea e internazionale è rappresentato dal settore delle tecnologie marine avanzate. Attraverso l’adozione di tecnologie marine all’avanguardia nell’ambito della cooperazione multilaterale è, infatti, possibile favorire l’innovazione, la sostenibilità, la sicurezza e la resilienza contro le minacce ibride, migliorando al contempo la competitività complessiva.

In tale particolare ambito, è dunque importante:

<sup>105</sup> “La Politica Artica Italiana”, pag. 51.



- favorire l’adozione di piattaforme digitali interoperabili per la condivisione dei dati marini, attraverso lo sviluppo di infrastrutture digitali comuni, basate su tecnologie avanzate quali gli ambienti *cloud* e, ove appropriato, i sistemi di registri distribuiti (DLT), per la raccolta, condivisione e analisi di dati ambientali, logistici e di sicurezza tra Stati europei e internazionali;
- proporre e promuovere modelli digitali (*digital twin*) per la gestione degli spazi marittimi transnazionali, attraverso la creazione di modelli digitali condivisi di aree marittime comuni (ad es. Mediterraneo, Adriatico, Mar Nero), per valutare impatti ambientali, pianificare infrastrutture, coordinare attività economiche e supportare politiche di coesione e sviluppo sostenibile nell’ambito delle strategie macroregionali (EUSAIR, WestMED, ecc.);
- valorizzare il ricorso all’intelligenza artificiale (IA), in particolare nell’ambito della cooperazione in ambito UE e mediterraneo, per migliorare la sicurezza marittima e la gestione delle emergenze attraverso sistemi intelligenti volti all’analisi predittiva di rischi marittimi (incidenti, calamità naturali, inquinamenti, eventi meteorologici estremi) e al coordinamento tempestivo delle risposte tra Stati e organismi internazionali;
- promuovere un monitoraggio ambientale condiviso, favorendo un impiego coordinato di satelliti con sensori avanzati per la sorveglianza di ecosistemi marini, della qualità delle acque, delle risorse naturali, con dati aperti a progetti di ricerca comuni e a programmi congiunti di osservazione marina, per la protezione della biodiversità e la lotta ai cambiamenti climatici;
- favorire la realizzazione di reti sensoristiche in aree marittime transfrontaliere per il monitoraggio continuo dei parametri ambientali e delle interazioni antropiche.



## 2.16 LA SICUREZZA MARITTIMA

La “sicurezza” nel contesto del “Piano del mare” comprende, data la molteplicità delle tematiche coinvolte, un’inevitabile pluralità di accezioni. Esse spaziano da quella che è nota come *safety* e riguarda appunto la “sicurezza” di navi e imbarcazioni, quanto a dotazioni ed equipaggiamento, formazione degli equipaggi, organizzazione per la ricerca ed il soccorso in mare, fino alla *security*, ovvero le azioni preventive e le attività di contrasto attivo di atti illeciti via mare, fino alla sicurezza di proiezione. La *security* assume una connotazione più marcatamente militare quanto più ci si allontana dalle acque territoriali. Costituiscono accezioni intermedie, quelle della sicurezza dei terminali portuali (c.d. “*Port Security*”) e quella derivante dai “comparti di specialità” delle Forze di polizia, tutti caratterizzati dal prefisso “sicurezza”, ivi inclusa la “sicurezza del mare”. Quest’ultima, a similitudine degli altri comparti di specialità, è espressione della pubblica sicurezza con valenza eminentemente territoriale, riferibile anche agli ambiti marittimi nei quali lo Stato esercita la propria sovranità. Si aggiunge, inoltre, la sicurezza cibernetica e la “*maritime security*”, intesa come il contrasto alle attività illecite che precludono il libero uso del mare. Oggi, la dimensione marittima è sempre più al centro di contese e controversie internazionali e interne per il guadagno di un vantaggio strategico ed economico in una determinata area.

### 2.16.1 Il quadro geopolitico e geostrategico

Il contesto internazionale è oggi contraddistinto da incertezza e diffusa instabilità, nonché da conflitti, sia di grande entità che minori, le cui ripercussioni si manifestano sia a livello regionale che globale, con interconnessioni sempre più evidenti. Attualmente, inoltre, la dimensione marittima è oggetto di contese e controversie internazionali, volte a conseguire un vantaggio economico e strategico in una determinata area. A tali sfide si associano, trasversalmente, molteplici e variegati rischi per la sicurezza, generati da attori statuali e non, spesso espressione di azioni ibride, oppure conseguenza di più ampie aree di competizione. Questi fattori, insieme alle dinamiche geopolitiche e geostrategiche che ne derivano, producono effetti economici e sociali rilevanti, con impatto su tutti i Paesi, compresa l’Italia, e impongono una risposta strutturata ed efficace in termini di monitoraggio e difesa, essenziale per il mantenimento della pace, della sicurezza e per la tutela degli interessi nazionali.

È in un tale contesto che l’Italia deve confrontarsi con Paesi *partner* e concorrenti, valorizzando il tradizionale multilateralismo e la partecipazione attiva all’UE, alla NATO, agli organismi sovranazionali (ONU, OCSE, Tribunali internazionali), così come in ambito G7.

Da questo scenario discende, evidentemente, un impatto diretto anche sul dominio marittimo: la territorializzazione degli spazi marittimi e l’uso strumentale del diritto internazionale (*lawfare*) alimentano contese per il controllo delle rotte e delle risorse.

Il Mediterraneo costituisce uno degli epicentri di tali fenomeni, dal momento che meno di un quinto della sua superficie è oggi privo di dispute tra Stati costieri, segno della forte pressione geopolitica che grava su quest’area vitale per l’Italia e per l’Europa.

Sul piano geopolitico, questa complessità assume una dimensione allargata che si estende, difatti, oltre il Mar Mediterraneo – e ancor più, oltre il c.d. “Mediterraneo allargato” – abbracciando tutti gli spazi marittimi di importanza vitale per l’Italia, lungo i quali l’impegno per l’uso libero e sicuro dei mari e degli oceani è vitale per garantire la sicurezza economica, energetica, alimentare e commerciale della Nazione. La dimensione allargata del Mediterraneo evolve, così, sempre più verso una connotazione globale, divenendo cardine e volano di fenomeni i cui effetti si riverberano su scala regionale e mondiale, con sempre maggiore profondità strategica.

In tale prospettiva la “diplomazia navale” svolge un ruolo prezioso perché capace di generare, proteggere e sostenere interconnessioni nello scenario internazionale con effetti benefici nel sostegno all’azione diplomatica dello Stato. Essa concorre a infondere fiducia, prevenire conflitti, gestire crisi regionali, promuovere principi e valori nazionali e aprire canali di dialogo e relazioni di cooperazione.

In linea con le politiche del Governo e con gli indirizzi dell’UE, la diplomazia navale s’inquadra quale strumento di proiezione degli interessi nazionali e di sviluppo di *partnership*, coalizioni e alleanze.



## 2.16.2 L'approccio alle sfide

La sorveglianza e il controllo delle acque d'interesse nazionale – in un'accezione più ampia – necessitano di una risposta multilivello – inter-agenzia e interministeriale – in grado di coprire un'ampia area geografica che includa sia le aree marittime di diretta responsabilità – incluse la ZEE e la Zona contigua – sia le aree oltre la giurisdizione nazionale lungo le principali rotte commerciali. Negli spazi marittimi di giurisdizione e, in proiezione, oltre i loro limiti, l'Italia persegue la difesa e la sicurezza marittima sia nell'ambito del sistema di alleanze euroatlantiche sia svolgendo direttamente un'attività di deterrenza, prevenzione e contrasto alle attività illecite e agli atti ostili perpetrati in mare. Essa svolge, inoltre, una mirata attività di presenza e sorveglianza nelle aree di maggiore interesse nazionale, in prossimità di quelle ove si sviluppano delle crisi regionali e lungo le linee di approvvigionamento strategico. Assume carattere prioritario preservare la libertà di navigazione, in particolare nei passaggi obbligati (i c.d. *choke points*). Rilevano tra questi lo Stretto di Sicilia e i Mari Adriatico e Jonio, caratterizzati dalla straordinaria valenza commerciale e securitaria delle rotte e dei dotti che vi scorrono.

Nel merito, lo Stretto di Sicilia offre la possibilità di controllare la rotta transoceanica Est-Ovest fra Indo-Pacifico e Atlantico. Lungo l'asse Sud-Nord vi scorrono una parte sempre più importante dei flussi energetici, oltre ai flussi migratori che hanno origine nel Sahel e nell'Africa profonda, orientale e occidentale, nonché ai traffici illeciti di sostanze stupefacenti e distinte forme di contrabbando gestiti da organizzazioni criminali, anche a carattere internazionale.

Anche i Mari Adriatico e Jonio rivestono un primario interesse strategico euroatlantico e sono teatro di diverse iniziative sotto egida nazionale – quale l'*Adrion* – o di altri Paesi, quali quella dei Tre Mari. Adriatico e Jonio completano, infatti, una cerniera lungo l'asse Nord-Sud che corre dall'Artico al Mar Nero e al Mar Mediterraneo, attraversando il Mar Baltico e sfociando nell'Indopacifico.

Tale azione dello Stato costituisce un importante fattore abilitante per l'attività di tutti gli operatori del *cluster* marittimo nazionale e internazionale, perché ne rappresenta il pre-requisito: un mare poco sicuro è un mare più costoso.

Infatti, in assenza della libertà di navigazione e dell'uso sicuro del mare, il nostro sistema di *import-export* rischierebbe lo stallo offrendo un vantaggio competitivo ad altre rotte e porti lontani dalla principale direttrice commerciale/mercantile mediterranea.

L'area del "Mediterraneo allargato", in cui si proietta l'azione della difesa, costituisce un settore di elevata rilevanza strategica ed economica. Nel corso dei precedenti decenni, si è assistito a un progressivo ampliamento dei suoi confini concettuali, funzionale ad includere cause e origini dei principali fenomeni convergenti nella sfera degli interessi strategici nazionali. Nel quadro di questi interessi rientrano la libertà di navigazione, il commercio e il connesso sistema di trasporti, le sopra menzionate risorse energetiche, il posizionamento diplomatico, economico, industriale, la ricerca scientifica, la difesa dei connazionali all'estero, la promozione ampia e trasversale della marittimità.

Il concetto di "Mediterraneo allargato", come già definito, è pertanto in continuo divenire e non è ancorato a rigidi vincoli geografici.

La presenza di importanti fattori di criticità (radicati, in particolare, nei sottosistemi meridionale e orientale), nonché la coesistenza di interessi spesso divergenti di attori interni ed esterni all'area (quali Russia e Cina) sono elementi che continuano ad alimentare la complessità e la mutevolezza dello scenario.

La crescente rilevanza di dimensioni d'azione non-fisiche (quali cyberspazio e il dominio informativo), la citata interdipendenza di fondo dei fenomeni regionali e la necessaria condivisione di interessi nei beni pubblici globali (i c.d. *global commons*) rendono, dunque, opportuno individuare un orizzonte strategico maggiormente elastico.

Inoltre, gli eventi che hanno interessato infrastrutture critiche sottomarine implicano un urgente approfondimento delle già attuali tematiche inerenti alle capacità esprimibili nell'ambiente subacqueo. Si pensi che già oggi la quasi totalità dei dati trasmessi per le comunicazioni digitali viaggia su cavi sottomarini. Allo stesso tempo, oltre l'80% dei fondali di mari e oceani risulta inesplorato. In tale ambiente, però, la rapida innovazione tecnologica avvenuta negli ultimi tempi ha consentito di compiere passi straordinari, rendendo di fatto sempre più agevole l'accessibilità alle alte profondità e ai fondali marini. Ciò schiude la disponibilità



di nuove risorse (energetiche, minerarie, ittiche) a disposizione delle comunità. Contestualmente, la diffusa accessibilità incrementa anche le minacce e i rischi che possono concretizzarsi nell'ambiente subacqueo e, in particolare, alle infrastrutture di sensibilità strategica. Questa configurazione, insieme alla prospettiva di un prossimo incremento della "abitabilità" degli abissi e dei fondali, rende di fatto l'ambiente marino sotto la superficie una vera e propria dimensione fisica a sé.

In sintesi, è necessario proteggere e difendere materialmente - ove ve ne sia la necessità - il complesso sistema produttivo e di trasporto marittimo composto dalle linee di comunicazione, dai porti, dagli interporti, dai centri nodali di smistamento e dal retroterra della catena logistica, dalla flotta mercantile, crocieristica e peschereccia, nonché dagli oleodotti e gasdotti sottomarini, dalle navi e piattaforme petrolifere d'altura e dai parchi eolici marini. Temi, questi, che in passato sono stati trattati esclusivamente per i loro risvolti economici e che richiedono d'essere, invece, ricondotti in un'unica visione strategica d'insieme.

In particolare, è necessario dedicare un'elevata attenzione al controllo di alcuni assetti strategici, come i principali porti, utilizzando tutta la strumentazione giuridica e finanziaria disponibile per evitare che eventuali investimenti esteri possano limitare l'autonomia strategica della Nazione. Negli ultimi anni vi è stato, infatti, un esplicito interessamento a questi scali da parte straniera. Questioni che abbiamo finora trattato come locali e unicamente commerciali, mentre ne è evidente il grado strategico. Lo scalo di Taranto è ideale da e verso Suez (come tale individuato dalla Cina oltre vent'anni fa, nel contesto delle "vie marittime della seta"), quello di Trieste, non solo quale emporio mitteleuropeo ma come perno delle connessioni infrastrutturali, militari e civili, fra Adriatico e Baltico, nonché come punto di approdo in Europa del corridoio IMEC (*India-Middle East-Europe Economic Corridor*).

La sorveglianza e il controllo degli spazi marittimi d'interesse nazionale - nell'accezione più ampia ed estesa a tutte le dimensioni - necessitano, dunque, di un'azione multilivello, inter-agenzia e interministeriale, che deve sfociare nel coordinamento di tutte le risorse nazionali, militari e civili, con un approccio integrato con i nostri alleati e *partner*. Quest'azione deve essere, inoltre, concettualmente declinata ovunque risiedano i nostri interessi nazionali, tenendo conto della contestuale necessità di garantire il massimo sviluppo dei collegamenti tra gli scali anche internazionali e dei traffici commerciali. Si tratta di un'area estremamente ampia, di fondamentale interesse strategico, che supera i confini delle acque di giurisdizione nazionale e si estende oltre il "Mediterraneo allargato".

Su questa base estesa (medio-oceanica) poggia l'interesse italiano per le vastità marine. L'Italia è una media potenza regionale marittima e vanta una proiezione indiretta negli oceani Atlantico e Indo-Pacifico, nonché nella regione Artica, nella consapevolezza che la sua sicurezza nel Mediterraneo dipende dalla sicurezza nell'Oceano mondo. Necessariamente, mentre negli spazi più prossimi l'Italia esercita prevalentemente le proprie responsabilità in maniera diretta, per garantire la sicurezza marittima di quelli più distanti essa tende progressivamente a ricorrere ad accordi e alleanze internazionali.

Ciò richiede:

- l'impiego sinergico di tutti gli strumenti del potere nazionale (politico, diplomatico, informativo, culturale, militare ed economico) per l'affermazione e la tutela degli interessi sul mare;
- la condivisione delle informazioni necessarie a mitigare i rischi identificati;
- il coordinamento degli indirizzi strategici delle politiche del mare;
- la condivisione delle informazioni relative ai traffici marittimi;
- il raccordo operativo tra le varie amministrazioni competenti, ai fini di porre in essere un'azione unitaria dello Stato sul mare.

Risulta, pertanto, indispensabile mitigare i fattori di rischio indentificati e in funzione della natura di questi adeguare il monitoraggio del traffico in ragione delle minacce a cui questo si dovesse trovare esposto - ad altissime profondità ed anche ben oltre i confini nazionali - tra cui potremmo annoverare, senza esclusione di altre fattispecie:

- il crimine marittimo e la pirateria, incluse attività come il contrabbando, il traffico di sostanze stupefacenti e di persone, gestite da organizzazioni anche a carattere internazionale: sistemi sempre più complessi e interconnessi offrono opportunità di interferenze e azioni malevole. Nei prossimi decenni i conflitti, il degrado economico e i cambiamenti climatici potrebbero aumentare i livelli di instabilità, il numero di



- stati falliti o scarsamente governati, generando condizioni sempre più favorevoli al crimine marittimo e alla pirateria. Attualmente, l'Italia già partecipa alle missioni navali di contrasto alla pirateria dell'UE nell'area del Corno d'Africa e del Mar Rosso, "Atalanta" ed "Aspides", ed è presente, con la propria "Operazione Gabinia", nel Golfo di Guinea. Inoltre, l'Italia continuerà ad impegnarsi – insieme con alleati e *partner* – per rafforzare le proprie capacità e il quadro normativo per il contrasto alla criminalità organizzata e alla pirateria. Occorrerà sviluppare quindi a livello inter-agenzia e interministeriale un processo di revisione continua delle linee guida per il coordinamento e il contrasto di tali minacce;
- la pesca indiscriminata, nota anche come pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata (*IUU, Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing*), che rappresenta una seria minaccia per le risorse ittiche e gli ecosistemi marini.<sup>106</sup> Questa pratica dannosa implica lo sfruttamento del mare al di fuori dei confini legali e dei regolamenti stabiliti dalle autorità competenti. L'Italia, come molti altri Paesi, si impegna attivamente nella lotta alla pesca indiscriminata e nella promozione di pratiche sostenibili e responsabili. La gestione e la tutela delle risorse ittiche sono cruciali per garantire la sostenibilità a lungo termine degli *stock* e preservare gli ecosistemi marini per le generazioni future. Per contrastare la pesca indiscriminata, l'Italia adotta diverse misure a livello nazionale e internazionale, nel rispetto degli accordi sottoscritti e derivanti dalla partecipazione alle organizzazioni internazionali di riferimento;
  - lo sfruttamento indiscriminato e incontrollato dei fondali marini che, oltre che portare all'appropriazione esclusiva di risorse naturali, potrebbe arrecare indirettamente danni gravissimi all'ambiente anche nelle aree limitrofe;
  - il terrorismo: le sempre più diffuse aree di instabilità e conflitto, così come le diverse piattaforme digitali, continueranno a fornire una base per l'attività terroristica (indipendente o riconducibile ad organismi statali) attraverso attacchi a navi o infrastrutture strategiche *offshore*. Le metodologie di attacco potrebbero nel tempo evolvere, includendo l'impiego di tecnologie emergenti che hanno anche aperto l'accesso agli spazi subacquei ad un numero sempre maggiore di attori a costi sempre più contenuti. Assistiamo a una nuova corsa agli "abissi" e, alla luce degli attuali scenari, è necessario agire in anticipo per predisporre adeguate condizioni di tutela degli interessi nazionali che insistono in tale dimensione. Sarà quindi necessario disporre di un ampio ventaglio di capacità dispiegabili anche ad altissime profondità, in grado sia di garantire il controllo e la tutela della dimensione subacquea, ivi comprese le infrastrutture che vi risiedono, sia un'adeguata capacità di monitoraggio e intervento. Ancora una volta un approccio condiviso e collaborativo, sia nel contesto nazionale sia internazionale, è alla base delle soluzioni di prevenzione e contrasto;
  - gli attacchi cibernetici: il tasso di cambiamento tecnologico sta rendendo le infrastrutture critiche nazionali sempre più vulnerabili agli attacchi informatici. L'Italia è tra i Paesi che più si sta impegnando per lo sviluppo di *standard*, regolamenti e linee guida appropriate in questi settori. In questo campo è fondamentale condividere la responsabilità della tutela e della protezione tra istituzioni ed industria nell'ottica sia di sviluppare nuovi sistemi di protezione, sia di aumentare la resilienza del sistema nazionale.

La sicurezza del dominio marittimo non può, pertanto, essere considerata esclusivamente in termini fisici o infrastrutturali, ma deve includere in modo strutturale la dimensione digitale quale componente essenziale della sicurezza nazionale. Il sistema marittimo nazionale, infatti, è caratterizzato da una forte interdipendenza tra porti, dogane, piattaforme logistiche, infrastrutture energetiche e sistemi informativi pubblici. Tale interdipendenza rende il comparto particolarmente efficiente, ma al contempo soggetto alle fisiologiche vulnerabilità per effetti sistemici in caso di attacco informatico su larga scala. Un evento *cyber* coordinato potrebbe generare blocchi simultanei del traffico merci e passeggeri, rallentamenti nelle operazioni doganali e criticità negli approvvigionamenti energetici, con impatti diretti sull'economia e sulla stabilità nazionale. Nel quadro del rafforzamento della resilienza sistemica del comparto marittimo, è fondamentale garantire la tenuta delle funzioni essenziali in presenza di eventi *cyber* di ampia portata. A completamento del quadro, si ritiene strategico promuovere esercitazioni periodiche di simulazione di crisi digitale su scala nazionale, volte a testare l'efficacia delle procedure, verificare le capacità di risposta e consolidare una cultura della gestione

<sup>106</sup> Cfr. 2.6.1. Pesca.



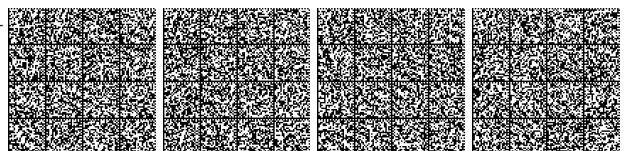
integrata del rischio *cyber* nel dominio marittimo. L'obiettivo è rafforzare la resilienza sistemica e ridurre il rischio di effetti domino derivanti da incidenti informatici complessi.

A livello unionale, è importante perseguire la piena adozione della *Maritime Surveillance* (MARSUR) e del *Common Information Sharing Environment* (CISE), nelle componenti classificata e non classificata, nell'ambito del quale verrà perseguita una razionalizzazione volta a rendere l'assetto organizzativo nazionale più efficace ed efficiente, nel rispetto delle funzioni e competenze di tutti gli attori istituzionali. È, altresì, opportuno rafforzare la cooperazione tra Stati *partner* attraverso l'istituzione ed il potenziamento di meccanismi/piattaforme multilaterali per il contrasto ai traffici illeciti via mare che insistono su rotte determinate o afferenti a specifici settori criminali.

Tutto ciò è perseguibile attraverso un quadro aggiornato della situazione marittima, da condividere a livello interforze, interagenzia e interministeriale, a beneficio di tutte le amministrazioni e nel rispetto delle loro diverse competenze. Tale Dispositivo avrà il suo naturale riferimento nel Cipom. Le modalità di implementazione del Dispositivo interministeriale saranno decise in ambito di Governo.

Le sfide che nel nostro tempo provengono dal mare e dai suoi fondali richiedono un approccio collegiale integrato e sinergico che coinvolga tutti gli attori, istituzionali e non, con funzioni e competenze attinenti alla marittimità.

La sicurezza marittima può dunque essere garantita solo attraverso un'azione coordinata, condivisa e integrata in una visione d'insieme, fra tutte le strutture civili e militari che vi partecipano, a livello locale come a quello nazionale, unitamente allo sviluppo e alla valorizzazione di un patrimonio tecnologico avanzato e all'avanguardia, nel cui ambito è indispensabile garantire una cornice di sicurezza abilitante per le attività del *cluster* marittimo.



### 3. CONCLUSIONI

La prima edizione del Piano del mare costituiva l'iniziale formulazione di una strategia unitaria in materia di politiche del mare, storicamente affette da una pluralità di visioni frammentate che impedivano uno sviluppo olistico del sistema marittimo nazionale, condizionate anche da un problema culturale di scarsa consapevolezza della vocazione marittima italiana.

Era urgente recuperare il ritardo nel fornire risposte sistemiche e strutturate alle molteplici esigenze rappresentate dalle diverse filiere marittime, valorizzandone lo straordinario potenziale e colmando il divario con i maggiori concorrenti internazionali, dotati di modelli di gestione più lungimiranti e di normative più agili.

L'adozione del primo Piano del mare ha, quindi, rappresentato uno spartiacque nell'approccio alla marittimità. La novità più caratterizzante risiede nel metodo seguito, basato sull'iniziale ascolto da parte dei Dicasteri pertinenti di tutti i protagonisti del mare, dai rappresentanti delle realtà imprenditoriali, a quelli del mondo dell'associazionismo e della ricerca. Recepite le istanze, i Dicasteri hanno dato vita a un intenso lavoro di squadra, elaborando il documento finale, che è stato unanimemente condiviso.

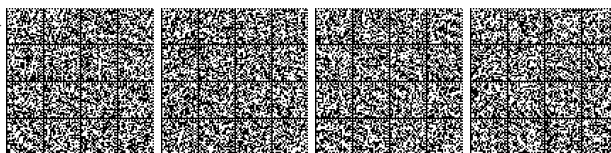
Ascolto e spirito di squadra sono le cifre distintive anche di questa edizione. Permane, inoltre, l'esigenza di raccordare armoniosamente le politiche pertinenti, con una visione alta e unitaria, capace d'abbracciare l'intero spettro della marittimità.

È necessario incentivare la crescita sostenibile del comparto, nella consapevolezza che competitività e sostenibilità non siano in contraddizione ma che sostengano la medesima architettura del "sistema mare". Ciò è possibile attraverso l'adozione di politiche dedicate, coraggiose, equilibrate perché consapevoli, attente alle peculiarità.

Al netto dei numerosi risultati già conseguiti, le aree in cui intervenire riguardano:

- lo snellimento della burocrazia, semplificando i rapporti tra imprese, territori e P.A., riducendo il numero di passaggi attraverso la messa a sistema degli interlocutori istituzionali e l'adozione di procedimenti semplici, caratterizzati da interpretazioni univoche, tempi certi e brevi;
- la digitalizzazione dell'intero settore marittimo, anche per conferirgli maggiore competitività internazionale;
- la riforma del sistema portuale nazionale;
- la riforma della portualità turistica;
- la riforma della disciplina dei dragaggi e dei ripascimenti;
- l'attuazione della strategia industriale marittima nazionale, vero e proprio riferimento strategico per il comparto;
- l'inquadramento trasversale del tema della formazione del personale marittimo e del mantenimento delle relative qualifiche;
- l'attuazione di politiche ambientali orientate alla sostenibilità, nelle dimensioni ecologica, economica, sociale e giuridica, che coinvolgano nel processo le attività produttive;
- la tutela del mare quale risorsa culturale e paesaggistica;
- la promozione e il sostegno delle reti e raggruppamenti nazionali degli utenti del mare, partendo da quelli riconosciuti a livello italiano ed europeo, anche attraverso sistemi tecnologici innovativi, che possano rafforzare e maggiormente qualificare l'offerta marittima del nostro Paese;
- la sinergia tra istituzioni, territori, imprese, associazioni, autorità civili, autorità militari e cittadini che operano sul e per il mare;
- la promozione della transizione energetica, attraverso un'azione dello Stato consapevole e determinata;
- il sostegno all'innovazione tecnologica, mettendo insieme il mondo dell'industria e quello della ricerca, alla base della competitività delle nostre imprese marittime; le tecnologie marine avanzate<sup>107</sup> rappresentano, infatti, un irrinunciabile fattore abilitante, trasversale a tutti gli aspetti della marittimità;

<sup>107</sup> Quali, ad esempio, le applicazioni dedicate dei sistemi di digitalizzazione, di intelligenza artificiale, di sensoristica evoluta, del *digital twin*, di realtà aumentata, del *quantum sensing*, ecc.



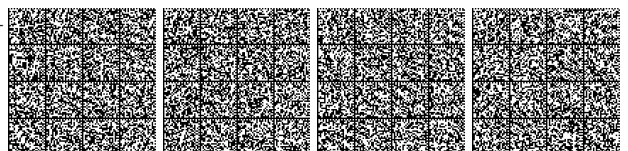
- la promozione, a cominciare dalla scuola primaria, di una nuova cultura del mare;
- il miglioramento dell’efficienza e dell’efficacia dell’azione complessiva dello Stato sul mare;
- l’internazionalizzazione, promozione e comunicazione dell’economia del mare *made in Italy*;
- l’allineamento della normativa del settore marittimo a quella dell’Unione Europea, evitando di adottare norme più restrittive soltanto per l’Italia;
- la revisione della normativa europea sulla decarbonizzazione, sì da non penalizzare la competitività del sistema marittimo italiano, perseguendo parallelamente l’adozione del *Net Zero Framework* in sede IMO;
- l’estensione della giurisdizione ai tratti di mare rivendicabili dall’Italia, attraverso la proclamazione delle residue porzioni di ZEE, per valorizzarne le risorse e tutelarne l’ecosistema;
- il potenziamento quantitativo e qualitativo della rappresentanza della marittimità italiana nell’Unione Europea e nelle sedi internazionali preposte.

La disciplina delle attività marittime deve essere permeata da unicità di visione, perché è unico il patrimonio del mare; da trasversalità, perché le norme devono nascere dalla consapevolezza delle esigenze e degli effetti, che inevitabilmente scaturiscono e si riverberano in più ambiti, tra loro intimamente collegati; da una rinnovata competenza marittima, che richiede formazione e preparazione specifiche; da omogeneità d’applicazione, perché gli operatori economici hanno esigenza di confrontarsi con procedure agili, consolidate e prevedibili, pur nel rispetto della tutela di peculiarità locali meritevoli di attenzione.

L’adozione di un approccio corale sta dando i suoi frutti, ma è necessario compiere passi ulteriori, volti a orientare le politiche del mare in maniera sempre più coordinata e armoniosa, sviluppando iniziative tese a valorizzare lo straordinario patrimonio di opportunità di cui disponiamo.

La rotta tracciata passa inevitabilmente dalla diffusione della cultura marittima, dal recupero e valorizzazione delle nostre antiche tradizioni marinare. Tale rotta conduce alla (ri)scoperta della nostra vocazione marittima e, con essa, alla realizzazione delle potenzialità marittime dell’Italia.

Per percorrerla con successo, dobbiamo farlo assieme, ampliando il coinvolgimento dalle istituzioni pertinenti e dai soggetti direttamente interessati a tutti gli Italiani.



## APPENDICE

### STRATEGIA INDUSTRIALE MARITTIMA NAZIONALE

#### 1. IMPORTANZA STRATEGICA DEL SETTORE MARITTIMO

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.

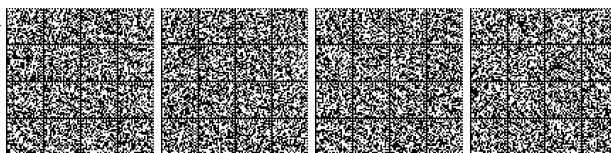
La dimensione marittima è strettamente correlata agli interessi nazionali sullo scacchiere internazionale, nel Mediterraneo e su scala globale, così come a progetti internazionali di carattere strategico, promossi o sostenuti attivamente dall'Italia, quali il Piano Mattei, il corridoio India-Medio Oriente-Europa (IMEC) ed il Global Gateway dell'Unione Europea. Essa è destinata ad accrescersi anche in relazione allo sviluppo delle nuove fonti energetiche rinnovabili, all'approvvigionamento di materiali critici e alla progressiva esplorazione e valorizzazione degli ambienti sottomarini, così come sul versante della sicurezza e resilienza, in particolare nel contrasto alle minacce ibride.

L'industria marittima si estende, poi, nelle aree retroportuali, grazie al ruolo svolto dai nodi portuali e dalle infrastrutture di collegamento, che costituiscono un'interfaccia anch'essa strategica tra mare e territorio, assicurando continuità ai traffici commerciali, energetici e digitali.

In questo contesto, la filiera cantieristica contribuisce in modo significativo alla crescita economica e all'occupazione, rappresentando, insieme al trasporto marittimo, uno dei principali settori che generano valore aggiunto nell'ambito dell'economia del mare, anche grazie al suo elevato effetto moltiplicatore. Tale filiera è composta da due comparti manifatturieri principali, la navalmeccanica e la nautica da diporto, a cui si affianca il settore del trasporto marittimo e dei servizi armatoriali. La navalmeccanica comprende imprese di costruzione, riparazione e demolizione navale, produttori di sistemi e componenti integrati a bordo nave, a cui si aggiungono società di ricerca e aziende di servizi di supporto. La nautica da diporto comprende imprese di costruzione di nuove imbarcazioni da diporto, attività di riparazione e rimessaggio, produzione di accessori e componentistica. Essa costituisce una vera e propria infrastruttura industriale strategica, contribuisce alla sicurezza ed alla difesa della Nazione, abilita la transizione energetica e ambientale e la proiezione internazionale del sistema industriale nazionale.

Grazie al vantaggio tecnologico di cui dispongono, i cantieri italiani — ed europei — detengono ancora una significativa *leadership* nel segmento delle costruzioni di navi più complesse, tra cui si annoverano, ad esempio, quelle da crociera, quelle militari, quelle destinate ad usi specialistici, comprese le piattaforme flottanti ad alto valore aggiunto e le unità destinate ad attività subacquee.

Nonostante ciò, negli ultimi decenni si è registrata una progressiva riduzione delle quote di mercato in altri segmenti essenziali della cantieristica navale, tra i quali spicca quello delle navi Ro-Pax e Ro-Ro, il cui impiego nelle rotte a corto raggio ha conferito all'Italia il primato europeo, oltre a rivestire fondamentale rilevanza ai fini della salvaguardia della continuità territoriale e della coesione sociale, ed a possedere un'intrinseca versatilità in termini di uso duale.



Parallelamente, l'armamento nazionale e gli operatori delle linee che scalano regolarmente il territorio italiano continuano a dimostrare dinamismo imprenditoriale, pur operando in un contesto caratterizzato da significative pressioni regolatorie internazionali e geopolitiche. Tale resilienza rappresenta un elemento di forza nel panorama marittimo nazionale e contribuisce alla stabilità dei collegamenti e dei traffici marittimi che interessano il Paese.

Oltre alle iniziative a sostegno all'internazionalizzazione dell'industria marittima nazionale, svolgeranno un ruolo essenziali le azioni poste a tutela degli interessi nazionali nei dedicati contesti internazionali con particolare riferimento alla Bussola per la Competitività, all'attuazione del Patto UE per l'oceano ed alla strategia industriale marittima dell'UE, in corso di elaborazione, nonché dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO).

Infine, la rilevanza strategica del settore marittimo va letta anche alla luce del valore dell'ambiente marino quale infrastruttura naturale essenziale per la continuità delle attività industriali, portuali e logistiche. La qualità degli ecosistemi marini e costieri, la tutela della biodiversità e il mantenimento del buono stato ambientale delle acque costituiscono, infatti, condizioni abilitanti per uno sviluppo industriale stabile e duraturo. In tale prospettiva, la strategia industriale marittima nazionale integra in modo strutturale gli obiettivi di sostenibilità ambientale, in coerenza con la Strategia Marina e con gli impegni europei e internazionali dell'Italia, valorizzando la tutela dell'ambiente marino come fattore di riduzione del rischio, prevedibilità regolatoria e attrattività degli investimenti.

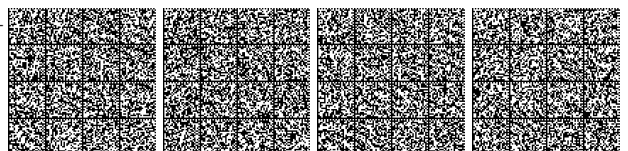
## 2. SFIDE E TENDENZE DI MERCATO

Il settore marittimo, insieme ai principali fattori di produzione e al contesto geopolitico di riferimento, sta attraversando una fase di profonda trasformazione, determinata da dinamiche esogene ed endogene emerse negli ultimi anni. In questo quadro, rilevano in particolare:

- a. la regolamentazione europea in materia ambientale, caratterizzata da stringenti obiettivi di decarbonizzazione, che ha promosso un processo strutturale di rinnovo delle flotte, di retrofitting e di sviluppo delle tecnologie e delle filiere dei combustibili alternativi;
- b. l'attività di progressiva normazione globale sviluppata in sede IMO, che ha istituito misure di mercato ed operative per la riduzione dell'impatto ambientale del trasporto marittimo a livello globale. In particolare, la definizione di un *Net Zero Framework* durante il MEPC 83 di aprile 2025 ha posto le basi per un'estensione dell'obiettivo di decarbonizzazione nel comparto stratificata rispetto agli analoghi strumenti europei per il raggiungimento delle zero emissioni nette al 2050. Tuttavia, l'adozione effettiva di queste misure, in origine prevista per la sessione straordinaria dell'MEPC di ottobre 2025, è stata rinviata di un anno. In tale quadro, l'Unione Europea dovrebbe valutare lo sviluppo di un piano di armonizzazione con i cronoprogrammi IMO di riduzione delle emissioni, che contribuisca, unitamente ad un possibile adeguamento normativo di mitigazione, ad evitare penalizzazioni a carico degli operatori nazionali e di altri Paesi membri, a vantaggio di operatori extra UE. Sono necessari analoghi piani di armonizzazione per l'implementazione di ulteriori strumenti di rilievo, tra cui l'istituzione delle *Emission Control Areas* (ECA) ai sensi dell'Allegato VI della Convenzione MARPOL, nelle quali è vietato l'utilizzo di combustibili marini con un tenore di zolfo superiore allo 0,10% m/m. In questo quadro, la transizione regolatoria richiede un approccio che coniughi ambizione climatica, competitività e certezza operativa. L'assenza di un pieno allineamento tra cronoprogrammi e strumenti europei e internazionali può determinare, oltre a impatti economici, anche effetti



- indiretti sulla resilienza delle catene logistiche e sulla pianificazione degli investimenti industriali e portuali. Ne discende l'esigenza di accompagnare l'attuazione delle misure UE con un percorso di armonizzazione progressiva con il quadro IMO, nonché con i meccanismi nazionali di monitoraggio degli impatti e di supporto alle scelte strategiche di flotte e porti.
- c. il gigantismo navale, soprattutto nel settore del trasporto containerizzato, che sta portando alla realizzazione di unità navali sempre di maggiore capacità, dimensioni e pescaggio favorevoli economie di scala, con conseguente necessità di migliorare ulteriormente l'accessibilità agli scali nazionali, sia in termini di profondità di fondali, che di spazi di manovra e di ormeggio, di opere di protezione, spesso con scelte progettuali volte a recuperare spazi logistici in mare, in carenza di aree retroportuali (ad es. dighe foranee, ribaltamenti a mare);
  - d. lo sviluppo di fonti di energia alternative, che comporta programmazione e investimenti sia sul versante tecnologico sia sul versante industriale. A questo riguardo, è necessario sviluppare un programma nazionale capace di orientare in modo coerente gli investimenti tecnologici e industriali in materia di transizione ecologica ed energetica, che punti a perseguire obiettivi di decarbonizzazione in modo progressivo, con autonomia strategica specie favorendo la continuità di commisurati approvvigionamenti di materie prime critiche e terre rare, nonché la riconversione dell'industria tradizionale;
  - e. l'adeguamento infrastrutturale di taluni porti, che, in coerenza con la strategia dell'UE per i porti quali nodi (*core* o *comprehensive*) delle reti TEN-T, si evolvono diventando *hub* energetici e digitali per integrare, anche a carattere di pianificazione, le nuove tecnologie rispondenti alle esigenze del mercato contribuendo a favorire il generale processo di decarbonizzazione del settore marittimo;
  - f. lo scenario geopolitico attuale impone il rafforzamento dell'autonomia strategica europea riducendo le dipendenze esterne nel settore marittimo. In tale contesto il rafforzamento della cantieristica nazionale ed europea, anche militare, rappresenta quindi un fattore strategico per la competitività industriale nel suo insieme, nonché per la sicurezza, la resilienza logistica e la capacità operativa complessiva. Una base industriale solida consente di preservare l'autonomia strategica, assicurare la continuità dei programmi navali e sostenere l'innovazione tecnologica, anche in un'ottica *dual use*, riducendo al contempo la dipendenza da fornitori esterni all'Unione europea. In questo contesto, investire in energie alternative, inclusi combustibili a basse emissioni e nucleare avanzato, contribuisce ad accrescere la resilienza energetica;
  - g. la crescente rilevanza strategica della dimensione subacquea coinvolgente la possibilità di estrazione di materie prime critiche dal fondale, la posa, la protezione e il mantenimento in efficienza delle infrastrutture di connessione strategiche, il concomitante sviluppo tecnologico (capacità subacquee dell'industria civile ai fini produttivi e di ricerca e della difesa nazionale) e la parallela e indispensabile opera di mappatura e monitoraggio delle acque profonde e dei relativi fondali da parte dei soggetti a vario titolo legittimati, parimenti per finalità civili che militari;
  - h. le tendenze che si manifestano nella nautica da diporto, settore di cui l'Italia è *leader* globale e che sta attraversando trasformazioni simili, pur non perfettamente sovrapponibili a quelle della cantieristica mercantile, ad esempio in termini di ricerca della sostenibilità, utilizzo di fonti di energia alternative e apporto allo sviluppo turistico;
  - i. la crescente competitività dei cantieri asiatici, che ha contribuito a una riduzione della presenza europea nei segmenti a minor valore aggiunto. La concorrenza asiatica, sommata ai vincoli degli strumenti europei di sostegno pubblico al settore, ha provocato la perdita di capacità nei segmenti



a minor tasso di complessità (porta-contenitori, rinfuse solide e liquide), nonostante la loro rilevanza ai fini dell'autonomia strategica dell'Unione.

Lo scenario delineato richiede di trattare il tema dell'industria marittima nazionale in modo coordinato, sia in ambito nazionale che nei consessi negoziali dell'Unione Europea e delle organizzazioni internazionali delle quali l'Italia è parte, per affrontare efficacemente le sfide poste dalle principali tendenze di mercato, in un contesto geopolitico caratterizzato da una crescente competizione strategica e da una progressiva transizione verso un sistema multipolare, e dall'affermarsi del dominio marittimo quale nuovo teatro di minacce ibride connesse in particolare alle infrastrutture critiche, con rilevanti implicazioni per la sicurezza economica e per la stabilità delle catene globali del valore. In particolare, appare necessario che l'Italia mantenga un ruolo attivo e profilato nei negoziati unionali relativi alla politica industriale marittima, attualmente in corso di elaborazione, nonché in quelli relativi alle altre politiche che possono avere ricadute sulla stessa.

### 3. LA STRATEGIA INDUSTRIALE MARITTIMA NAZIONALE

In questo quadro, una strategia marittima industriale nazionale, coerente con la più ampia strategia europea in fase di definizione, risulta essenziale per rafforzare la competitività del sistema produttivo e contribuire alla crescita dell'economia.

Tale strategia dovrebbe articolarsi lungo i seguenti obiettivi:

- 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
- e. Portualità italiana: sfide infrastrutturali e governance
- f. Settore della pesca
- g. Proiezione internazionale del Paese e il ruolo dell'industria marittima
- h. Internazionalizzazione dell'industria marittima italiana
- i. Rafforzamento del Settore della Difesa e Sicurezza
- j. Sviluppo della cantieristica da diporto

Si riporta di seguito la descrizione degli strumenti ipotizzati relativamente ai singoli obiettivi appena specificati:

- a. Rafforzamento e consolidamento della cantieristica

Il comparto si caratterizza per un elevato livello di specializzazione e per specifici elementi di competitività:

- elevata specializzazione nella costruzione e manutenzione di navi ad alta complessità e delle unità da diporto;
- forte *leadership* tecnologica e una capacità consolidata nell'integrazione di tecnologie d'avanguardia;
- sinergia tra cantieristica civile e militare. La cantieristica militare, infatti, supporta le eccellenze industriali nazionali nel posizionamento di rilievo nei principali e più innovativi programmi di cooperazione europei e internazionali, contribuisce allo sviluppo del settore



civile ad alta tecnologia, stimola occupazione qualificata e favorisce il trasferimento di innovazione in ambiti chiave quali la propulsione avanzata, la digitalizzazione, l'intelligenza artificiale, le infrastrutture subacquee e le energie alternative.

Si tratta di un sistema industriale articolato, composto da una rete nazionale di imprese e distretti produttivi, con rilevante impatto in termini di competenze e occupazione qualificata. A fronte dei citati punti di forza, permangono delle significative criticità:

- concorrenza internazionale, in particolare asiatica, sostenuta da importanti sussidi di Stato (se non direttamente controllata da talune Nazioni), mentre l'Europa è penalizzata dal progressivo ridimensionamento dei meccanismi di supporto pubblico al settore;
- limiti infrastrutturali in alcuni cantieri e ridotto numero di bacini, in relazione alla tipologia di navi, alle loro dimensioni e pescaggio;
- carenza di manodopera specializzata in generale e a fronte della diffusione di nuove tecnologie;
- vulnerabilità della filiera rispetto alla volatilità dei costi energetici e alla dipendenza da fornitori extra-UE per componenti strategici, in particolare nei settori dell'elettronica, nella componentistica e delle motorizzazioni.

In questo quadro, il rafforzamento strutturale del sistema cantieristico nazionale richiede interventi mirati e coordinati sul piano industriale, infrastrutturale e delle politiche del lavoro, nonché sul piano del sostegno all'internazionalizzazione, in modo da favorire l'accesso a nuovi mercati a favore dell'industria cantieristica nazionale.

L'ammodernamento infrastrutturale dei cantieri costituisce un presupposto essenziale per garantire una capacità industriale adeguata alla transizione ecologica, digitale e tecnologica, nonché per rispondere alla crescente domanda di mezzi navali funzionali all'autonomia strategica nazionale ed europea.

È necessario definire e attuare un Piano pubblico di investimenti strategici, volto ad ampliare e adeguare il comparto industriale e portuale, con priorità al completamento e all'accelerazione degli interventi già avviati in alcuni cantieri, nonché allo sblocco di quelli ancora in fase progettuale o autorizzativa, che risultano necessari per preservare la piena operatività dei siti produttivi.

Occorre adottare, inoltre, strumenti dedicati all'adeguamento dei cantieri alle nuove esigenze produttive, inclusa la capacità di realizzare le principali tipologie di naviglio strategico – tra cui Ro-Ro/Ro-Ro Pax, unità passeggeri, comprese le navi da crociera di grande stazza, navi per la posa e la riparazione dei cavi e dei gasdotti – in coerenza con gli *standard* industriali europei. A tal riguardo si sottolinea l'attuale mancanza di navi posacavi italiane, sia per la posa che per la manutenzione dei cavi stessi, e, pertanto, sarà importante sostenere in futuro, oltre all'acquisizione di tale capacità, che la produzione delle stesse avvenga in un contesto prettamente nazionale ed internazionale.

Infine, occorre garantire le condizioni per sostenere l'incremento delle capacità produttive necessario a soddisfare le esigenze della Marina, in coerenza con il più ampio quadro europeo di rafforzamento della difesa. Tali interventi presuppongono investimenti pubblici significativi sulle



infrastrutture e sulle aree demaniali marittime, anche quando affidate in concessione a operatori industriali.

È inoltre fondamentale sostenere l'innovazione tecnologica, per potenziare sistemi di automazione e processi produttivi avanzati, migliorando l'efficienza operativa e ottimizzando i costi di produzione. L'industria cantieristica ha avviato un processo strutturato di trasformazione digitale e tecnologica, sia a livello di prodotto che a livello di funzionamento del cantiere: robotica, IA generativa, stampa 3D, sistemi predittivi e gemelli digitali sono già parte del ciclo produttivo. L'evoluzione tecnologica del settore richiede strumenti di supporto coerenti con le politiche industriali nazionali ed europee in materia di transizione ecologica ed energetica. In parallelo, è necessario favorire l'adozione di soluzioni tecnologiche per la progressiva riduzione delle emissioni, non solo per le nuove costruzioni, ma anche sulle unità navali già operative, al fine di procedere in modo coerente ed armonico nell'intero comparto a fronte dei traguardi imposti dalla decarbonizzazione. È necessario dotarsi di un programma strutturato nazionale dedicato all'evoluzione tecnologica del cantiere navale, attraverso il rifinanziamento degli strumenti normativi vigenti, integrato con fondi UE (come *Innovation Fund* e IPCEI). Tali strumenti contribuirebbero, infatti, a sostenere l'allineamento del settore agli *standard* tecnologici internazionali.

Il successo e la competitività dell'industria nazionale dipendono, inoltre, in larga misura dalla disponibilità di una forza lavoro numericamente adeguata ed altamente qualificata e specializzata. In questo contesto è prioritario promuovere il settore navale - a partire dai cicli di istruzione secondaria superiore e nell'ambito degli ITS - come un ambito professionale innovativo, sostenibile e inclusivo, capace di attrarre giovani talenti, di incentivare una maggiore partecipazione femminile lungo l'intera filiera produttiva, anche integrando lavoratori stranieri così regolarizzati, avvalendosi anche del piano europeo per l'Unione delle competenze e dei percorsi del Piano Mattei per l'Africa.

Il settore ha avviato iniziative per favorire il ricambio generazionale e la riqualificazione del personale, ma è necessario un piano strutturale che accompagni tali processi in modo coordinato, che preveda interventi per garantire un adeguato supporto alle imprese che investono nella formazione continua del personale, nella digitalizzazione dei processi, nella robotizzazione e nell'adozione di soluzioni tecnologiche orientate al miglioramento della sicurezza sui luoghi di lavoro. Tali investimenti non solo aumentano l'attrattività del settore per i capitali privati, ma generano un effetto moltiplicatore in termini di innovazione e competitività, contribuendo al rafforzamento strutturale dell'intero ecosistema industriale navalmeccanico. È inoltre necessario promuovere la creazione di percorsi formativi e di riqualificazione professionale, in collaborazione con università, istituti tecnici e aziende, per sviluppare competenze avanzate nella progettazione, costruzione e manutenzione navale, con particolare attenzione alle nuove tecnologie digitali e ai processi di decarbonizzazione.

b. Rinnovo delle flotte nell'evoluzione del mercato dello shipping

Gli ambiziosi obiettivi fissati dalle normative europee e internazionali per la decarbonizzazione del settore marittimo pongono sfide complesse di carattere tecnologico ed in termini di sostenibilità economica a tutti i segmenti della flotta nazionale; in particolare, taluni tra questi – per via delle caratteristiche operative, della collocazione geografica e dell'evoluzione, nel tempo,



del settore – risultano più vulnerabili rispetto ad altri. In assenza di una pianificazione nazionale coerente con gli obiettivi europei ed internazionali, alcuni segmenti della flotta potrebbero incontrare difficoltà nell'adeguamento ai nuovi requisiti costruttivi, tecnologici e operativi.

Tra questi spiccano quelli delle unità Ro-Ro e Ro-Ro Pax - di cui l'Italia possiede la flotta più numerosa al mondo, oltre detenere il primato europeo del loro impiego a corto raggio - che sono caratterizzate da una significativa complessità tecnologica, garantiscono il trasporto intermodale via mare (Autostrade del Mare, incentivate con il *Sea Modal Shift*) e la continuità territoriale con le isole maggiori, specie in chiave di coesione sociale. Per questi segmenti il processo di decarbonizzazione si è rivelato particolarmente sfidante per ragioni tecnologiche, operative ed economiche, anche in relazione alla generale avanzata età media del naviglio superiore alla media europea.

Un altro segmento in difficoltà è quello delle unità ad alta velocità (*High speed crafts*) per il trasporto passeggeri, essenziali per garantire i collegamenti con le isole minori, che affrontano sfide specifiche nell'adozione delle tecnologie richieste dagli attuali *standard* europei, in relazione all'elevata potenza propulsiva installata, all'elevato volume a bordo occupato da macchinari ed apparati, che riduce in maniera importante gli spazi dedicati ai passeggeri.

Infine, vi è il segmento dei battelli da pesca di grandi dimensioni, in particolare quelli superiori ai 24 metri di lunghezza fuori tutto, che svolgono un'attività caratterizzata da stagionalità e basso rendimento. Tale segmento è attualmente sottoposto a un quadro regolatorio particolarmente articolato, *in primis* per l'accesso ai fondi di ammodernamento, e tale aspetto, tenuto conto dell'età media degli scafi e dei motori (superiore ai trenta anni), determina un'incidenza sulla sostenibilità operativa ed economica complessiva.

Dei tre segmenti citati, i primi due saranno progressivamente coinvolti in un profondo processo di rinnovo, *retrofit* ed efficientamento energetico, oggi già in atto, ma destinato a proseguire nei prossimi anni, guidato dalla regolamentazione ambientale europea ed internazionale (es.: ETS e *FuelEU Maritime*), che comporta un aumento significativo dei costi operativi per alcuni servizi marittimi essenziali che ricadono sui Paesi membri. Il significativo prelievo fiscale, istituito dall'applicazione della Direttiva ETS al settore marittimo, incide in misura rilevante sui servizi di collegamento marittimo che presentano specifiche esigenze operative, sia nell'approvvigionamento delle merci ai territori, che nello spostamento, anche quotidiano, delle persone, comprese quelle legate alla continuità territoriale.

L'applicazione delle suddette misure climatiche europee ed internazionali determina un effetto economico rilevante anche in altri segmenti come le navi da carico, in particolare, oltre a quelle impiegate nello *short-sea shipping* intra-UE, anche nel settore del trasporto containerizzato, e degli altri carichi (*tanker*, *bulker* e *LNG carrier*) e delle navi da crociera. In particolare, il regolamento *Fuel EU Maritime* può determinare impatti economici significativi in una fase in cui la capacità industriale e infrastrutturale non è ancora pienamente allineata alla crescente domanda.

È necessario orientare le risorse disponibili europee e nazionali verso interventi di rinnovo flotte, *retrofit* e di maggiore disponibilità ed impiego di carburanti alternativi, specie quelli a minore impronta emissiva idonei a sostenere il percorso di adeguamento della flotta agli *standard* ambientali, proseguendo con il supporto allo shift modale in chiave di riduzione dell'inquinamento atmosferico e di decongestione delle infrastrutture stradali e dei centri urbani.

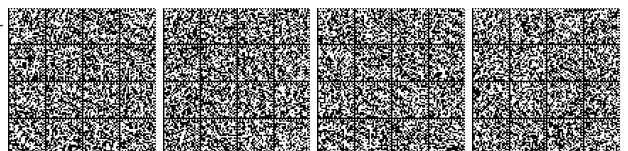


L'esperienza applicativa delle misure introdotte nel 2022 evidenzia la necessità di strumenti più coerenti con gli attuali requisiti tecnologici e con le tempistiche imposte dalla transizione energetica.

In particolare, la disciplina unionale sugli aiuti di Stato per il rinnovo delle flotte, contenuta nella disciplina in materia di aiuti di Stato in favore del clima, dell'ambiente e dell'energia (disciplina CEEAG 2022) e nel regolamento generale di esenzione per categoria (GBER), si fonda su criteri tecnici che individuano le condizioni per le quali un'unità navale può essere qualificata come "a ridotte emissioni". Tali criteri, direttamente collegati ai parametri della Tassonomia europea (regolamento UE 2020/852), riflettono un'impostazione molto avanzata sotto il profilo ambientale, che tuttavia presenta un elevato livello di selettività. Ciò può risultare particolarmente impegnativo per alcune tipologie di naviglio, caratterizzate da profili operativi, potenze installate e configurazioni tecniche molto diverse tra loro. In questo quadro, un allineamento progressivo dei criteri europei ed internazionali con l'evoluzione tecnologica del settore marittimo potrebbe favorire una più efficace integrazione tra gli obiettivi di sostenibilità ambientale, economica e le esigenze operative della flotta, consentendo una più ampia applicabilità degli strumenti di sostegno compatibili con il quadro normativo dell'Unione.

Per rendere effettivo un programma di rinnovo della flotta in grado di valorizzare il contributo dei cantieri nazionali ed europei, è necessario affiancare agli strumenti di sostegno economico, misure strutturali volte a consolidare la capacità produttiva interna. Ciò implica anche l'esigenza di interventi mirati sull'ampliamento dei bacini e sull'adeguamento delle infrastrutture, nonché iniziative per la formazione di professionalità specialistiche e per la piena digitalizzazione dei processi industriali, così da assicurare tempi di consegna competitivi e una risposta proporzionata alla domanda attesa. La cantieristica italiana ha già avviato un percorso di innovazione tecnologica e aggiornamento delle competenze, che rappresenta una base solida per affrontare la transizione in atto. Tuttavia, l'attuale fase evolutiva richiede un quadro di politiche pubbliche coerenti e di lungo periodo, che permetta di accelerare l'adeguamento industriale e di preservare la capacità del sistema nazionale di competere in un contesto internazionale caratterizzato da forti dinamiche di investimento e da rapidi avanzamenti tecnologici. Nel definire eventuali meccanismi di sostegno al rinnovo della flotta, è opportuno che le valutazioni tengano conto del contesto competitivo internazionale, caratterizzato da condizioni di mercato eterogenee tra cantieri europei e cantieri di Paesi terzi. Le politiche pubbliche dovrebbero pertanto orientarsi a garantire condizioni operative equilibrate per gli operatori nazionali ed europei, nel rispetto della disciplina sugli aiuti di Stato e in coerenza con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e competitività industriale. A ciò si affianca la necessità di considerare anche la crescente domanda di riciclo delle unità navali a fine vita, che inciderà sulla capacità dei cantieri di dedicare risorse e infrastrutture alle attività di refitting.

Una pianificazione nazionale integrata deve contribuire a salvaguardare l'efficienza complessiva del sistema cantieristico, evitando colli di bottiglia e assicurando continuità ai cicli produttivi legati alla manutenzione e all'ammodernamento della flotta. In tale contesto, è importante proseguire nelle politiche settoriali dirette all'aggiornamento dei profili professionali dei lavoratori marittimi, in tutti gli stadi della formazione, in relazione alle tendenze della transizione ecologica e digitale, nonché nel percorso già avviato di semplificazione e di informatizzazione delle pratiche amministrative relative alla gestione dei medesimi lavoratori.



c. Sviluppo dei carburanti alternativi: Piano Strategico Nazionale AFIR e scelte dell'industria

I combustibili alternativi sono l'anello più delicato della catena del valore funzionale a decarbonizzare il settore marittimo, perché sono ancora insufficientemente presenti sul mercato rispetto alla domanda indotta dagli obblighi previsti dall'anzidetta regolamentazione, e la cui disponibilità e diffusione dipendono da un insieme di fattori industriali, infrastrutturali e operativi interconnessi. È necessario, quindi, un rafforzamento della catena di fornitura dei combustibili alternativi per il settore marittimo, senza la quale non è possibile conseguire gli ambiziosi obiettivi fissati dalla legislazione climatica dell'Unione Europea e dell'IMO. Lo sviluppo dei combustibili alternativi su larga scala è possibile solamente in virtù di una forte presenza di *off-taker*, per le quali sarà necessario individuare meccanismi di accompagnamento alla transizione che favoriscano la progressiva diffusione dei combustibili a basse e nulle emissioni, in coerenza con gli indirizzi europei ed internazionali sugli obiettivi di decarbonizzazione del comparto.

Il piano strategico nazionale per la fornitura di carburanti alternativi richiesto dal Regolamento per lo sviluppo delle infrastrutture per combustibili alternativi (AFIR, art. 14), attualmente in fase di realizzazione da parte dell'Amministrazione centrale, rappresenta il contesto regolatorio principale per definire la politica industriale del Paese in materia di combustibili alternativi e/o sostenibili.

È in particolare necessario:

- assicurare che la programmazione nazionale tenga conto dell'evoluzione tecnologica del settore e delle prospettive di impiego dei combustibili alternativi da parte degli operatori marittimi, in modo da orientare decisioni coerenti e tempestive. Attualmente, il settore marittimo — essendo un settore *hard-to-abate* — sta investendo sui cosiddetti “*fuel pathways*”, percorsi consistenti nella scelta di determinate tecnologie per l'uso di fonti di transizione che condurranno progressivamente all'uso di combustibili a zero emissioni nette;
- valutare gli orientamenti relativi alle pertinenti traiettorie tecnologiche in coerenza con gli scenari di sviluppo industriale e infrastrutturale nazionali ed europei. Esse comprendono biocarburanti avanzati, soluzioni basate sul metano liquefatto e sulle sue evoluzioni a minore impatto emissivo, l'impiego progressivo di metanolo, ovvero di bio-carburanti, di carburanti sintetici, e, in una prospettiva di lungo periodo, l'utilizzo di idrogeno e ammoniaca. A tale proposito, è necessario individuare aree idonee alla produzione e allo stoccaggio e distribuzione dei combustibili alternativi, valorizzando il potenziale derivante dall'energia rinnovabile disponibile, ma anche dalle infrastrutture esistenti, in un quadro programmatico coerente con la pianificazione energetica nazionale e con le caratteristiche geografiche del territorio;
- armonizzare ed adeguare il quadro regolatorio relativo allo stoccaggio, alla gestione e alle operazioni di bunkeraggio dei combustibili alternativi, nonché alle attività connesse all'utilizzo e al trasporto della CO<sub>2</sub> per la produzione di carburanti sintetici, al fine di garantire condizioni operative certe e uniformi per gli operatori;
- valutare l'adozione di un modello nazionale per la produzione, lo stoccaggio e la distribuzione dei combustibili alternativi, basato su una pianificazione razionale che includa soluzioni strutturate – tra cui modelli del tipo *hub&spoke* – idonee a garantire efficienza



logistica, sicurezza operativa e adeguata capacità di rifornimento nei principali scali portuali;

- in relazione ai proventi ETS prevedere delle misure di sussidio mediante re-distribuzione di tali proventi al fine di incentivare l'uso di combustibili e creare una massa critica di *off-taker* che assicuri il ritorno di investimento necessario per l'aumento della produzione, tenendo altresì conto che, al momento, il settore automotive appare escluso dalla corsa ai combustibili alternativi per via della politica di elettrificazione della Commissione europea, riducendo pertanto la domanda aggregata complessiva del settore della mobilità;
- nel definire le traiettorie tecnologiche tenere in considerazione i possibili impatti su ambiente marino e costiero in linea con le normative ambientali vigenti.

d. Allineamento delle politiche climatiche europee alle politiche di decarbonizzazione internazionali

L'attuale quadro regolatorio europeo in materia climatica del settore, incentrato sulla direttiva ETSD e sul regolamento *FuelUE Maritime*, presenta effetti significativi sul mercato del trasporto marittimo, determinati anche dal carattere regionale delle misure e dall'assenza di un pieno coordinamento con il contesto internazionale. In particolare, per quanto riguarda i servizi di *transhipment*, la direttiva ETS potrebbe provocare una migrazione delle attività di *transhipment*, specie containerizzato, e di alcuni investimenti verso porti extra-UE, con effetti negativi sulla competitività dei porti europei, e quindi con critiche ricadute sulle economie territoriali correlate e, conseguentemente, sulla sicurezza e la resilienza delle catene logistiche europee. Il correttivo introdotto dalla direttiva ETS (la cosiddetta "regola delle 300 miglia nautiche") non appare, allo stato, pienamente idoneo a mitigare tali aspetti. Ciò è ancora più vero per il bacino del Mediterraneo, a causa della sua vicinanza a porti extra-UE altamente competitivi, determinando un rischio sproporzionatamente elevato di delocalizzazione del traffico e delle attività commerciali. Inoltre, al di là delle ripercussioni socioeconomiche e strategiche della direttiva ETS, tale delocalizzazione potrebbe comportare viaggi più lunghi e un aumento delle emissioni globali, compromettendo così l'obiettivo fondamentale dell'ETS UE, riducendone l'efficacia complessiva.

Nel caso dei collegamenti marittimi a corto raggio Ro-Ro/Pax, che fanno parte di un'operazione di trasporto intermodale o combinato, contribuendo così alla riduzione delle esternalità stradali e delle emissioni complessive di CO<sub>2</sub>, il costo relativo al sistema ETS trasferito sui camion sta generando una significativa perdita di competitività rispetto al trasporto stradale unimodale. Questi collegamenti, noti come Autostrade del Mare (AdM), consistono in servizi intermodali per il trasporto di merci su ruote, come camion, rimorchi e semirimorchi, trasportati su navi e traghetti dedicati (Ro-Ro e Ro-Pax).

Alla luce di ciò, l'applicazione del sistema ETS alle rotte Ro-Ro/Pax del trasporto marittimo a corto raggio, concepita per promuovere il trasferimento modale, dovrebbe essere affrontata come un caso specifico visto che questi collegamenti marittimi, strategicamente importanti per la transizione climatica e che spesso ricevono sostegno finanziario per documentati benefici ambientali, sono paradossalmente penalizzati nell'attuale quadro ETS.

Per quanto riguarda, infine, i collegamenti con le isole maggiori, caratterizzati da bassa profittabilità, ciclicità stagionale e obblighi di servizio pubblico, l'impossibilità di trasferire integralmente gli aumenti dei costi operativi sulle tariffe nel settore passeggeri può incidere sulla sostenibilità economica delle linee e, di conseguenza, sulla continuità territoriale garantita ai territori insulari. Tali collegamenti, gestiti principalmente da navi Ro-Ro/Pax, costituiscono un pilastro fondamentale della coesione territoriale all'interno dell'Unione ma risultano attualmente esposti a una combinazione unica di vincoli



di mercato, sociali e operativi che limitano significativamente la capacità di assorbire i costi legati all'applicazione della normativa ETS.

La normativa climatica europea prevede una revisione delle normative dedicate al trasporto marittimo nel caso in cui un accordo globale in sede IMO per decarbonizzare il settore venga raggiunto. L'introduzione di uno strumento legislativo globale (*Net Zero Framework* - NZF) ha l'obiettivo di raggiungere zero emissioni nette prodotte dal comparto marittimo nel 2050, in linea con l'Accordo di Parigi sul clima e con la *European Climate Law* dell'Unione Europea. Un'eventuale ratifica del NZF rappresenta un passaggio fondamentale per avviare la transizione verso emissioni nette pari a zero.

Tuttavia, occorre tenere in considerazione che il Consiglio Ambiente ha ribadito il valore della flessibilità come principio guida nel quadro più ampio degli obiettivi strategici dell'UE in materia di clima e che il Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) dell'IMO ha sospeso, attualmente di un anno, la seconda sessione straordinaria del Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC.ES-2) dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), che avrebbe dovuto aprire la strada all'allineamento tra la legislazione regionale dell'UE e le future norme globali. Alla luce di ciò risulta essenziale affrontare senza indugio le carenze dell'attuale quadro ETS, attraverso le seguenti possibili azioni:

- escludere i porti di trasbordo dell'UE – definiti come porti europei in cui le operazioni di trasbordo rappresentano almeno il 65% dell'attività totale – dalla definizione di "porto di scalo" ai sensi della Direttiva ETS dell'UE;
- escludere i collegamenti Ro-Ro/Pax per il trasporto marittimo a corto raggio e i Pure Car Truck Carrier (PCTC) almeno fino all'entrata in vigore dell'ETS2 per il trasporto su strada o, in alternativa, introdurre una misura transitoria di attenuazione che preveda il congelamento dell'obbligo di restituzione delle quote ETS marittime al 70% fino al 2028;
- estendere l'attuale deroga per le isole minori anche alle isole maggiori e prorogare l'attuale clausola di caducità fino al 2035, subordinatamente a una valutazione completa della disponibilità di carburanti alternativi sulle rotte interessate;
- incorporare una valutazione del rischio basata su criteri predittivi nel meccanismo di monitoraggio ETS, garantendo la piena considerazione di tutti i segmenti chiave della flotta, inclusi i servizi di trasbordo, i servizi di bunkeraggio, le navi portarinfuse e le navi Ro/Ro e Ro-Pax, nell'intero spazio marittimo dell'UE.

e. Portualità italiana: sfide infrastrutturali e governance

Nei principali porti nazionali — con traffici sia *gateway* sia di *transshipment* — gli investimenti infrastrutturali e le progettualità in ambito portuale sono particolarmente significativi: dalla diga di Genova alla Darsena Europa di Livorno, fino alla realizzazione del molo VIII a Trieste, il Paese sta attuando un percorso di sviluppo infrastrutturale volto a mantenere elevati livelli di competitività, in coerenza con l'evoluzione del mercato marittimo internazionale<sup>108</sup>. Tra questi, il gigantismo navale è un elemento che influenza l'infrastrutturazione portuale italiana, nella misura

<sup>108</sup> Il trasporto di merce containerizzata nell'area mediterranea e in Italia conferma la centralità della nostra penisola. Nel 2022 l'Italia ha movimentato circa 11,6 milioni di TEU, con un leggero incremento rispetto al 2021 (11,3 mln TEU). Nel 2023 questo volume ha raggiunto quasi 11,8 milioni, una crescita annua del 2,4 % rispetto al 2022, e i dati 2024 ci confermano un *trend* in salita rispetto all'anno precedente, che si è mantenuto stabile nelle prime proiezioni 2025.



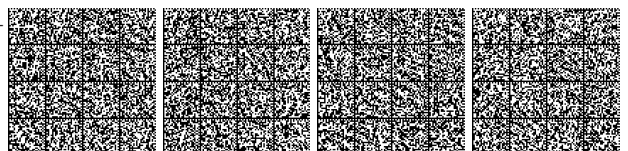
in cui sono richiesti fondali sempre più profondi, attrezzature adeguate a gestire un aumentato volume e velocità nella movimentazione delle merci e la realizzazione di grandi opere destinate a migliorare l'accessibilità in termini di volumi, spazi di manovra ed operativi, a fronte delle esigenze del mercato, specie nei porti di maggiore rilevanza strategica.

La doppia transizione energetica e digitale, inoltre, impone l'adozione di combustibili alternativi e infrastrutture di OPS, in costanza di crescita del ruolo dell'*Internet of things*, dei *digital twin*, nonché di proseguire verso la piena interoperabilità informativa già esistente tra i sistemi/banche dati/portali dei soggetti deputati, ai sensi della vigente impalcatura normativa anche di derivazione europea, alla gestione dei traffici mercantili, della sosta delle navi negli scali, e delle attività economiche marittimo-portuali, destinata a confluire verso una più ampia integrazione rappresentata dalla Piattaforma Logistica Nazionale, finanziata dal PNRR, denotante, quali contributori, le Autorità pubbliche competenti dello specifico settore, l'armamento, gli operatori portuali e della logistica. È importante anche implementare gli esistenti rapporti di interfaccia tra Autorità a vario titolo legittimate alla gestione dei traffici mercantili e delle attività portuali con la Dogana, e tra questa e gli operatori di settore, rafforzando gli strumenti di semplificazione e digitalizzazione delle procedure doganali e amministrative. Tali integrazioni, in un'ottica di corridoio interoperabile, posseggono potenzialità da cogliere e tarare sulla base dei fabbisogni degli operatori degli scali e della logistica, e quindi dell'evoluzione del mercato, per un maggior efficientamento dei servizi doganali, amministrativi, di polizia portuale, amministrativa e di frontiera, a vantaggio della più fluida circolazione delle merci. Le suddette esigenze richiedono, altresì, di proseguire con l'aggiornamento dei profili professionali dei lavoratori marittimi e del comparto in genere continuando, altresì, a valorizzare le iniziative rivolte all'implementazione della sicurezza del lavoro, tenuto conto delle peculiarità di operazioni, servizi portuali e delle caratteristiche della forza lavoro.

Per quanto riguarda l'*Onshore Power Supply* (OPS) è necessario dotarsi di un regolamento quadro per definire i principi regolatori uniformi da applicare alle modalità di gestione e di affidamento del servizio che, ai sensi della normativa nazionale, è già stato individuato come Servizio Interesse Economico Generale, i profili di responsabilità e d'interesse per la totalità dei soggetti (pubblici e privati) coinvolti nell'erogazione del servizio e il modello tariffario da adottare al fine di assicurare il funzionamento efficiente del servizio in tutti i porti interessati<sup>109</sup>.

La definizione del quadro regolatorio nazionale per il servizio di alimentazione elettrica da terra deve essere armonizzata con le più recenti decisioni adottate in sede europea in materia energetica, sì da offrire condizioni operative chiare e affidabili agli operatori portuali e marittimi. In tale ambito è importante attivare un confronto strutturato con tutte le amministrazioni e i soggetti interessati, al fine di definire modelli gestionali, criteri tariffari e profili di responsabilità che garantiscano l'erogazione efficiente e uniforme del servizio nei porti coinvolti, nonché al fine di valutare le necessità occorrenti di potenziamento della rete. L'implementazione dell'*Onshore Power Supply* (OPS), oltre a concorrere agli obiettivi di decarbonizzazione, produce

<sup>109</sup> Cfr. Decisione C(2024) 3934 del 17.06.2024, *State Aid SA.105117 (2022/N) – Italy Aid scheme for the use of shore-side electricity in the form of a reduction in general system charges for ship operators*.



evidentemente benefici ambientali diretti nelle aree portuali e nelle città costiere, in termini di riduzione delle emissioni locali e miglioramento della qualità dell'aria.

Sotto il profilo di *governance*, l'infrastrutturazione portuale nazionale dovrà tenere in considerazione aspetti fondamentali del mercato marittimo, compreso quello cantieristico, i quali sono soggetti a sfide significative e tendenze di carattere economico, anche globale e regolatorio, che hanno innescato una significativa trasformazione. Si tratta, in particolare, di distinguere nel novero delle opere infrastrutturali portuali quelle di carattere straordinario e interesse internazionale certo, da un lato, e quelle di carattere ordinario, manutentivo e/o d'interesse geografico limitato, dall'altro. Le prime, il cui costo è significativo, dovranno essere soggette ad un maggiore coordinamento nazionale per evitare diseconomie e consolidare una visione strategica complessiva del sistema portuale nazionale che ne garantisca la competitività. Le seconde potranno essere, invece, più efficacemente gestite tramite le esistenti competenti Autorità territoriali, assicurando la necessaria e continuativa funzionalità degli scali.

Con specifico riferimento alla diffusione di infrastrutture per lo stoccaggio e il rifornimento di carburanti alternativi, riveste un ruolo centrale il Piano strategico nazionale, quale strumento di indirizzo e coordinamento delle infrastrutture energetiche per il settore marittimo. Il modello di produzione, distribuzione e rifornimento dei carburanti alternativi, che sarà definito a livello istituzionale, orienterà la configurazione delle infrastrutture *downstream*, *midstream* e *upstream* necessarie, anche al di fuori dei porti, nonché la valutazione e successiva individuazione, nell'ambito della pianificazione nazionale, di siti produttivi dedicati – nuovi o derivanti da riconversione – sul territorio nazionale.

È quindi prioritario promuovere la digitalizzazione dei processi logistici già avviata nei termini anzidetti e il rafforzamento dell'intermodalità, al fine di migliorare l'efficienza dei collegamenti mare-terra, ottimizzare i tempi operativi e valorizzare in modo funzionale le aree portuali disponibili, in coerenza con la programmazione nazionale dei trasporti. La diffusa ed armonica adozione di piattaforme digitali interoperabili di settore costituisce un fattore abilitante per la gestione coordinata delle operazioni portuali e per l'integrazione dei principali nodi logistici nazionali, favorendo la gestione programmata della movimentazione delle navi e dei carichi, della loro sosta in porto, la completa gestione elettronica dei relativi flussi documentali, e quindi il monitoraggio ambientale ed il tracciamento dei flussi trasportistici.

Nel quadro della crescente rilevanza strategica dei porti per la continuità dei flussi trasportistici e quindi economici, si conferma l'esigenza di rafforzare le misure di sicurezza fisica e cibernetica delle infrastrutture, in linea con le politiche nazionali di protezione delle reti critiche.

Per le opere portuali di rilevanza strategica, è necessario assicurare un coordinamento programmatico a livello nazionale, anche relativo ad una razionalizzazione delle procedure di adozione e revisione dei Piani regolatori portuali, nel rispetto delle competenze delle Autorità di sistema portuale e laddove non istituita, nel caso specifico, dell'Autorità Marittima. Le linee guida per l'adozione dei Piani regolatori portuali approvate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici costituiscono un riferimento utile per l'aggiornamento degli strumenti di pianificazione portuale.



## f. Settore della pesca

Il settore della pesca professionale riveste un ruolo strategico per le politiche alimentari, sociali e ambientali del Paese, sostenendo numerose comunità costiere e una filiera imprenditoriale articolata, rispetto alla quale è necessario assicurare un equilibrio tra sviluppo e sostenibilità. Si tratta di un settore strategico per le politiche alimentari<sup>110</sup>, in cui il prodotto nazionale soddisfa appena il 20% del fabbisogno, con una marcata dipendenza dalle importazioni, anche extra europee.

Negli anni scorsi, alcune misure europee in materia di gestione delle risorse, percepite come particolarmente restrittive dal comparto, hanno concorso alla progressiva riduzione della flotta e dello sforzo di pesca tuttora in atto. Ciò ha profondamente modificato l'equilibrio con alcune flotte extra UE, caratterizzate da un diverso quadro regolatorio e costi operativi inferiori.

Alla luce di ciò, è necessario farsi promotori di una iniziativa per:

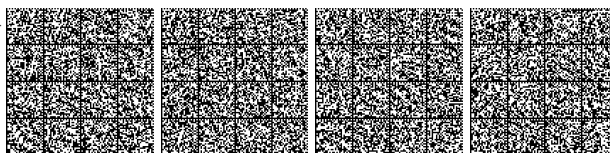
- ridisegnare il Reg. (UE) n° 2021/1139 (FEAMPA) per rimuovere le limitazioni al finanziamento per l'ammodernamento della flotta, essenziale per la transizione ecologica (de-carbonizzazione e sicurezza), che richiede un piano di sostegno economico per gli operatori;
- rivedere l'attuale impostazione delle misure di adeguamento della flotta, affiancando agli strumenti di dismissione politiche orientate all'innovazione, alla selettività degli attrezzi e al rafforzamento delle competenze professionali. Il contributo all'approvvigionamento con prodotto fresco di alta qualità è garantito principalmente dal segmento industriale (media e grande stazza), che opera con sistemi come strascico e circuizione. Questo segmento, che opera con elevati *standard* di regolarità e tracciabilità, registra criticità legate alla crescente volatilità dei costi operativi e alle incertezze del quadro regolatorio.

La pesca costituisce un comparto rilevante per la sicurezza alimentare nazionale e per l'equilibrio socio-economico delle comunità costiere, richiedendo un quadro di interventi coerente con tali funzioni.

## g. Proiezione internazionale del Paese e il ruolo dell'industria marittima

La politica industriale italiana è orientata al rafforzamento della resilienza di sistema nazionale da *shock* esogeni ed endogeni, a seguito delle crisi globali degli ultimi anni, che hanno cambiato lo scenario geopolitico internazionale nel quale il Paese si trova ad operare. A questo riguardo la politica industriale, di cui la strategia marittima nazionale è parte integrante, e la politica estera stanno investendo su una proiezione internazionale forte, all'insegna della cooperazione bilaterale equivalente, della diversificazione delle fonti di approvvigionamento e dei mercati di sbocco per l'industria cantieristica. La transizione energetica, che comporta una profonda riconversione della base industriale europea, rischierebbe d'essere compromessa qualora l'approvvigionamento di materie prime critiche e fonti energetiche rinnovabili non fosse adeguatamente presidiato dagli

<sup>110</sup> Nel 2024 la flotta italiana ha sbarcato 117.535 tonnellate (corrispondenti a circa 636 milioni di euro), confermando la tendenza alla flessione degli ultimi anni. La flotta a strascico rapido genera il 47% circa dei ricavi. Nel 2024, la flotta nel Mediterraneo contava 11.566 imbarcazioni, in leggera diminuzione rispetto al 2023 (1%). Circa il 71,5% è costituito da piccola pesca artigianale (sotto i 12 metri), che però rappresenta solo poco più del 12% del tonnello complessivo.



Stati membri. Il nucleare di nuova generazione potrà svolgere un ruolo rilevante nel contribuire agli obiettivi di autonomia e stabilità energetica.

Il *Critical Raw Material Act* dell'Unione Europea, entrato in vigore il 23 maggio 2024, ha individuato le materie prime critiche di riferimento per l'industria europea, così come gli obiettivi per rafforzarne la resilienza e i limiti temporali entro cui raggiungerli. Similmente, il *Net Zero Industry Act* ha creato un quadro legislativo d'insieme (semplificazione e promozione) per favorire lo sviluppo delle tecnologie “net zero” all'interno dell'industria europea. Sebbene con margini di miglioramento, sono previsti investimenti tramite fondi europei diretti. La semplificazione nell'accesso e il ricorso al *blending funding* potranno favorire iniziative di interesse strategico, superando l'approccio “a progetto”. Un ulteriore aspetto da attenzionare è il ricorso alla circolarità che, sebbene favorito dall'Unione, non può tuttavia sostituirsi in toto a un approvvigionamento duraturo e significativo in assenza di un mercato interno in cui le relative tecnologie siano largamente diffuse.

È opportuno rilevare che la fase iniziale del *Green Deal* europeo, in un contesto nel quale il coordinamento con le politiche industriali era ancora in evoluzione, ha favorito un'impostazione della transizione energetica fortemente orientata verso l'elettrificazione – in particolare nel settore automotive – e sull'uso estensivo delle energie rinnovabili. Queste tecnologie, tuttavia, richiedono l'impiego di materie prime critiche la cui disponibilità interna nell'Unione Europea è oggi limitata. Tale circostanza ha accresciuto la dipendenza dell'UE da fornitori extra-europei, con implicazioni rilevanti sulla resilienza e sulla sicurezza delle catene di approvvigionamento, a scapito del pieno sfruttamento delle capacità continentali in segmenti tecnologici ad elevato potenziale di sviluppo nel breve e medio periodo. Questi fattori incidono direttamente anche sulla filiera marittima, poiché la transizione del settore è fortemente influenzata dal fabbisogno complessivo del comparto della mobilità. Per garantire uno sviluppo omogeneo e competitivo delle filiere energetiche emergenti, risulta pertanto essenziale adottare un approccio fondato sulla neutralità tecnologica, che consenta di valorizzare soluzioni diversificate e coerenti con gli obiettivi strategici nazionali ed europei.

A tal proposito, è necessario promuovere un maggiore coordinamento a livello europeo tra la strategia sulle materie prime e quella energetica, al fine di garantire che gli obiettivi di incremento delle fonti rinnovabili siano accompagnati da adeguati sistemi di accumulo e da meccanismi che assicurino stabilità ed efficienza dei mercati energetici. Il futuro *energy mix* dell'Unione dovrà essere definito in un'ottica di autonomia strategica e affidabilità dell'approvvigionamento, includendo anche le potenziali applicazioni del nucleare di nuova generazione (moduli SMR) quali tecnologie complementari nel percorso verso la decarbonizzazione.

In questo contesto, l'azione italiana nel quadro del Piano Mattei, orientata al rafforzamento della cooperazione con i Paesi dell'Africa, offre rilevanti opportunità per la filiera industriale marittima, sia in termini di sviluppo di capacità, tra cui merita menzionare la formazione di forza lavoro, sia in termini di approvvigionamento di materie prime e creazione di partenariati energetici strategici. Parallelamente a ciò, e considerando il quadrante mediterraneo come fulcro principale della proiezione internazionale italiana, è importante estendere in ottica globale le catene del valore italiane “sicure” e la loro resilienza in funzione dell'industria nazionale.



Maggiore attenzione, infine, dovrà essere dedicata a materie prime essenziali per l'industria marittima, come l'acciaio green ed i materiali indispensabili per i carburanti di nuova generazione, per le quali permangono criticità di natura operativa, regolatoria e competitiva nei mercati globali. È importante garantire un approvvigionamento sicuro, sostenibile e competitivo delle materie prime (quali acciaio, rame, materie prime critiche, terre rare) necessarie allo sviluppo dell'industria tradizionale, di quella 4.0 e al processo di transizione energetica. È importante che l'Unione europea trovi un bilanciamento tra l'accesso alle materie prime e il rispetto delle normative ambientali e sociali, assicurando che l'evoluzione degli *standard* ambientali e sociali sia accompagnata da misure proporzionate che preservino la competitività delle filiere industriali strategiche, soprattutto in settori come quello della sicurezza e della difesa.

Le scelte tecnologiche nazionali dovranno essere valutate anche in funzione delle implicazioni geostrategiche, con l'obiettivo di rafforzare la resilienza delle catene di approvvigionamento e ridurre le vulnerabilità legate a dipendenze esterne.

h. Internazionalizzazione dell'industria marittima italiana

Lo scenario internazionale, caratterizzato da una crescente assertività dei concorrenti extra-UE, sostenuti da politiche industriali particolarmente incisive, rende necessario un rafforzamento strutturale dei processi di internazionalizzazione dell'industria marittima ed, in particolare, della filiera navale italiana. Tale esigenza si colloca in continuità con gli indirizzi già delineati in materia di autonomia strategica, sicurezza economica e resilienza delle catene del valore, e risponde alla necessità di assicurare alle imprese nazionali condizioni di crescita, anche sui mercati esteri, adeguate alla portata degli investimenti indispensabili a sostenere la trasformazione e il rafforzamento complessivo del settore.

In tale contesto si sta promuovendo il posizionamento dell'Italia come snodo strategico nel Mediterraneo per i flussi di merci, energia e connettività digitale, anche avvalendosi delle opportunità offerte dal *Global Gateway* e dall'iniziativa *faro Global Gateway Green Shipping Corridors* volta a discutere tra gli stakeholder del settore (amministrazioni portuali, istituzioni finanziarie europee e settore privato) sfide e opportunità volte a rendere operativi corridoi marittimi verdi e la connettività tra porti europei ed extraeuropei. Viene assicurato, quindi, il sostegno nazionale a progetti strategici condotti da primari gruppi industriali italiani - progetti *faro* anche nell'ambito della già menzionata strategia europea - quali i cavi sottomarini *Blue Raman* e *Green Med* e le interconnessioni energetiche *Elmed*, *South2 Corridor* e *Medlink*. L'integrazione degli scali italiani nelle reti TEN-T e nei corridoi strategici europei e internazionali consente di rafforzare il posizionamento del Paese anche nel quadro del corridoio India – Medio Oriente – Europa (IMEC), con la rete portuale nazionale, a partire dallo scalo di Trieste, quale punto di approdo ideale, ancorché non esclusivo, in Europa, e con le eccellenze del nostro sistema industriale in prima linea per contribuire in maniera determinante alla realizzazione del corridoio stesso.

Nel quadro della strategia di diplomazia della crescita, avviata dal Paese, si sta potenziando, inoltre, l'azione mirata a sostenere la penetrazione delle imprese del settore nei mercati esteri ad alto potenziale, attraverso strumenti dedicati di accompagnamento istituzionale, eventi di partenariato economico, programmi di cooperazione congiunta e meccanismi di supporto all'export e agli investimenti. Gli investimenti necessari per il mantenimento della competitività



e della *leadership* dell'industria navale italiana richiedono, infatti, da un lato la messa in sicurezza delle catene del valore e, dall'altro, mercati di sbocco decisamente più ampi di quello nazionale.

i. Rafforzamento del Settore della Difesa e Sicurezza

(1). L'industria marittima nella mobilità militare

La mobilità militare rappresenta oggi uno dei pilastri fondamentali della sicurezza e della difesa europea, non soltanto in quanto strumento tecnico e logistico per il rapido dispiegamento delle forze armate, ma anche come elemento strutturale di deterrenza, interoperabilità e prontezza strategica. L'evoluzione del quadro geopolitico degli ultimi anni ha reso evidente la necessità di un sistema integrato, resiliente e pienamente coordinato tra Stati Membri, così come riconosciuto anche dalla comunicazione congiunta della Commissione europea e dell'Alta Rappresentante in materia di mobilità militare del 19 novembre 2025.

In tal senso, la mobilità militare deve garantire il superamento delle barriere fisiche, procedurali e normative, oltre la completa integrazione delle diverse modalità di trasporto.

Il settore marittimo portuale è, ad oggi, destinato - e lo sarà sempre più in futuro - a svolgere un ruolo cruciale/strategico quale punto di riferimento nelle politiche di mobilità militare UE e NATO. Gli sforzi nel settore devono necessariamente essere sincronizzati con i piani in corso di definizione, valorizzando le linee di azione e le progettualità per evitare duplicazioni e far convergere le risorse disponibili sulla base delle effettive necessità delineate. I porti non sono solo terminali di corridoi terrestri, ma piattaforme intermodali con particolare attenzione ai *terminal* RO/RO e RO/Pax, ai collegamenti retroportuali e alla capacità di accogliere unità di elevato tonnellaggio e pescaggio.

La piena integrazione della dimensione marittima nella mobilità militare è quindi elemento imprescindibile per rafforzare la capacità di proiezione e di rinforzo delle forze armate nazionali, europee ed euroatlantiche.

(2). Le attività nella dimensione subacquea

La corsa alla dimensione subacquea e all'utilizzo delle potenzialità dell'ambiente sottomarino rappresenterà uno dei principali ambiti di sviluppo strategico, richiedendo un'integrazione sistematica tra ricerca scientifica, politica industriale e capacità di difesa. Ciò richiede capacità avanzate di osservazione, analisi e modellizzazione dell'ambiente sottomarino, indispensabili per sviluppare attività quali la protezione delle infrastrutture critiche subacquee, la prevenzione e il contrasto delle minacce ibride, la gestione sostenibile delle risorse marine profonde e la realizzazione delle principali reti energetiche e di telecomunicazione. Un altro elemento di particolare rilevanza concerne l'acquisizione di capacità connesse alla riparazione e ripristino delle infrastrutture critiche sottomarine, in particolare energetiche e trasmissione dati. Si tratta di un ambito caratterizzato dall'esiguità di operatori economici in grado di fornire tempestivamente servizi e capacità di tal tipo, la cui rilevanza è emersa in seguito agli incidenti occorsi nella regione baltica in passato, classificati come attività ibrida ostile.



La crescente rilevanza strategica della dimensione subacquea richiede, inoltre, che lo sviluppo industriale e infrastrutturale sia in linea con la normativa ambientale vigente.

A tal fine, l'Italia sta progressivamente definendo un quadro normativo volto a rafforzare la governance nazionale della dimensione subacquea, integrando sicurezza, industria, ricerca e cooperazione internazionale, avviando politiche pubbliche coerenti e favorendo partenariati a livello europeo e multilaterale. Tale impegno ambisce anche a tenere in considerazione gli sviluppi nell'ambito dell'Autorità Internazionale per i Fondali Marini che, ai sensi della Parte XI della Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare (UNCLOS), regola il sistema di esplorazione e sfruttamento delle risorse minerarie dei fondali posti al di là delle aree di giurisdizione nazionale.

L'industria cantieristica nazionale dispone di competenze consolidate per contribuire alla progettazione, costruzione e integrazione delle principali componenti del nuovo ecosistema subacqueo. Può, quindi, guidare l'evoluzione attraverso tutti i domini, mettendo in campo storia industriale, asset e visione strategica, dimostrando competenze consolidate lungo la filiera – dalla superficie ai fondali, dall'*hardware* al *software* – e applicando un approccio olistico lungo tutta la catena del valore.

Le opportunità economiche e industriali derivanti dall'uso, anche civile, della dimensione subacquea si riflettono nello sviluppo di poli industriali e integrazioni verticali per la realizzazione di tecnologie all'avanguardia in tale settore e la cantieristica sta attualmente consolidando la capacità nazionale di operare in un segmento ad elevata complessità tecnologica e rilevanza strategica.

Tale evoluzione avrà impatti rilevanti anche sulla filiera commerciale marittima, contribuendo alla protezione del suo valore.

Il traffico globale di dati dipende per oltre il 90% dai cavi sottomarini, che raggiungeranno 1,7 milioni di chilometri nel mondo entro il 2027. A ciò si aggiunga che il mercato globale dell'elettricità supererà i 25 miliardi di euro entro il 2028, con Asia-Pacifico ed Europa che copriranno il 60% della domanda che verrà veicolata per la maggior parte da cavi di potenza sottomarini. La loro manutenzione, protezione e sorveglianza rappresentano una priorità, sia per quanto riguarda la creazione di capacità – anche in termini di navi specialistiche e posacavi, incluse quelle per la riparazione e manutenzione – sia per l'aspetto regolatorio e operativo. A tale riguardo, nel quadro delle iniziative prospettate nella comunicazione congiunta della Commissione europea e dell'Alta Rappresentante per rafforzare la sicurezza e la resilienza dei cavi sottomarini del 21 febbraio 2025, l'Italia sta valutando di farsi promotore di iniziative per rafforzare la resilienza delle infrastrutture sottomarine nel Mediterraneo.

j. Sviluppo della cantieristica da diporto

La cantieristica nautica da diporto italiana rappresenta un'eccellenza internazionale, detenendo una quota significativa della produzione mondiale di superyacht e confermando il ruolo dell'Italia come primo paese esportatore. È un settore che contribuisce in modo rilevante allo sviluppo



industriale e che, grazie alle sue competenze tecnologiche e alla capacità produttiva, si integra in modo complementare con la cantieristica mercantile.

Il comparto presenta una filiera produttiva radicata sul territorio nazionale, caratterizzata da elevata specializzazione tecnica e da un significativo contributo all'occupazione qualificata. Pur mantenendo una posizione di primato a livello internazionale, la cantieristica nautica italiana si confronta con un contesto competitivo in rapida evoluzione caratterizzato dalla crescita di operatori extra-UE, attivi nei segmenti a più elevata specializzazione. Tale dinamica conferma la necessità di un impegno costante nel rafforzamento della competitività, dell'innovazione e della capacità produttiva nazionale.

Per sostenere la cantieristica nautica da diporto è necessario:

- un quadro normativo e regolamentare armonico e competitivo, ovvero rispondente alle esigenze imposte da un mercato in evoluzione;
- instaurare piattaforme collaborative pubblico-privato e adeguati strumenti operativi per il trasferimento tecnologico, nonché strumenti di supporto economico dedicati all'evoluzione tecnologica del cantiere;
- una formazione specialistica sulle costruzioni, sul refitting e l'impiego di materiali e tecnologie a basso impatto ambientale ed innovative;
- una riduzione della vulnerabilità rispetto ai costi energetici e all'approvvigionamento di materiali e componenti strategici, specialmente da fornitori extra-UE.

La semplificazione normativa e amministrativa, nonché la certezza delle tempistiche procedurali, nel solco di quanto già attuato con le modifiche al codice della nautica da diporto ed al regolamento, rappresentano fattori determinanti nelle scelte degli armatori e degli investitori di commissionare la costruzione in Italia di un'unità da diporto. Ciò è vero anche per la scelta d'iscriverla nel registro italiano o in un altro Paese UE a parità di condizioni anche in termini di fiscalità e nell'uniforme rispetto delle norme sugli Aiuti di Stato, di mantenerla e ormeggiarla stabilmente in Italia, sostenendo la cantieristica del *refitting*. In tale prospettiva, appare opportuno: orientare l'azione regolatoria verso:

- la prosecuzione dell'aggiornamento della regolamentazione delle navi da diporto, con criteri di maggiore semplificazione e allineamento agli *standard* di altri Stati membri, onde scongiurare improprie forme di concorrenzialità a discapito dei requisiti minimi sicurezza;
- l'implementazione del *Passenger Yacht Code* per le unità da diporto adibite al noleggio fino a 36 passeggeri, già previsto dalla riforma del Codice della nautica da diporto.

#### 4. CONCLUSIONI

L'Italia si trova in una fase decisiva per consolidare e valorizzare il ruolo della propria industria marittima. Attraverso interventi mirati e coordinati, il settore può rafforzare la propria competitività, contribuire alla sovranità industriale ed energetica del Paese e sostenere un percorso di crescita sostenibile e innovativa, contribuendo attivamente alla elaborazione ed all'implementazione della politica industriale marittima dell'Unione europea attesa per il primo trimestre 2026.

Per assicurare un posizionamento solido nel medio-lungo periodo, l'Italia e l'Unione Europea sono chiamate a definire una politica industriale marittima ambiziosa e pragmatica, orientata al



rafforzamento delle capacità produttive e tecnologiche e al sostegno al processo di rinnovo delle flotte. L'obiettivo è creare un ecosistema industriale in grado di competere efficacemente a livello globale e di accompagnare la transizione ecologica e digitale del comparto.

Per garantire coerenza e continuità nell'attuazione della Strategia, appare utile, infine, prevedere un meccanismo stabile di coordinamento interistituzionale che consenta di integrare le dimensioni industriale, energetica, trasportistica e ambientale, anche attraverso il monitoraggio periodico degli impatti e l'aggiornamento delle priorità. Tale impostazione favorisce la prevedibilità per gli operatori, riduce il rischio di frammentazione applicativa e rafforza la capacità del sistema Paese di accompagnare la transizione in modo ordinato.

26A03186



**PRESIDENZA  
DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI**

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI TRA LO STATO,  
LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME  
DI TRENTO E DI BOLZANO

INTESA 26 giugno 2026.

**Intesa, ai sensi dell'accordo Stato-regioni del 5 dicembre 2013, rep. atti n. 164/CSR, sull'ipotesi di accordo collettivo nazionale per la disciplina dei rapporti con i medici di medicina generale, ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502, per l'attuazione dell'investimento 1.1 «Case della comunità e presa in carico della persona» (missione 6 - salute, componente 1), di cui al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR). (Rep. atti n. 96/CSR).**

LA CONFERENZA PERMANENTE  
PER I RAPPORTI TRA LO STATO, LE REGIONI  
E LE PROVINCE AUTONOME  
DI TRENTO E DI BOLZANO

NELLA SEDUTA STRAORDINARIA DEL 26 GIUGNO 2026

Visto il decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502, recante «Riordino della disciplina in materia sanitaria, a norma dell'art. 1 della legge 23 ottobre 1992, n. 421» e, in particolare, l'art. 8, il quale prevede che «il rapporto tra il Servizio sanitario nazionale, i medici di medicina generale ed i pediatri di libera scelta è disciplinato da apposite convenzioni di durata triennale conformi agli accordi collettivi nazionali stipulati, ai sensi dell'art. 4, comma 9, della legge 30 dicembre 1991, n. 412, con le organizzazioni sindacali di categoria maggiormente rappresentative in campo nazionale», stabilendo altresì, i principi di cui devono tenere conto i predetti accordi;

Visto il decreto-legge 29 marzo 2004, n. 81, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 maggio 2004, n. 138, recante «Interventi urgenti per fronteggiare situazioni di pericolo per la salute pubblica» e, in particolare, l'art. 2-*nonies*, il quale stabilisce che: «Il contratto del personale sanitario a rapporto convenzionale è garantito sull'intero territorio nazionale da convenzioni conformi agli accordi collettivi nazionali stipulati mediante il procedimento di contrattazione collettiva definito con l'accordo in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano previsto dall'art. 4, comma 9, della legge 30 dicembre 1991, n. 412, e successive modificazioni. Tale accordo nazionale è reso esecutivo con intesa nella citata Conferenza permanente, di cui all'art. 3 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281»;

Visto l'accordo Stato-regioni del 5 dicembre 2013 (rep. atti n. 164/CSR), avente ad oggetto la disciplina del procedimento di contrattazione collettiva per il rinnovo degli accordi con il personale convenzionato con il Servizio sanitario nazionale;

Visto il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), approvato con decisione di esecuzione del Consiglio (UE) del 13 luglio 2021 e, in particolare, la Missione 6 - «Salute», Componente MSC1 - «Reti di prossimità, strutture e telemedicina per l'assistenza sanitaria territoriale», Investimento MSC1 I 1.1 «Case della comunità e presa in carico della persona»;

Vista l'intesa sancita nella seduta del 15 gennaio 2026 di questa Conferenza (rep. atti n. 1/CSR) ai sensi dell'accordo Stato-regioni del 5 dicembre 2013, rep. atti n. 164/CSR, sull'«ipotesi di accordo collettivo nazionale per la disciplina dei rapporti con i medici di medicina generale», ai sensi dell'art. 8 del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502 - Triennio 2022-2024;

Vista la nota prot. n. 4281 del 24 giugno 2026, acquisita, in pari data, al prot. DAR n. 11816, con la quale il Presidente della Conferenza delle regioni e delle province autonome, a seguito della sottoscrizione dell'ipotesi di accordo collettivo nazionale per la disciplina dei rapporti con i medici di medicina generale, avvenuta il 23 giugno 2026, al fine di proseguirne l'iter con il perfezionamento della prevista intesa in questa Conferenza, ha trasmesso l'ipotesi di accordo collettivo di cui trattasi, congiuntamente all'atto di indirizzo del comitato di settore regioni-sanità e al parere favorevole del comitato di settore regioni-sanità, espresso nella seduta del 23 giugno 2026, riservandosi di trasmettere la prevista certificazione della Corte dei conti e chiedendo l'iscrizione del provvedimento all'ordine del giorno di una seduta straordinaria di questa Conferenza, al fine di rendere immediatamente operative le case della comunità entro il 30 giugno 2026;

Vista la nota prot. DAR n. 11827 del 24 giugno 2026, con la quale l'Ufficio per il coordinamento delle attività della segreteria di questa Conferenza ha trasmesso alle amministrazioni statali interessate, alle regioni e alle Province autonome di Trento e di Bolzano l'ipotesi di accordo in titolo, unitamente ai citati allegati;

Vista la nota prot. n. 4341 del 26 giugno 2026, acquisita, in pari data, al prot. DAR n. 11995 e trasmessa, nella medesima data, con nota prot. DAR n. 11999, alle amministrazioni statali interessate, alle regioni e alle Province autonome di Trento e di Bolzano, con la quale il Presidente della Conferenza delle regioni e delle province autonome ha inviato, a integrazione della suddetta nota prot. 4281 del 24 giugno 2026, la certificazione positiva della Corte dei conti ai costi contrattuali del 26 giugno 2026;

Visti gli esiti della seduta straordinaria del 26 giugno 2026 di questa Conferenza, nel corso della quale le regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano hanno espresso avviso favorevole all'intesa sull'ipotesi di accordo collettivo nazionale di cui trattasi;

Acquisito l'assenso del Governo;

Sancisce intesa:

Ai sensi dell'accordo Stato-regioni del 5 dicembre 2013, rep. atti n. 164/CSR, sull'ipotesi di accordo collettivo nazionale per la disciplina dei rapporti con i medici di medicina generale, ai sensi dell'art. 8 del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502, per l'attuazione dell'investimento 1.1 «Case della comunità e presa in carico della persona» (Missione 6 - salute, Componente 1), di cui al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), che, allegata al presente atto (allegato 1), ne costituisce parte integrante.

*Il Presidente:* CALDEROLI

*Il Segretario:* D'AVENA





## IPOTESI DI ACCORDO COLLETTIVO NAZIONALE

### PER LA DISCIPLINA DEI RAPPORTI CON I MEDICI DI MEDICINA GENERALE AI SENSI DELL'ART. 8 DEL D.LGS. N. 502 DEL 1992 E SUCCESSIVE MODIFICAZIONI ED INTEGRAZIONI –

PER L'ATTUAZIONE DELL'INVESTIMENTO 1.1 "CASE DELLA COMUNITÀ E PRESA IN CARICO DELLA PERSONA" (MISSIONE 6 – SALUTE, COMPONENTE 1), DI CUI AL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA (PNRR), COSÌ COME PREVISTO DALLE MODIFICHE E INTEGRAZIONI APPORTATE ALLA DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA DELL'8 LUGLIO 2021.

In data 23 giugno 2026, alle ore 9:30, ha avuto luogo l'incontro per la firma dell'Ipotesi di Accordo collettivo nazionale per la disciplina dei rapporti con i medici di medicina generale ai sensi dell'articolo 8 del D.Lgs. n. 502 del 1992 e successive modificazioni ed integrazioni tra

la **SISAC** nella persona del Coordinatore dott. Marco Luca Caroli

*(firmato)*

E LE SEGUENTI ORGANIZZAZIONI SINDACALI:

**FIMMG**

*(firmato)*

**SNAMI**

\_\_\_\_\_

**SMI**

\_\_\_\_\_

**FMT**

*(firmato)*



*Accordo Collettivo Nazionale per l'attuazione dell'investimento 1.1 "Case della Comunità e presa in carico della persona" (Missione 6 – Salute, Componente 1), di cui al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), così come previsto dalle modifiche e integrazioni apportate alla Decisione di esecuzione del Consiglio dell'Unione europea dell'8 luglio 2021*

Vista la Legge 23 dicembre 1978, n. 833;

Visto il Decreto Legislativo 30 dicembre 1992, n. 502 e successive integrazioni e modificazioni;

Visto l'articolo 4, comma 9, Legge 30 dicembre 1991, n. 412 e successive integrazioni e modificazioni;

Vista la Legge Costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3, recante modifiche al titolo V della parte seconda della Costituzione della Repubblica Italiana;

Visto l'articolo 52, comma 27, Legge 27 dicembre 2002, n. 289 e successive integrazioni e modificazioni;

Vista la Legge 8 novembre 2012, n. 189;

Visto il vigente Patto per la Salute;

Visto l'Accordo tra le Regioni e le Province Autonome di Trento e di Bolzano, il Ministero della Salute, il Ministero dell'economia e delle finanze, il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, avente ad oggetto la disciplina del procedimento di contrattazione collettiva per il rinnovo degli Accordi con il personale convenzionato con il Servizio Sanitario Nazionale, ai sensi dell'articolo 52, comma 27 della Legge 27 dicembre 2002, n. 289, del 5 dicembre 2013 (Rep. 164/CSR);

Visto l'articolo 2 nonies della Legge 26 maggio 2004, n. 138;

Visto l'articolo 2, comma 283, lettera a) della Legge 24 dicembre 2007, n. 244 ed il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 1 aprile 2008;

Visto l'Accordo Stato-Regioni nella Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome del 29 luglio 2004;

Visto l'articolo 1, comma 178 della Legge 30 dicembre 2004, n. 311;

Visto l'articolo 1, commi 274, 609, 610 e 611 della Legge 30 dicembre 2021, n. 234;

Visto l'articolo 1, commi 27, 28, 29, 30 e 31 della Legge 30 dicembre 2023, n. 213;

Visto l'articolo 9-quater del Decreto-legge 19 giugno 2015, n. 78 convertito, con modificazioni, dalla Legge 6 agosto 2015, n. 125;

Visto l'articolo 9 del Decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135 convertito, con modificazioni, dalla Legge 11 febbraio 2019, n. 12;

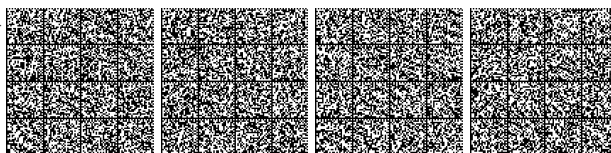
Visto l'articolo 12 del Decreto-legge 30 aprile 2019, n. 35 convertito, con modificazioni, dalla Legge 25 giugno 2019, n. 60;

Visto il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 29 settembre 2015, n. 178 recante regolamento in materia di fascicolo sanitario elettronico (FSE);

Visto il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 1 giugno 2022, recante l'istituzione dell'Anagrafe nazionale degli assistiti (ANA);

Visto il vigente Decreto sull'aggiornamento della Definizione dei livelli essenziali di assistenza di cui all'articolo 1, comma 7, del Decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502;

Visto l'articolo 12 del Decreto Ministero della Salute 7 marzo 2006, Principi fondamentali per la disciplina unitaria in materia di formazione specifica in medicina generale;



Visto il Decreto del Ministero della Salute di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze 23 maggio 2022, n. 77;

Visto il Decreto del Ministero della Salute 29 luglio 2022;

Visto il vigente Piano Nazionale Prevenzione Vaccinale;

Vista l'Intesa ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131 tra il Governo, le Regioni e Province Autonome di Trento e di Bolzano, sul Piano Nazionale di Governo delle Liste di Attesa;

Visto l'Accordo Stato-Regioni, n. 36/CSR del 7 febbraio 2013 recante linee di indirizzo per la riorganizzazione del sistema di emergenza urgenza in rapporto alla continuità assistenziale;

Visto l'Accordo Stato-Regioni relativo al Piano Nazionale della Cronicità;

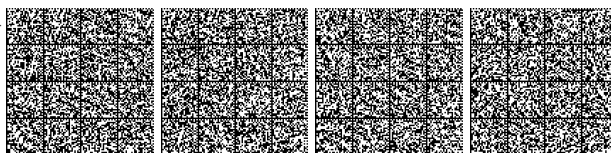
Visto l'Accordo Stato-Regioni, n. 221/CSR del 24 novembre 2016, Accordo tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano sul documento recante "Linee di indirizzo sui criteri e le modalità di attivazione del numero europeo armonizzato a valenza sociale 116117";

Visto l'Accordo Stato-Regioni, n. 14/CSR del 2 febbraio 2017, Accordo tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano sul documento "La formazione continua nel settore salute";

Vista l'Intesa Stato-Regioni, n. 1/CSR del 15 gennaio 2026, Intesa, ai sensi dell'Accordo Stato-Regioni del 5 dicembre 2013, rep. atti n. 164/CSR, sull'ipotesi di Accordo collettivo nazionale per la disciplina dei rapporti con i medici di medicina generale, ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502 - Triennio 2022-2024;

Visto l'Accordo Stato-Regioni, n. 215/CSR del 17 dicembre 2020, Accordo ai sensi dell'articolo 4, comma 1 del D.Lgs. 28 agosto 1997, n. 181 sul documento recante "Indicazioni nazionali per l'erogazione di prestazioni in telemedicina" e successive disposizioni attuative.

Al termine della riunione, le parti hanno sottoscritto l'allegato Accordo Collettivo Nazionale per la disciplina dei rapporti con i medici di medicina generale.



# INDICE

INDICE.....

Art. 1 – Modifiche all’Art. 1 dell’ACN 15 gennaio 2026.....

Art. 2 – Modifiche all’Art. 31 dell’ACN 15 gennaio 2026.....

Art. 3 – Modifiche all’Art. 43 dell’ACN 15 gennaio 2026.....

Art. 4 – Modifiche all’Art. 47 dell’ACN 15 gennaio 2026.....



**ART. 1 – MODIFICHE ALL’ART. 1 DELL’ACN 15 GENNAIO 2026.**

1. Nell’articolo 1 dell’ACN 15 gennaio 2026, dopo il comma 5, è inserito il seguente comma 6: «Al fine di concorrere all’attuazione dell’investimento 1.1 “Case della Comunità e presa in carico della persona” (Missione 6 – Salute, Componente 1), di cui al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), i medici del ruolo unico di assistenza primaria operano all’interno delle Case della Comunità, secondo gli standard individuati dal D.M. 23/05/2022, n. 77.».

**ART. 2 – MODIFICHE ALL’ART. 31 DELL’ACN 15 GENNAIO 2026.**

1. Nell’articolo 31 dell’ACN 15 gennaio 2026, dopo il comma 3, è inserito il seguente comma 4: «I medici del ruolo unico di assistenza primaria di cui all’articolo 44, titolari di incarico a tempo determinato o indeterminato, svolgono l’attività assistenziale a prestazione oraria sulla base delle determinazioni della Azienda di appartenenza.».
2. Nell’articolo 31 dell’ACN 15 gennaio 2026, il comma 4 assume la numerazione di comma 5 e dopo le parole «già incaricati a tempo indeterminato a ciclo di scelta» e prima delle parole «o su base oraria», sono inserite le seguenti: «, oltre quanto previsto al comma 6, ».
3. Di seguito, è inserito il seguente comma 6: «I medici già incaricati a tempo indeterminato a ciclo di scelta di cui al comma 2, che non abbiano accettato il completamento dell’impegno settimanale ai sensi del comma 3, svolgono fino a 6 ore settimanali nelle Case della Comunità di cui all’articolo 1, comma 6, del presente Accordo, nel rispetto di quanto previsto dall’articolo 22, comma 6.

Tale attività è remunerata ai sensi dell’articolo 47, comma 3, lettera C, secondo capoverso, ed è resa dal lunedì al venerdì, dalle ore 8,00 alle ore 20,00, presso le sedi indicate dall’Azienda di appartenenza la quale, individuato il fabbisogno orario per garantire l’operatività della struttura e dopo aver allocato il personale convenzionato di cui al presente articolo già operante ad attività oraria, sentito il referente di AFT, laddove presente, ripartisce il fabbisogno residuo tra tutti i medici a ciclo di scelta di cui al presente comma, che operano nel territorio di competenza della Casa della Comunità allo scopo di garantire la presenza di almeno un medico afferente al ruolo unico di assistenza primaria nell’orario indicato (8,00-20,00).

A seguito della ripartizione del fabbisogno residuo da parte dell’Azienda, i medici di cui al presente comma possono concordare fra loro una differente articolazione delle ore, fornendo preventiva comunicazione al Distretto, degli orari e indicazione di coloro che svolgeranno il servizio, che saranno comunque tenuti ad assicurare una presenza continuativa di almeno 3 ore.».



**ART. 3 – MODIFICHE ALL'ART. 43 DELL'ACN 15 GENNAIO 2026.**

---

1. Nell'articolo 43, comma 6, dell'ACN 15 gennaio 2026, dopo la lettera h), sono inserite le seguenti parole: «; i) lo svolgimento delle ore previste all'articolo 31, comma 6, presso la sede della Casa della Comunità».
2. Nel medesimo articolo, al comma 7, lettera d), dopo le parole «notturna, diurna, feriale e festiva», sono inserite le seguenti «, presso la sede indicata dall'Azienda e secondo quanto previsto dall'articolo 31, comma 4, ad esclusione dei medici di cui all'articolo 31, commi 5 e 6».

**ART. 4 – MODIFICHE ALL'ART. 47 DELL'ACN 15 GENNAIO 2026.**

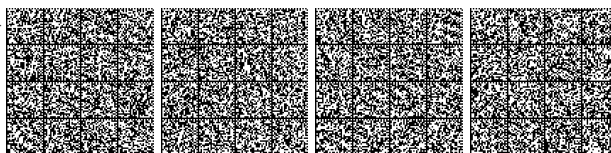
---

1. Nel comma 3, lettera C, dell'ACN 15 gennaio 2026, dopo le parole «all'interno delle Case della Comunità», sono eliminate le parole «*hub* e *spoke*» e sono inserite le seguenti: «di cui all'articolo 1, comma 6, del presente Accordo.

Attingendo alle medesime risorse, ai medici di cui all'articolo 31, comma 6, è garantito un compenso onnicomprensivo pari ad Euro 38,72 per ciascuna ora di attività nelle suddette Case della Comunità. Il contributo assicurativo pari allo 0,72% di cui all'articolo 48, comma 6, è calcolato sul valore equivalente alla quota A del presente comma.

Per le funzioni previste dal presente Accordo i compensi di cui al capoverso precedente sono definiti esclusivamente dalla contrattazione nazionale. Restano salve le eventuali integrazioni regionali correlate a ulteriori funzioni specifiche.».

26A03304



# DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

## SECRETARIATO GENERALE DELLA GIUSTIZIA AMMINISTRATIVA

DELIBERA 17 febbraio 2026.

**Modifiche agli articoli 9 e 23 del regolamento interno per il funzionamento del Consiglio di Presidenza della giustizia amministrativa adottato con provvedimento del 6 febbraio 2004.** (Delibera n. 15/2026).

## IL CONSIGLIO DI PRESIDENZA DELLA GIUSTIZIA AMMINISTRATIVA

NELLA SEDUTA DELL'11 FEBBRAIO 2026

Vista la legge 27 aprile 1982, n. 186, recante «Ordinamento della giurisdizione amministrativa e del personale di segreteria ed ausiliario del Consiglio di Stato e dei Tribunali amministrativi regionali»;

Visto il Regolamento interno per il funzionamento del Consiglio di Presidenza della giustizia amministrativa, adottato con provvedimento del 6 febbraio 2004 e successive modificazioni ed integrazioni;

Visti gli articoli 9 e 23 del citato Regolamento interno;

Considerata la necessità di allineare la disciplina interna in materia di utilizzo della tecnologia con le raccomandazioni adottate da ENCJ - Rete europea dei Consigli superiori delle magistrature (di cui il Consiglio di Presidenza è membro), nel senso di assicurare che i Consigli della magistratura definiscano gli *standard* per l'utilizzo delle tecnologie digitali, comprese quelle basate sull'intelligenza artificiale e che svolgano un ruolo attivo e di guida nella valutazione delle soluzioni di intelligenza artificiale (Dichiarazione di Roma del 14 giugno 2024 sull'accesso alla giustizia adottata dall'Assemblea generale ENCJ);

Vista la proposta della Terza Commissione del Consiglio di Presidenza in data 3 febbraio 2026;

Delibera:

Art. 1.

All'art. 9, comma 1, numero 3) del Regolamento interno per il funzionamento del Consiglio di Presidenza della Giustizia amministrativa sono apportate le seguenti modifiche:

dopo la parola «formula» sono aggiunte le seguenti: «indirizzi e»;

dopo le parole «l'ammodernamento delle strutture e dei servizi,» sono aggiunte le seguenti: «inclusi i servizi informativi per l'uso della tecnologia.».

Art. 2.

All'art. 23, comma 1, del Regolamento interno per il funzionamento del Consiglio di Presidenza della giustizia amministrativa sono apportate le seguenti modifiche:

dopo le parole «regolamento degli uffici, piante organiche, proposta per l'adeguamento e l'ammodernamento delle strutture e dei servizi» sono aggiunte le seguenti: «, atti di indirizzo sull'uso della tecnologia, sullo sviluppo dell'architettura dei sistemi informativi, sull'utilizzo dell'intelligenza artificiale nei sistemi informativi della giustizia amministrativa, sull'amministrazione dei database, sulla protezione e sul riusa dei dati della giustizia amministrativa».

Roma, 17 febbraio 2026

*Il Presidente:* MARUOTTI

*Il Segretario:* CASALANGUIDA

26A03302

DECRETO 25 marzo 2026.

**Modifiche agli articoli 11-bis e 15 del regolamento di organizzazione degli uffici amministrativi della Giustizia amministrativa, approvato con decreto del Presidente del consiglio di Stato del 22 dicembre 2020.** (Decreto n. 123/2026).

## IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI STATO

Vista la legge 27 aprile 1982, n. 186, recante «Ordinamento della giurisdizione amministrativa e del personale di segreteria ed ausiliario del Consiglio di Stato e dei Tribunali amministrativi regionali»;

Visto il Regolamento di organizzazione degli Uffici amministrativi della giustizia amministrativa, approvato con decreto del Presidente del Consiglio di Stato n. 251 del 22 dicembre 2020 e successive modifiche ed integrazioni e, in particolare, gli articoli 11-bis e 15;

Vista la delibera n. 16 del 17 febbraio 2026, adottata nella seduta del 11 febbraio 2026, con la quale il Consiglio di Presidenza della giustizia amministrativa, su proposta della Terza Commissione, ha deliberato le modifiche agli articoli 11-bis e 15 del Regolamento di organizzazione degli uffici amministrativi della giustizia amministrativa;

Ritenuto di provvedere alle suddette modifiche del Regolamento di organizzazione degli Uffici amministrativi della giustizia amministrativa;

Decreta:

Al Regolamento di organizzazione degli uffici amministrativi della giustizia amministrativa, approvato con decreto del Presidente del Consiglio di Stato



n. 251 del 22 dicembre 2020, come successivamente modificato e integrato, sono apportate le seguenti ulteriori modifiche:

#### Art. 1.

All'art. 11-*bis*, dopo il comma 2, è aggiunto il seguente:

«2-*bis*. Il RPD fornisce al Consiglio di Presidenza, anche su richiesta della competente Commissione, pareri sugli atti di indirizzo di cui all'art. 23 del Regolamento interno per il funzionamento del Consiglio e riferisce annualmente al Consiglio di Presidenza circa l'attività svolta.»

#### Art. 2.

All'art. 15, comma 5, lettera *a*), dopo le parole «anche sulla base degli indirizzi dettati dal Consiglio

di Presidenza della giustizia amministrativa;» sono aggiunte le seguenti: «a tal fine, il Segretario generale, per il tramite del Responsabile del Servizio per l'informatica, relaziona periodicamente, con cadenza almeno semestrale, al Consiglio di Presidenza, fornendo elementi tecnici per l'esercizio delle prerogative dell'organo di indirizzo.».

Il presente decreto è trasmesso all'organo di controllo per il visto di competenza e successivamente pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 25 marzo 2026

*Il Presidente:* MARUOTTI

26A03303

## ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

### AGENZIA ITALIANA DEL FARMACO

#### Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano, a base di ciprofloxacina cloridrato monoidrato, «Macar».

*Estratto determina AAM/PPA n. 330/2026 del 12 giugno 2026*

Si autorizza la seguente variazione, relativamente al medicinale MACAR:

Tipo II, C.I.2.b) - aggiornamento degli stampati, par. 4.1, 4.2, 4.4, 4.5, 4.6, 4.8, 4.9, 5.1 e 5.2 del riassunto delle caratteristiche del prodotto e corrispondenti sezioni del foglio illustrativo, per l'inserimento di informazioni di sicurezza e adeguamento delle informazioni di efficacia alle raccomandazioni del CHMP; modifiche formali e in accordo al *QRD template*.

Numeri A.I.C. e confezioni:

037915016 - «250 mg compresse rivestite con film» 10 compresse;

037915028 - «500 mg compresse rivestite con film» 6 compresse;

037915030 - «750 mg compresse rivestite con film» 12 compresse.

Gli stampati corretti ed approvati sono allegati alla determina, di cui al presente estratto.

Titolare A.I.C.: Dymalife Pharmaceutical S.r.l., codice fiscale n. 08456641219; con sede legale e domicilio fiscale in via Bagnulo n. 95 - 80063 Piano di Sorrento (NA) - Italia.

Codice pratica: VN2/2026/72.

#### *Stampati*

Il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio deve apportare le modifiche autorizzate, dalla data di entrata in vigore della determina, di cui al presente estratto, al riassunto delle caratteristiche del prodotto; entro e non oltre i sei mesi dalla medesima data al foglio illustrativo.

In ottemperanza all'art. 80, commi 1 e 3, del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modifiche e integrazioni, il foglio illustrativo e le etichette devono essere redatte in lingua italiana e, limitatamente ai medicinali in commercio nella provincia di Bolzano, anche in lingua tedesca. Il titolare dell'A.I.C. che intende avvalersi dell'uso complementare di lingue estere, deve darne preventiva comunicazione all'AIFA e tenere a disposizione la traduzione giurata dei testi in lingua tedesca e/o in altra lingua estera. In caso di inosservanza delle disposizioni sull'etichettatura e sul foglio illustrativo si applicano le sanzioni di cui all'art. 82 del suddetto decreto legislativo.

#### *Smaltimento scorte*

Sia i lotti già prodotti alla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del presente estratto che i lotti prodotti nel periodo di cui al precedente paragrafo del presente estratto, che non riportino le modifiche autorizzate, possono essere mantenuti in commercio fino alla data di scadenza del medicinale indicata in etichetta. A decorrere dal termine di trenta giorni dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del presente estratto, i farmacisti sono tenuti a consegnare il foglio illustrativo aggiornato agli utenti, che scelgono la modalità di ritiro in formato cartaceo o analogico o mediante l'utilizzo di metodi digitali alternativi. Il titolare A.I.C. rende accessibile al farmacista il foglio illustrativo aggiornato entro il medesimo termine.

Decorrenza di efficacia della determina: dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

26A03102

#### Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Clensia»

*Estratto determina AAM/PPA n. 331/2026 del 12 giugno 2026*

L'autorizzazione all'immissione in commercio è modificata, a seguito della variazione approvata dallo Stato membro di riferimento (Olanda):

tipo II - C.4) aggiornamento delle sezioni 4.2, 6.1 e 6.6 del riassunto delle caratteristiche del prodotto e corrispondenti sezioni del foglio illustrativo, come conseguenza dell'aggiornamento dei moduli 3.2.P.2 e 2.3.P.2.

relativamente al medicinale CLENSIA nelle confezioni:

044443012 - «polvere per soluzione orale» 1 confezione da 8 bustine 4A + 4B in CARTA/PE/AL;

044443024 - «polvere per soluzione orale» 24 x 1 confezione da 8 bustine 4A + 4B in CARTA/PE/AL;

044443036 - «polvere per soluzione orale» 48 x 1 confezione da 8 bustine 4A + 4B in CARTA/PE/AL;

044443048 - «polvere per soluzione orale» 96 x 1 confezione da 8 bustine 4A + 4B in CARTA/PE/AL;

044443051 - «polvere per soluzione orale» 192 x 1 confezione da 8 bustine 4A + 4B in CARTA/PE/AL.

Codice pratica: VC2/2026/54.

Numero procedura: NL/H/3414/001/II/024.



Titolare: Alfasigma S.p.a. con sede legale e domicilio fiscale in via Ragazzi Del 99, 5, 40133 Bologna, codice fiscale 03432221202.

Gli stampati corretti e approvati sono allegati alla determina, di cui al presente estratto.

#### Stampati

1. Il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio deve apportare le modifiche autorizzate, dalla data di entrata in vigore della determina, di cui al presente estratto, al riassunto delle caratteristiche del prodotto; entro e non oltre i sei mesi dalla medesima data al foglio illustrativo.

2. In ottemperanza all'art. 80, commi 1 e 3, del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modificazioni ed integrazioni, il foglio illustrativo e le etichette devono essere redatti in lingua italiana e, limitatamente ai medicinali in commercio nella Provincia di Bolzano, anche in lingua tedesca. Il titolare dell'A.I.C. che intende avvalersi dell'uso complementare di lingue estere, deve darne preventiva comunicazione all'AIFA e tenere a disposizione la traduzione giurata dei testi in lingua tedesca e/o in altra lingua estera. In caso di inosservanza delle disposizioni sull'etichettatura e sul foglio illustrativo si applicano le sanzioni di cui all'art. 82 del suddetto decreto legislativo.

#### Smaltimento scorte

Sia i lotti già prodotti alla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del presente estratto che i lotti prodotti nel periodo di cui al precedente paragrafo del presente estratto, che non riportino le modifiche autorizzate, possono essere mantenuti in commercio fino alla data di scadenza del medicinale indicata in etichetta. A decorrere dal termine di trenta giorni dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del presente estratto, i farmacisti sono tenuti a consegnare il foglio illustrativo aggiornato agli utenti, che scelgono la modalità di ritiro in formato cartaceo o analogico o mediante l'utilizzo di metodi digitali alternativi. Il titolare A.I.C. rende accessibile al farmacista il foglio illustrativo aggiornato entro il medesimo termine.

Decorrenza di efficacia della determina: dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

26A03103

### Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano, a base di ebastina, «Ebastina Sandoz».

*Estratto determina AAM/PPA n. 332/2026 del 12 giugno 2026*

L'autorizzazione all'immissione in commercio è modificata, a seguito della seguente variazione approvata dallo Stato membro di riferimento (RMS), relativamente al medicinale EBASTINA SANDOZ:

tipo II, C.I.2.b) - aggiornamento degli stampati per adeguamento al prodotto di riferimento. Si modificano i paragrafi 4.2, 4.4, 4.5, 4.8 e 4.9 del riassunto delle caratteristiche del prodotto e corrispondenti sezioni del foglio illustrativo; modifiche editoriali minori.

Confezioni A.I.C. n.:

042597017 - «10 mg compresse orodispersibili» 10 compresse in blister Opa/Alu/Pvc-Al;

042597029 - «10 mg compresse orodispersibili» 20 compresse in blister Opa/Alu/Pvc-Al;

042597031 - «10 mg compresse orodispersibili» 30 compresse in blister Opa/Alu/Pvc-Al;

042597043 - «10 mg compresse orodispersibili» 40 compresse in blister Opa/Alu/Pvc-Al;

042597056 - «10 mg compresse orodispersibili» 50 compresse in blister Opa/Alu/Pvc-Al;

042597068 - «10 mg compresse orodispersibili» 90 compresse in blister Opa/Alu/Pvc-Al;

042597070 - «10 mg compresse orodispersibili» 98 compresse in blister Opa/Alu/Pvc-Al;

042597082 - «10 mg compresse orodispersibili» 100 compresse in blister Opa/Alu/Pvc-Al;

042597094 - «20 mg compresse orodispersibili» 10 compresse in blister Opa/Alu/Pvc-Al;

042597106 - «20 mg compresse orodispersibili» 15 compresse in blister Opa/Alu/Pvc-Al;

042597118 - «20 mg compresse orodispersibili» 20 compresse in blister Opa/Alu/Pvc-Al;

042597120 - «20 mg compresse orodispersibili» 30 compresse in blister Opa/Alu/Pvc-Al;

042597132 - «20 mg compresse orodispersibili» 40 compresse in blister Opa/Alu/Pvc-Al;

042597144 - «20 mg compresse orodispersibili» 50 compresse in blister Opa/Alu/Pvc-Al;

042597157 - «20 mg compresse orodispersibili» 98 compresse in blister Opa/Alu/Pvc-Al;

042597169 - «20 mg compresse orodispersibili» 100 compresse in blister Opa/Alu/Pvc-Al.

Gli stampati corretti ed approvati sono allegati alla determina, di cui al presente estratto.

Titolare A.I.C.: SANDOZ S.p.a., codice fiscale 00795170158, con sede legale e domicilio fiscale in viale Luigi Sturzo, 43, 20154 Milano, Italia.

Procedura europea: SE/H/1209/001-002/II/019.

Codice pratica: VC2/2025/670.

#### Stampati

Il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio deve apportare le modifiche autorizzate, dalla data di entrata in vigore della determina, di cui al presente estratto, al riassunto delle caratteristiche del prodotto; entro e non oltre i sei mesi dalla medesima data al foglio illustrativo.

In ottemperanza all'art. 80, commi 1 e 3, del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modificazioni ed integrazioni, il foglio illustrativo e le etichette devono essere redatte in lingua italiana e, limitatamente ai medicinali in commercio nella Provincia di Bolzano, anche in lingua tedesca. Il titolare dell'A.I.C. che intende avvalersi dell'uso complementare di lingue estere, deve darne preventiva comunicazione all'AIFA e tenere a disposizione la traduzione giurata dei testi in lingua tedesca e/o in altra lingua estera. In caso di inosservanza delle disposizioni sull'etichettatura e sul foglio illustrativo si applicano le sanzioni di cui all'art. 82 del suddetto decreto legislativo.

#### Smaltimento scorte

Sia i lotti già prodotti alla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del presente estratto che i lotti prodotti nel periodo di cui al precedente paragrafo del presente estratto, che non riportino le modifiche autorizzate, possono essere mantenuti in commercio fino alla data di scadenza del medicinale indicata in etichetta. A decorrere dal termine di trenta giorni dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del presente estratto, i farmacisti sono tenuti a consegnare il foglio illustrativo aggiornato agli utenti, che scelgono la modalità di ritiro in formato cartaceo o analogico o mediante l'utilizzo di metodi digitali alternativi. Il titolare A.I.C. rende accessibile al farmacista il foglio illustrativo aggiornato entro il medesimo termine.

Decorrenza di efficacia della determina: dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

26A03104

### Autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano, a base di esomeprazolo, «esomeprazolo Laboratori Alter».

*Estratto determina AAM/A.I.C. n. 191 del 22 giugno 2026*

Codice pratica: MCA/2024/139, C1B/2026/273

Procedura europea n. NL/H/6189/001-002/DC, n. NL/H/6189/001-002/IB/001

È autorizzata l'immissione in commercio del medicinale «ESOMEPRAZOLO LABORATORI ALTER», le cui caratteristiche sono ripiegate nel riassunto delle caratteristiche del prodotto (RCP), foglio



illustrativo (FI) ed etichette (Eti), parti integranti della determina di cui al presente estratto, nella forma farmaceutica, dosaggi e confezioni alle condizioni e con le specificazioni di seguito indicate:

Titolare A.I.C.: Laboratori Alter S.r.l., con sede legale e domicilio fiscale in Via Egadi 7, 20144 Milano, Italia

Confezioni:

«20 mg capsule rigide gastroresistenti» 14 capsule in blister opa/al/pvc-al

A.I.C. n. 052696010 (in base 10) 1L84YB (in base 32)

«20 mg capsule rigide gastroresistenti» 28 capsule in blister opa/al/pvc-al

A.I.C. n. 052696022 (in base 10) 1L84YQ (in base 32)

«20 mg capsule rigide gastroresistenti» 56 capsule in blister opa/al/pvc-al

A.I.C. n. 052696059 (in base 10) 1L84ZV (in base 32)

«40 mg capsule rigide gastroresistenti» 14 capsule in blister opa/al/pvc-al

A.I.C. n. 052696034 (in base 10) 1L84Z2 (in base 32)

«40 mg capsule rigide gastroresistenti» 28 capsule in blister opa/al/pvc-al

A.I.C. n. 052696046 (in base 10) 1L84ZG (in base 32)

«40 mg capsule rigide gastroresistenti» 56 capsule in blister opa/al/pvc-al

A.I.C. n. 052696061 (in base 10) 1L84ZX (in base 32)

Principio attivo: Esomeprazolo

Produttore responsabile del rilascio dei lotti:

Laboratorios Liconsa S.A.

Avda. Miralcampo, n° 7, Pol. Ind. Miralcampo, 19200 Azuqueca de Henares Guadalajara, Spagna

#### *Classificazione ai fini della rimborsabilità*

Per tutte le confezioni sopra indicate è adottata la seguente classificazione ai fini della rimborsabilità:

classificazione ai fini della rimborsabilità:

apposita sezione della classe di cui all'art. 8, comma 10, lettera c) della legge 24 dicembre 1993, n. 537 e successive modificazioni, dedicata ai farmaci non ancora valutati ai fini della rimborsabilità, denominata Classe C (nn)

#### *Classificazione ai fini della fornitura*

Per tutte le confezioni sopra indicate è adottata la seguente classificazione ai fini della fornitura:

classificazione ai fini della fornitura: RR – Medicinale soggetto a prescrizione medica

#### *Stampati*

Le confezioni del medicinale devono essere poste in commercio con etichette e fogli illustrativi conformi al testo allegato alla determina, di cui al presente estratto.

È approvato il riassunto delle caratteristiche del prodotto allegato alla determina, di cui al presente estratto.

Nel caso in cui la scheda per il paziente (*Patient Card, PC*) sia inserita all'interno della confezione o apposta sul lato esterno della stessa è considerata parte integrante delle informazioni sul prodotto e della determina di cui al presente estratto.

In ottemperanza all'art. 80, commi 1 e 3, del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modificazioni ed integrazioni, il foglio illustrativo e le etichette devono essere redatti in lingua italiana e, limitatamente ai medicinali in commercio nella Provincia di Bolzano, anche in lingua tedesca. Il titolare dell'A.I.C. che intende avvalersi dell'uso complementare di lingue estere, deve darne preventiva comunicazione all'AIFA e tenere a disposizione la traduzione giurata dei testi in lingua tedesca e/o in altra lingua estera. In caso di inosservanza delle disposizioni sull'etichettatura e sul foglio illustrativo si applicano le sanzioni di cui all'art. 82 del suddetto decreto legislativo.

#### *Tutela di mercato*

Il titolare dell'A.I.C. del farmaco generico è esclusivo responsabile del pieno rispetto dei termini previsti dall'art. 10, commi 2 e 4, del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modificazioni ed integrazioni, secondo cui un medicinale generico non può essere immesso in commercio, finché non siano trascorsi dieci anni dall'autorizzazione iniziale del medicinale di riferimento, ovvero, finché non siano trascorsi undici anni dall'autorizzazione iniziale del medicinale di riferimento, se durante i primi otto anni di tale decennio, il titolare dell'A.I.C. abbia ottenuto un'autorizzazione per una o più indicazioni terapeutiche nuove che, dalla valutazione scientifica preliminare all'autorizzazione, sono state ritenute tali da apportare un beneficio clinico rilevante rispetto alle terapie esistenti.

Il presente paragrafo e la contenuta prescrizione sono da ritenersi applicabili solo ove si realizzi la descritta fattispecie.

#### *Tutela brevettuale*

Il titolare dell'A.I.C. del farmaco generico è esclusivo responsabile del pieno rispetto dei diritti di proprietà industriale relativi al medicinale di riferimento e delle vigenti disposizioni normative in materia brevettuale.

Il titolare dell'A.I.C. è altresì responsabile del pieno rispetto di quanto disposto dall'art. 14 comma 2 del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modificazioni ed integrazioni, in virtù del quale non sono incluse negli stampati quelle parti del riassunto delle caratteristiche del prodotto del medicinale di riferimento che si riferiscono a indicazioni o a dosaggi ancora coperti da brevetto al momento dell'immissione in commercio del medicinale.

Il presente paragrafo e la contenuta prescrizione sono da ritenersi applicabili solo ove si realizzi la descritta fattispecie.

Rapporti periodici di aggiornamento sulla sicurezza - PSUR

Il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio deve fornire i rapporti periodici di aggiornamento sulla sicurezza per questo medicinale conformemente ai requisiti definiti nell'elenco delle date di riferimento per l'Unione europea (elenco EURD) di cui all'art. 107-*quater*, par. 7) della direttiva 2010/84/CE e pubblicato sul portale web dell'Agenzia europea dei medicinali.

#### *Condizioni o limitazioni per quanto riguarda l'uso sicuro ed efficace del medicinale*

Il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio è tenuto a porre in essere le attività e le azioni di farmacovigilanza richieste e dettagliate nel Piano di gestione del rischio (RMP).

#### *Validità dell'autorizzazione*

L'autorizzazione ha validità fino alla data comune di rinnovo europeo 19 novembre 2030, come indicata nella notifica di fine procedura (EoP) trasmessa dallo Stato membro di riferimento (RMS).

Decorrenza di efficacia della determina: dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

#### **26A03237**

#### **Autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano, a base di linagliptin, «Linagliptin Vivanta».**

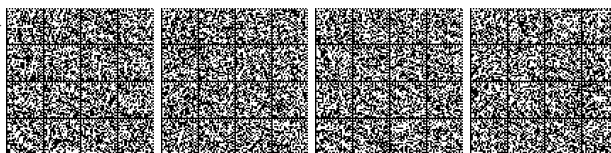
*Estratto determina AAM/A.I.C. n. 194 del 19 giugno 2026*

Codice pratica: DC/2024/369;

Procedura europea n. SI/H/0332/001/DC; NL/H/6671/001/DC;

È autorizzata l'immissione in commercio del medicinale «LINALIPTIN VIVANTA», le cui caratteristiche sono riepilogate nel riassunto delle caratteristiche del prodotto (RCP), foglio illustrativo (FI) ed etichette (Eti), parti integranti della determina di cui al presente estratto, nella forma farmaceutica, dosaggio e confezioni alle condizioni e con le specificazioni di seguito indicate:

Titolare A.I.C.: Vivanta Generics S.R.O., con sede legale e domicilio fiscale in Třtinová 260/1, Čakovice, 19600 Praga 9, Repubblica Ceca



## Confezioni:

«5 mg compresse rivestite con film» 28 compresse in blister opa/al/pvc-al

A.I.C. n. 051373013 (in base 10) 1JZSYP (in base 32)

«5 mg compresse rivestite con film» 30 compresse in blister opa/al/pvc-al

A.I.C. n. 051373025 (in base 10) 1JZSZ1 (in base 32)

«5 mg compresse rivestite con film» 90 compresse in blister opa/al/pvc-al

A.I.C. n. 051373037 (in base 10) 1JZSZF (in base 32)

«5 mg compresse rivestite con film» 28x1 compresse in blister divisibile per dose unitaria opa/al/pvc-al

A.I.C. n. 051373049 (in base 10) 1JZSZT (in base 32)

«5 mg compresse rivestite con film» 30x1 compresse in blister divisibile per dose unitaria opa/al/pvc-al

A.I.C. n. 051373052 (in base 10) 1JZSZW (in base 32)

«5 mg compresse rivestite con film» 90x1 compresse in blister divisibile per dose unitaria opa/al/pvc-al

A.I.C. n. 051373064 (in base 10) 1JZT08 (in base 32)

Principio Attivo: linagliptin.

Produttori responsabili del rilascio dei lotti:

Pharmadox Healthcare Limited

KW20A Kordin Industrial Park, Paola, PLA3000, Malta

MSN Labs Europe Limited

KW20A Corradino Park, Paola, PLA3000, Malta

#### Classificazione ai fini della rimborsabilità

Per tutte le confezioni sopra indicate è adottata la seguente classificazione ai fini della rimborsabilità:

classificazione ai fini della rimborsabilità:

apposita sezione della classe di cui all'art. 8, comma 10, lettera c) della legge 24 dicembre 1993, n. 537 e successive modificazioni, dedicata ai farmaci non ancora valutati ai fini della rimborsabilità, denominata Classe C (nn).

#### Classificazione ai fini della fornitura

Per tutte le confezioni sopra indicate, in analogia e secondo le modalità relative ai criteri di prescrivibilità previste dalla Nota AIFA 100, è adottata la seguente classificazione ai fini della fornitura:

classificazione ai fini della fornitura: RR - Medicinale soggetto a prescrizione medica.

#### Stampati

Le confezioni del medicinale devono essere poste in commercio con etichette e fogli illustrativi conformi al testo allegato alla determina, di cui al presente estratto.

È approvato il riassunto delle caratteristiche del prodotto allegato alla determina, di cui al presente estratto.

Nel caso in cui la scheda per il paziente (*Patient Card, PC*) sia inserita all'interno della confezione o apposta sul lato esterno della stessa è considerata parte integrante delle informazioni sul prodotto e della determina di cui al presente estratto.

In ottemperanza all'art. 80, commi 1 e 3, del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modificazioni ed integrazioni, il foglio illustrativo e le etichette devono essere redatti in lingua italiana e, limitatamente ai medicinali in commercio nella Provincia di Bolzano, anche in lingua tedesca. Il titolare dell'A.I.C. che intende avvalersi dell'uso complementare di lingue estere, deve darne preventiva comunicazione all'AIFA e tenere a disposizione la traduzione giurata dei testi in lingua tedesca e/o in altra lingua estera. In caso di inosservanza delle disposizioni sull'etichettatura e sul foglio illustrativo si applicano le sanzioni di cui all'art. 82 del suddetto decreto legislativo.

#### Tutela di mercato

Il titolare dell'A.I.C. del farmaco generico è esclusivo responsabile del pieno rispetto dei termini previsti dall'art. 10, commi 2 e 4, del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modificazioni ed integrazioni, secondo cui un medicinale generico non può essere immesso

in commercio, finché non siano trascorsi dieci anni dall'autorizzazione iniziale del medicinale di riferimento, ovvero, finché non siano trascorsi undici anni dall'autorizzazione iniziale del medicinale di riferimento, se durante i primi otto anni di tale decennio, il titolare dell'A.I.C. abbia ottenuto un'autorizzazione per una o più indicazioni terapeutiche nuove che, dalla valutazione scientifica preliminare all'autorizzazione, sono state ritenute tali da apportare un beneficio clinico rilevante rispetto alle terapie esistenti.

Il presente paragrafo e la contenuta prescrizione sono da ritenersi applicabili solo ove si realizzi la descritta fattispecie.

#### Tutela brevettuale

Il titolare dell'A.I.C. del farmaco generico è esclusivo responsabile del pieno rispetto dei diritti di proprietà industriale relativi al medicinale di riferimento e delle vigenti disposizioni normative in materia brevettuale.

Il titolare dell'A.I.C. è altresì responsabile del pieno rispetto di quanto disposto dall'art. 14 comma 2 del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modificazioni ed integrazioni, in virtù del quale non sono incluse negli stampati quelle parti del riassunto delle caratteristiche del prodotto del medicinale di riferimento che si riferiscono a indicazioni o a dosaggi ancora coperti da brevetto al momento dell'immissione in commercio del medicinale.

Il presente paragrafo e la contenuta prescrizione sono da ritenersi applicabili solo ove si realizzi la descritta fattispecie.

#### Rapporti periodici di aggiornamento sulla sicurezza – PSUR

Al momento del rilascio dell'autorizzazione all'immissione in commercio, la presentazione dei rapporti periodici di aggiornamento sulla sicurezza non è richiesta per questo medicinale. Tuttavia, il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio deve controllare periodicamente se l'elenco delle date di riferimento per l'Unione europea (elenco EURD), di cui all'art. 107-*quater*, par. 7) della direttiva 2010/84/CE e pubblicato sul portale web dell'Agenzia Europea dei medicinali, preveda la presentazione dei rapporti periodici di aggiornamento sulla sicurezza per questo medicinale. In tal caso il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio deve presentare i rapporti periodici di aggiornamento sulla sicurezza per questo medicinale in accordo con l'elenco EURD.

#### Condizioni o limitazioni per quanto riguarda l'uso sicuro ed efficace del medicinale

Il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio è tenuto a porre in essere le attività e le azioni di farmacovigilanza richieste e dettagliate nel Piano di gestione del rischio (RMP).

#### Validità dell'autorizzazione

L'autorizzazione ha validità fino alla data comune di rinnovo europeo 4 novembre 2030, come indicata nella notifica di fine procedura (EoP) trasmessa dallo Stato membro di riferimento (RMS).

Decorrenza di efficacia della determina: dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

26A03238

#### Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano, a base di diltiazem cloridrato, «Diladel».

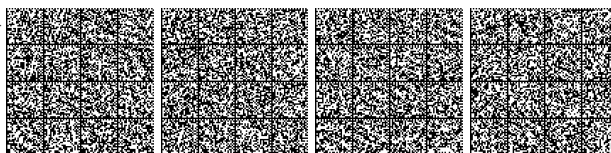
#### Estratto determina AAM/PPA n. 356/2026 del 19 giugno 2026

È autorizzata la seguente variazione relativamente al medicinale DILADEL (A.I.C. 025275) per le descritte confezioni autorizzate all'immissione in commercio in Italia:

A.I.C.: 025275013 - «60 mg compresse a rilascio modificato» 50 compresse;

A.I.C.: 025275025 - «120 mg compresse a rilascio prolungato» 24 compresse;

A.I.C.: 025275037 - «300 mg capsule rigide a rilascio prolungato» 14 capsule;



A.I.C.: 025275049 - «200 mg capsule rigide a rilascio prolungato» 36 capsule.

I variazioni di tipo II, C.I.4: una o più modifiche del riassunto delle caratteristiche del prodotto, dell'etichettatura o del foglio illustrativo in seguito a nuovi dati sulla qualità, preclinici, clinici o di farmacovigilanza:

Modifica dei paragrafi 4.4 e 4.5 del riassunto delle caratteristiche del prodotto e corrispondenti paragrafi del foglio illustrativo per l'aggiornamento delle informazioni di sicurezza concernenti l'uso concomitante con anticoagulanti orali diretti, medicinali noti per prolungare l'intervallo QT e colchicina.

Modifica del paragrafo 4.8 del riassunto delle caratteristiche del prodotto e corrispondente paragrafo del foglio illustrativo per l'aggiornamento dell'effetto collaterale: eruzione lichenoidale da farmaco.

Modifica del paragrafo 4.9 del riassunto delle caratteristiche del prodotto e corrispondente paragrafo del foglio illustrativo per l'introduzione dell'informazione concernente l'edema polmonare non cardiogeno.

Altre modifiche editoriali e per adeguamento al QRD *template* ed alla linea guida sugli eccipienti.

Codici pratica: VN2/2025/188.

Titolare A.I.C.: Zentiva Italia S.r.l., codice fiscale 11388870153, sede legale e domicilio fiscale in via P. Paleocapa n. 7, 20121, Milano (MI).

Gli stampati corretti ed approvati sono allegati alla determina di cui al presente estratto.

#### Stampati

Il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio deve apportare le modifiche autorizzate, dalla data di entrata in vigore della determina di cui al presente estratto, al riassunto delle caratteristiche del prodotto, entro e non oltre i sei mesi dalla medesima data al foglio illustrativo.

In ottemperanza all'art. 80, commi 1 e 3, del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modificazioni ed integrazioni, il foglio illustrativo e le etichette devono essere redatti in lingua italiana e, limitatamente ai medicinali in commercio nella Provincia di Bolzano, anche in lingua tedesca. Il titolare dell'A.I.C. che intende avvalersi dell'uso complementare di lingue estere, deve darne preventiva comunicazione all'AIFA e tenere a disposizione la traduzione giurata dei testi in lingua tedesca e/o in altra lingua estera. In caso di inosservanza delle disposizioni sull'etichettatura e sul foglio illustrativo si applicano le sanzioni di cui all'art. 82 del suddetto decreto legislativo.

#### Smaltimento scorte

Sia i lotti già prodotti alla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del presente estratto che i lotti prodotti nel periodo di cui al precedente paragrafo, del presente estratto, che non riportino le modifiche autorizzate, possono essere mantenuti in commercio fino alla data di scadenza del medicinale indicata in etichetta. A decorrere dal termine di trenta giorni dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del presente estratto, i farmacisti sono tenuti a consegnare il foglio illustrativo aggiornato agli utenti, che scelgono la modalità di ritiro in formato cartaceo o analogico o mediante l'utilizzo di metodi digitali alternativi. Il titolare A.I.C. rende accessibile al farmacista il foglio illustrativo aggiornato entro il medesimo termine.

Decorrenza di efficacia della determina: dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

26A03261

### Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano, a base di pantoprazolo, «Pantoprazolo Zentiva».

Estratto determina AAM/PPA n. 357/2026 del 19 giugno 2026

È autorizzata la variazione di tipo IB, B.II.e.1.b.1 con la conseguente immissione in commercio del medicinale PANTOPRAZOLO ZENTIVA anche nelle confezioni di seguito indicate in aggiunta a quelle autorizzate:

A.I.C.: 038881037 - «40 mg compresse gastroresistenti» 14 compresse in blister PVC/PE/PVDC/AL (codice base 32 152KSF);

A.I.C.: 038881049 - «40 mg compresse gastroresistenti» 28 compresse in blister PVC/PE/PVDC/AL (codice base 32 152KST).

Principio attivo: pantoprazolo.

Codice di procedura: CZ/H/XXXX/WS/0203.

Codice pratica: C1B/2025/1566.

Titolare A.I.C.: Zentiva Italia S.r.l., codice fiscale 11388870153, con sede legale e domicilio fiscale in via P. Paleocapa, 7, 20121, Milano, MI, Italia.

Viene inoltre modificata la descrizione delle seguenti confezioni da:

038881013: PANTOPRAZOLO ZENTIVA «40 mg compresse gastroresistenti» 14 compresse in blister AL/AL;

038881025: PANTOPRAZOLO ZENTIVA «40 mg compresse gastroresistenti» 28 compresse in blister AL/AL;

a:

038881013: PANTOPRAZOLO ZENTIVA «40 mg compresse gastroresistenti» 14 compresse in blister OPA/Al/PVC/Al;

038881025: PANTOPRAZOLO ZENTIVA «40 mg compresse gastroresistenti» 28 compresse in blister OPA/Al/PVC/Al.

#### Classificazione ai fini della rimborsabilità

Per le nuove confezioni sopracitate è adottata la seguente classificazione ai fini della rimborsabilità: «C(nn)» classe non negoziata.

#### Classificazione ai fini della fornitura

Per le nuove confezioni sopracitate è adottata la seguente classificazione ai fini della fornitura: «RR» medicinali soggetti a prescrizione.

#### Stampati

La confezione del medicinale deve essere posta in commercio con gli stampati, così come precedentemente autorizzati da questa amministrazione, con le sole modifiche necessarie per l'adeguamento alla determina, di cui al presente estratto.

Per le confezioni autorizzate, il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio deve apportare le modifiche autorizzate, dalla data di entrata in vigore della presente determina al riassunto delle caratteristiche del prodotto.

In ottemperanza all'art. 80, commi 1 e 3 del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modificazioni ed integrazioni il foglio illustrativo e le etichette devono essere redatti in lingua italiana e, limitatamente ai medicinali in commercio nella Provincia di Bolzano, anche in lingua tedesca. Il titolare dell'A.I.C. che intende avvalersi dell'uso complementare di lingue estere, deve darne preventiva comunicazione all'AIFA e tenere a disposizione la traduzione giurata dei testi in lingua tedesca e/o in altra lingua estera. In caso di inosservanza delle disposizioni sull'etichettatura e sul foglio illustrativo si applicano le sanzioni di cui all'art. 82 del suddetto decreto legislativo.

Decorrenza di efficacia della determina: dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

26A03262

## MINISTERO DELL'AGRICOLTURA, DELLA SOVRANITÀ ALIMENTARE E DELLE FORESTE

### Proposta di cancellazione della registrazione della denominazione di origine protetta (menzione specifica tradizionale italiana: denominazione di origine controllata - D.O.C.) del vino «Bianco Capena».

Il Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, ai sensi del decreto ministeriale 6 dicembre 2021, avente ad oggetto le disposizioni nazionali applicative dei regolamenti (UE) n. 1308/2013, (UE) 2019/33 e (UE) 2019/34 e della legge n. 238/2016, concernenti la procedura per la presentazione e l'esame delle domande di protezione



delle DOP, delle IGP, delle menzioni tradizionali dei prodotti vitivinicoli, delle domande di modifica dei disciplinari di produzione e delle menzioni tradizionali e per la cancellazione della protezione;

Visto il regolamento (UE) 2024/1143 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 aprile 2024, relativo alle indicazioni geografiche dei vini, delle bevande spiritose e dei prodotti agricoli, nonché alle specialità tradizionali garantite e alle indicazioni facoltative di qualità per i prodotti agricoli, che modifica i regolamenti (UE) n. 1308/2013, (UE) 2019/787 e (UE) 2019/1753 e che abroga il regolamento (UE) n. 1151/2012;

Visto il regolamento delegato (UE) 2025/27 della Commissione, del 30 ottobre 2024, che integra il regolamento (UE) 2024/1143 del Parlamento europeo e del Consiglio con norme relative alla registrazione e alla protezione delle indicazioni geografiche, delle specialità tradizionali garantite e delle indicazioni facoltative di qualità e che abroga il regolamento delegato (UE) n. 664/2014;

Visto il regolamento di esecuzione (UE) 2025/26 della Commissione, del 30 ottobre 2024, che reca modalità di applicazione del regolamento (UE) 2024/1143 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le registrazioni, le modifiche, le cancellazioni, l'applicazione della protezione, l'etichettatura e la comunicazione delle indicazioni geografiche e delle specialità tradizionali garantite, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2019/34 per quanto riguarda le indicazioni geografiche nel settore vitivinicolo e che abroga i regolamenti di esecuzione (UE) n. 668/2014 e (UE) 2021/1236;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 19 maggio 1975, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 292 del 5 novembre 1975, con il quale è stata riconosciuta la denominazione di origine controllata del vino «Bianco Capena» ed è stato approvato il relativo disciplinare di produzione;

Visto il decreto ministeriale 30 novembre 2011, pubblicato sul sito internet del Ministero - Sezione qualità - Indicazioni geografiche e specialità tradizionali garantite - Vini DOP e IGP, concernente l'approvazione dei disciplinari di produzione dei vini DOP e IGP consolidati con le modifiche introdotte per conformare gli stessi alla previsione degli elementi di cui all'art. 118-*quater*, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1234/2007 e l'approvazione dei relativi fascicoli tecnici ai fini dell'inoltro alla Commissione UE ai sensi dell'art. 118-*vicies*, paragrafi 2 e 3, del regolamento (CE) n. 1234/2007, ivi compreso il disciplinare consolidato ed il relativo fascicolo tecnico della DOP del vino «Bianco Capena»;

Visto il decreto del 7 marzo 2014, pubblicato sul sito internet del Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, con il quale è stato da ultimo modificato il disciplinare della denominazione di origine protetta del vino «Bianco Capena»;

Esaminata la documentata domanda presentata dalla Regione Lazio - Direzione regionale agricoltura e sovranità alimentare, caccia e pesca, foreste, trasmessa in data 12 febbraio 2025 e acquisita al protocollo ministeriale n. 0064115, con la quale, all'esito degli accertamenti effettuati presso gli organismi di controllo competenti per le denominazioni di origine e le indicazioni geografiche regionali, e in conformità alla normativa unionale e nazionale vigente, è stata richiesta la cancellazione della registrazione della denominazione di origine protetta «Bianco Capena», in quanto non è più garantita la conformità al relativo disciplinare per il motivo specifico che negli ultimi sette anni consecutivi non sono stati commercializzati prodotti che si fregiano del nome protetto;

Considerato che, per l'esame della suddetta domanda, è stata esperita la procedura di cui all'art. 17 del decreto ministeriale 6 dicembre 2021, relativa alle domande di cancellazione della protezione per le DOP e IGP e, in particolare:

è stato acquisito il parere favorevole della Regione Lazio;

è stato acquisito il parere favorevole del Comitato nazionale vini DOP e IGP, espresso nella riunione del 10 e 11 dicembre 2025, presente il rappresentante della Regione Lazio;

Propone, ai sensi dell'art. 25, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2024/1143 e dell'art. 17, comma 1, del decreto ministeriale 6 dicembre 2021, la cancellazione della protezione della denominazione di origine protetta del vino «Bianco Capena» dal registro delle indicazioni geografiche dell'Unione europea.

Le eventuali opposizioni alla presente proposta di cancellazione, in regola con le disposizioni contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 642 «Disciplina dell'imposta di bollo» e successive modifiche ed integrazioni, dovranno essere inviate dagli interessati al Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste - Ufficio PQA I, al seguente indirizzo di posta elettronica certificata: [aoo.pqa@pec.masaf.gov.it](mailto:aoo.pqa@pec.masaf.gov.it) - entro sessanta giorni dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana della presente proposta.

**26A03260**

MARGHERITA CARDONA ALBINI, *redattore*

DELIA CHIARA, *vice redattore*

(WI-GU-2026-GU1-149) Roma, 2026 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.



**CANONI DI ABBONAMENTO (salvo conguaglio)  
validi a partire dal 1° GENNAIO 2024**

**GAZZETTA UFFICIALE – PARTE I (legislativa)**

**CANONE DI ABBONAMENTO**

<b>Tipo A</b>	<u>Abbonamento ai fascicoli della Serie Generale, inclusi tutti i supplementi ordinari:</u> (di cui spese di spedizione € 257,04)* (di cui spese di spedizione € 128,52) *	- annuale € <b>438,00</b> - semestrale € <b>239,00</b>
<b>Tipo B</b>	<u>Abbonamento ai fascicoli della 1ª Serie Speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte Costituzionale:</u> (di cui spese di spedizione € 19,29)* (di cui spese di spedizione € 9,64)*	- annuale € <b>68,00</b> - semestrale € <b>43,00</b>
<b>Tipo C</b>	<u>Abbonamento ai fascicoli della 2ª Serie Speciale destinata agli atti della UE:</u> (di cui spese di spedizione € 41,27)* (di cui spese di spedizione € 20,63)*	- annuale € <b>168,00</b> - semestrale € <b>91,00</b>
<b>Tipo D</b>	<u>Abbonamento ai fascicoli della 3ª Serie Speciale destinata alle leggi e regolamenti regionali:</u> (di cui spese di spedizione € 15,31)* (di cui spese di spedizione € 7,65)*	- annuale € <b>65,00</b> - semestrale € <b>40,00</b>
<b>Tipo E</b>	<u>Abbonamento ai fascicoli della 4ª serie speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni:</u> (di cui spese di spedizione € 50,02)* (di cui spese di spedizione € 25,01)*	- annuale € <b>167,00</b> - semestrale € <b>90,00</b>
<b>Tipo F</b>	<u>Abbonamento ai fascicoli della Serie Generale, inclusi tutti i supplementi ordinari, ed ai fascicoli delle quattro serie speciali:</u> (di cui spese di spedizione € 383,93)* (di cui spese di spedizione € 191,46)*	- annuale € <b>819,00</b> - semestrale € <b>431,00</b>

**N.B.:** L'abbonamento alla GURI tipo A ed F comprende gli indici mensili

**PREZZI DI VENDITA A FASCICOLI** (oltre le spese di spedizione)

Prezzi di vendita: serie generale	€ 1,00
serie speciali (escluso concorsi), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
fascicolo serie speciale, <i>concorsi</i> , prezzo unico	€ 1,50
supplementi (ordinari e straordinari), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

**GAZZETTA UFFICIALE - PARTE II**

(di cui spese di spedizione € 40,05)*	- annuale € <b>86,72</b>
(di cui spese di spedizione € 20,95)*	- semestrale € <b>55,46</b>

Prezzo di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione (oltre le spese di spedizione) € 1,01 (€ 0,83+IVA)

Sulle pubblicazioni della Parte II viene imposta I.V.A. al 22%. Si ricorda che in applicazione della legge 190 del 23 dicembre 2014 articolo 1 comma 629, gli enti dello Stato ivi specificati sono tenuti a versare all'Istituto solo la quota imponibile relativa al canone di abbonamento sottoscritto. Per ulteriori informazioni contattare la casella di posta elettronica [editoria@ipzs.it](mailto:editoria@ipzs.it).

**RACCOLTA UFFICIALE DEGLI ATTI NORMATIVI**

Abbonamento annuo	€ <b>190,00</b>
Abbonamento annuo per regioni, province e comuni – SCONTO 5%	€ <b>180,50</b>
Volume separato (oltre le spese di spedizione)	€ <b>18,00</b>

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

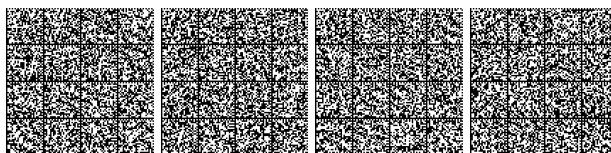
Per l'estero, i prezzi di vendita (in abbonamento ed a fascicoli separati) anche per le annate arretrate, compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, devono intendersi raddoppiati. Per il territorio nazionale, i prezzi di vendita dei fascicoli separati, compresi i supplementi ordinari e straordinari, relativi anche ad anni precedenti, devono intendersi raddoppiati. Per intere annate è raddoppiato il prezzo dell'abbonamento in corso.

Le spese di spedizione relative alle richieste di invio per corrispondenza di singoli fascicoli vengono stabilite di volta in volta in base alle copie richieste.

Eventuali fascicoli non recapitati potranno essere forniti gratuitamente entro 60 giorni dalla data di pubblicazione del fascicolo. Oltre tale periodo questi potranno essere forniti soltanto a pagamento.

**N.B. – La spedizione dei fascicoli inizierà entro 15 giorni dall'attivazione da parte dell'Ufficio Abbonamenti Gazzetta Ufficiale.  
RESTANO CONFERMATI GLI SCONTI COMMERCIALI APPLICATI AI SOLI COSTI DI ABBONAMENTO**

\* tariffe postali di cui alla Legge 27 febbraio 2004, n. 46 (G.U. n. 48/2004) per soggetti iscritti al R.O.C





\* 4 5 - 4 1 0 1 0 0 2 6 0 6 3 0 \*

€ 1,00

