



Dipartimento per il programma di Governo

**Focus**

Politiche del Mare e Blue Economy



*Presidenza del Consiglio dei ministri*  
*Dipartimento per il programma di Governo*

## Sommario

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Introduzione .....</b>                                       | <b>2</b>  |
| <b>Riferimenti normativi .....</b>                              | <b>3</b>  |
| <b>Il Piano nazionale del mare – indirizzi strategici .....</b> | <b>5</b>  |
| <b>Blue economy .....</b>                                       | <b>6</b>  |
| Gli spazi marittimi e le rotte commerciali .....                | 7         |
| Infrastrutture portuali .....                                   | 10        |
| Sfruttamento energetico del mare.....                           | 11        |
| Cantieristica, industria armatoriale e lavoro marittimo.....    | 14        |
| Pesca e acquacoltura.....                                       | 16        |
| <b>Turismo del mare .....</b>                                   | <b>18</b> |
| Crocierismo e nautica da diporto.....                           | 18        |
| Portualità turistica e sistema balneare .....                   | 19        |
| Turismo nautico, sportivo e ambientale .....                    | 20        |
| <b>Aspetti ambientali e transizione ecologica .....</b>         | <b>21</b> |
| Impatti e misure di adattamento .....                           | 22        |
| Misure di mitigazione.....                                      | 23        |
| <b>Abbreviazioni e acronimi di uso comune.....</b>              | <b>24</b> |
| <b>Allegato .....</b>   | <b>25</b> |



*Presidenza del Consiglio dei ministri*  
*Dipartimento per il programma di Governo*

## Introduzione

L'Economia del Mare, definita anche **Blue Economy**, rappresenta un settore economico che contribuisce in maniera consistente allo sviluppo occupazionale e imprenditoriale del Paese. Il settore comprende attività legate alla pesca, all'acquacoltura, alla cantieristica navale, sia mercantile che nautica, al turismo costiero, alla logistica portuale, alla ricerca marina, alla protezione dell'ecosistema, alla generazione di energia e alla valorizzazione delle risorse biologiche e non biologiche.

Una tale rilevanza è confermata anche dai dati statistici *Eurostat*<sup>1</sup> disponibili, che confermano l'Italia ai primi posti nel posizionamento dei Paesi UE per occupazione e valore aggiunto nel settore.

A livello nazionale, il XII Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare<sup>2</sup> di Unioncamere – presentato nel luglio 2024 alla presenza di esponenti del Governo e riferito a dati aggiornati al 2022 – sottolinea come l'Italia, considerando anche la componente indiretta, arrivi a un fatturato nel settore di circa 170 miliardi di euro, corrispondenti a quasi il 9% del complesso del valore aggiunto prodotto, con circa 1.000.000 di unità di personale direttamente coinvolte e con oltre 220.000 imprese.

L'Italia, con la sua specifica conformazione geografica, trae beneficio diretto da questo settore economico in quanto circondata da più di 7.500 chilometri di coste (di cui 3.850 insulari) e da circa 155.000 chilometri quadrati di acque marittime territoriali, potendo vantare una posizione strategica nel Mare Mediterraneo e, più in generale, nell'ambito del c.d. "**Mediterraneo allargato**"<sup>3</sup>.

Il presente Focus si propone di sintetizzare i contenuti del **Piano nazionale del mare**, approvato con delibera del Comitato interministeriale per le politiche del mare del 31 luglio 2023. Anche i dati e le fonti citati nel presente Focus sono integralmente ripresi dal Piano.

---

<sup>1</sup> Cfr: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/sdi/overview>

<sup>2</sup> Cfr:

[https://www.tagliacarne.it/files/240711/xii\\_rapporto\\_nazionale\\_economia\\_del\\_mare\\_2024\\_ossermare\\_tagliacarne\\_unioncamere.pdf](https://www.tagliacarne.it/files/240711/xii_rapporto_nazionale_economia_del_mare_2024_ossermare_tagliacarne_unioncamere.pdf)

<sup>3</sup> L'espressione rinvia a una nozione con cui Fernand Braudel rappresentava il Mediterraneo come qualcosa di più di uno specchio d'acqua, una successione di terre e di mari uniti tra loro da una comunanza di scambi politici, culturali e commerciali. Intorno a questo ambito la Marina Militare italiana ha delineato i contorni di un concetto strategico che riunisse il Mediterraneo propriamente detto, il Mar Nero, il Mar Rosso e il Golfo Persico, mantenendo nel novero anche le terre emerse comprese tra questi mari. Comprende, pertanto, i Paesi europei della sponda nord e quelli nordafricani della sponda sud, così come il Vicino e Medio-oriente, e il Sahel e il Corno d'Africa.



### **Riferimenti normativi**

Nel quadro di riferimento delle *policy* europee e nazionali, il Green Deal europeo del 2019<sup>4</sup> ha inciso sui diversi settori economici legati all'economia del mare, dalla tutela della biodiversità all'approvvigionamento di energia pulita e sicura fino alla sicurezza alimentare.

Inoltre, la Commissione europea il 21 febbraio del 2023 ha presentato un pacchetto di misure indirizzate ai settori della pesca e dell'acquacoltura, con le quali si impegna a rendere i due settori più sostenibili e competitivi, in linea con il raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050. Tra gli obiettivi perseguiti vi è la ricostituzione degli stock ittici a livelli sostenibili, per garantirne la disponibilità e tutelare le comunità che dipendono dalla pesca, la riduzione dell'impronta ambientale delle attività collegate alla pesca e all'acquacoltura<sup>5</sup>, l'efficientamento energetico dei settori dell'economia del mare, la creazione di opportunità lavorative per i giovani.

Il 25 luglio del 2023 il Consiglio Europeo ha approvato l'accordo su FuelEU Maritime<sup>6</sup>, finalizzato a ridurre l'impronta di carbonio del settore marittimo nell'UE, attraverso l'utilizzo di combustibili sostenibili e a basse emissioni. Con questa iniziativa, la Commissione europea sancisce il proprio impegno verso la decarbonizzazione del settore dei trasporti marittimi, attraverso una serie di disposizioni che fissano target e incentivi a favore della transizione energetica.

Per il coordinamento e la definizione degli indirizzi strategici delle politiche del mare, l'art. 12 del 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*", ha istituito, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, il **Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM)**, con il compito di assicurare, ferme restando le competenze delle singole amministrazioni, il coordinamento e la definizione degli indirizzi strategici delle politiche del mare.

---

<sup>4</sup> Cfr. Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni, COM (2019) 640 final dell'11/09/2019:  
[https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0006.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0006.02/DOC_1&format=PDF)

<sup>5</sup> Con un target del 30% delle aree marine protette e un 10% rigidamente protette entro il 2030, come previsto dalla Strategia UE per la Biodiversità

<sup>6</sup> Cfr. <https://www.consilium.europa.eu/it/press/press-releases/2023/07/25/fueleu-maritime-initiative-council-adopts-new-law-to-decarbonise-the-maritime-sector/>



*Presidenza del Consiglio dei ministri*  
*Dipartimento per il programma di Governo*

In particolare, il Comitato provvede alla elaborazione e approvazione del **Piano del mare**, con cadenza triennale, contenente gli indirizzi strategici in materia di:

- a) tutela e valorizzazione della risorsa mare dal punto di vista ecologico, ambientale, logistico, economico;
- b) valorizzazione economica del mare con particolare riferimento all'archeologia subacquea, al turismo, alle iniziative a favore della pesca e dell'acquacoltura e dello sfruttamento delle risorse energetiche;
- c) valorizzazione delle vie del mare e sviluppo del sistema portuale;
- d) promozione e coordinamento delle politiche volte al miglioramento della continuità territoriale da e per le isole, al superamento degli svantaggi derivanti dalla condizione insulare e alla valorizzazione delle economie delle isole minori;
- e) 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;
- f) valorizzazione del demanio marittimo, con particolare riferimento alle concessioni demaniali marittime per finalità turistico-ricreative.

Sulla Gazzetta Ufficiale n. 248 del 23 ottobre 2023 è stata, successivamente, pubblicata la (già citata) delibera 31 luglio 2023 del Comitato interministeriale per le politiche del mare concernente *"Approvazione del Piano del mare per il triennio 2023-2025"* con allegato il **Piano Nazionale del Mare**.

Per consentire al Comitato di individuare le linee strategiche delle politiche del mare, il 26 febbraio 2024 è stata emanata la Direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri contenente le *"Misure di coordinamento delle politiche del mare"*.

Con il decreto-legge 15 maggio 2024, n. 63, convertito 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"*, all'art. 12, è stato istituito il Dipartimento per le politiche del Mare.

Infine, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 24 luglio 2024 recante *"Modifiche al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1° ottobre 2012, recante: «Ordinamento delle strutture generali della Presidenza del Consiglio dei ministri»*, relative all'istituzione del Dipartimento per le politiche del mare", pubblicato sulla G.U. n. 207 del 4 settembre 2024, sono state disciplinate le funzioni di indirizzo e coordinamento nonché di promozione dell'azione strategica del Governo con riferimento alle politiche del mare, attraverso l'elaborazione di proposte e la gestione di progetti per il perseguimento delle proprie finalità e la promozione e la cura di attività di formazione e informazione nelle materie di competenza, assicurando la presenza del Governo negli organismi nazionali, europei e internazionali competenti in materia di politiche del mare.



*Presidenza del Consiglio dei ministri*  
*Dipartimento per il programma di Governo*

### **Il Piano nazionale del mare – indirizzi strategici**

Il “Piano del Mare” si sviluppa intorno a sedici direttrici, riguardanti:

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

Ferme restando le relative competenze in materia delle singole amministrazioni, il Piano enuclea i seguenti **indirizzi strategici**:

- tutela e valorizzazione della risorsa mare dal punto di vista ecologico, ambientale, logistico, economico;
- valorizzazione economica del mare con particolare riferimento all'archeologia subacquea, al turismo, alle iniziative a favore della pesca e dell'acquacoltura e dello sfruttamento delle risorse energetiche;
- valorizzazione delle vie del mare e sviluppo del sistema portuale;
- promozione e coordinamento delle politiche volte al miglioramento della continuità territoriale da e per le isole, al superamento degli svantaggi derivanti dalla condizione insulare e alla valorizzazione delle economie delle isole minori;



## *Presidenza del Consiglio dei ministri*

*Dipartimento per il programma di Governo*

- 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.

Obiettivo generale del Piano è l'esigenza di raccordare tali temi con una visione unitaria tesa alla valorizzazione della "**risorsa mare**" o "**blue economy**", che rappresenta una delle più importanti fonti di crescita economica per l'Italia e per l'Unione europea.

### **Blue economy**

Tale risorsa incide sul livello occupazionale e sul valore aggiunto dell'economia del paese (vedi Figura 1 in allegato). Infatti, sulla base dei dati del XII Rapporto nazionale sull'economia del mare<sup>7</sup>, tale comparto interessa anche le componenti indirette e, quindi, con un perimetro di indagine più ampio.

Tra i principali obiettivi individuati si segnalano in particolare:

- snellire la burocrazia, semplificando i rapporti tra imprese, territori e PA e riducendo il numero di passaggi e i tempi per compierli;
- adottare normative chiare e politiche fiscali certe al fine di rendere più competitive le filiere del mare;
- internazionalizzare, promuovere e comunicare l'economia del mare Made in Italy;
- digitalizzare l'intero settore marittimo, cui conferire maggiore competitività e appetibilità a livello internazionale, colmando il gap di interconnessione nazionale attraverso l'adozione di un'unica banca dati per semplificare e velocizzare le procedure autorizzative;
- allineare la normativa del settore marittimo a quella dell'Unione Europea, evitando di adottare norme più restrittive soltanto per l'Italia;
- attuare politiche ambientali orientate alla sostenibilità;
- affrontare in maniera innovativa la questione del dragaggio dei porti e dei loro accessi;
- incentivare la transizione energetica, attraverso un'azione dello Stato consapevole e determinata;
- sostenere l'innovazione tecnologica mettendo insieme il mondo delle imprese e il mondo della ricerca;

---

<sup>7</sup> XII Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare», Centro Studi Tagliacarne – Unioncamere– OsserMare, giugno 2024.



*Presidenza del Consiglio dei ministri*  
*Dipartimento per il programma di Governo*

- promuovere, a iniziare dalla scuola, una nuova cultura del mare.

Di seguito si riportano le principali linee di attività indicate dal Piano, in ordine alle quali sono stati emanati alcuni **provvedimenti normativi** e indicati **gli ambiti e i settori di sviluppo** da implementare.

### **Gli spazi marittimi e le rotte commerciali**

Nell'ambito della politica marittima integrata, i «**Piani di gestione dello spazio marittimo**»<sup>8</sup> hanno come principale finalità quella di «promuovere la crescita sostenibile delle economie marittime, lo sviluppo sostenibile delle zone marine e l'uso sostenibile delle risorse marine, assicurando la protezione dell'ambiente marino e costiero mediante l'applicazione dell'approccio ecosistemico, tenendo conto delle interazioni terra-mare e del rafforzamento della cooperazione transfrontaliera.

Mentre, però, i “Piani di gestione dello spazio marittimo” indicano la distribuzione spazio-temporale degli usi, il “Piano del mare”, nella prospettiva di una “**visione d'insieme**”, predispone gli indirizzi utili ex art. 12 d.l. 11 novembre 2022, n. 173, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, l. 16 dicembre 2022, n. 204, nonché le azioni generali da intraprendere per perseguimento degli obiettivi strategici più volte citati.

Nel Piano si fa riferimento nello specifico alle seguenti aree: **acque territoriali, zona contigua, piattaforma continentale e zona economica esclusiva (ZEE)**, nell'ambito delle quali vi è oggi l'esigenza di realizzare un regime giuridico adeguato al mutato quadro delle relazioni internazionali, alle sfide geopolitiche ed ai progressi della tecnica che dia piena applicazione alle pertinenti norme della **Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare**<sup>9</sup> (United Nations convention on the law of the sea - UNCLOS).

A differenza del mare territoriale, che è costituito *ipso iure*, secondo la UNCLOS, la “**zona contigua**” deve essere formalmente proclamata dallo Stato costiero. A tal riguardo, il documento riporta che è intenzione dell'Italia procedere mediante un intervento normativo di definizione, anche spaziale, della “zona contigua” entro il 2024.

Inoltre, in attuazione della legge 14 giugno 2021, n. 91<sup>10</sup>, con la quale è autorizzata l'istituzione di una “**zona economica esclusiva**” (ZEE), nella quale ai sensi dell'art. 2 “l'Italia esercita i diritti sovrani

---

<sup>8</sup> Direttiva UE 23 luglio 2014, n. 89 recepita nel nostro ordinamento con il d.lgs. 17 ottobre 2016, n. 201.

<sup>9</sup> Cfr. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=celex%3A21998A0623%2801%29>

<sup>10</sup> Recante l'“Istituzione di una zona economica esclusiva oltre il limite esterno del mare territoriale”.



*Presidenza del Consiglio dei ministri*  
*Dipartimento per il programma di Governo*

attribuiti dalle norme internazionali vigenti”, è prevista l’istituzione anche parzialmente della ZEE entro il 2024. Tenuto conto della conformazione geografica del Mediterraneo, i limiti della ZEE italiana non potranno estendersi fino alle 200 miglia dalle linee di base come indicato dalla UNCLOS (art. 57), ma richiederanno, prioritariamente e in conformità con la legge n. 91 del 2021, una delimitazione concordata dei suoi limiti esterni sulla base di accordi con gli Stati il cui territorio è adiacente a quello italiano o lo fronteggia.

Nelle more della conclusione di tali accordi, tali limiti esterni potranno essere stabiliti, in conformità con la suddetta legge, in maniera unilaterale, senza comunque compromettere od ostacolare l’accordo finale.

**Le rotte marittime e commerciali** sono di interesse strategico nazionale e costituiscono **vere e proprie infrastrutture** su cui si innestano interessi primari dello Stato. Dai servizi di trasporto via mare dipendono sia gli **approvvigionamenti energetici nazionali**, sia **la logistica** a servizio della seconda manifattura industriale europea. A livello locale, invece, da questo genere di servizi dipende una larga parte delle **attività turistiche costiere e sulle isole**.

Il Piano colloca il trasporto marittimo inserito in un sistema che dovrà:

- (i) tenere conto della transizione energetica e del suo impatto sul costo del trasporto delle merci e delle persone;
- (ii) essere ben raccordato ai sistemi di trasporto europei ed internazionali, in particolare ai progetti di vicinato Mediterraneo e delle interconnessioni intra-regionali europee;
- (iii) essere inteso nella sua accezione integrata (verticalmente) da e verso le altre modalità del transito, deposito e trasporto delle merci, laddove tale modello di *business* abbia consolidato i traffici e favorito gli investimenti.

Per quanto riguarda il **traffico passeggeri e merci con le isole maggiori**, i servizi di collegamento di linea con le isole maggiori costituiscono il presupposto per garantire la “**continuità territoriale**”, oggi presidiata dall’articolo 119 della Costituzione. Sulle rotte nazionali ed internazionali sono attivi più di 130 servizi A/R che generano oltre 570 partenze settimanali con oltre 1,33 milioni di metri lineari di capacità di stiva netta a settimana. Occorrerà garantire un sistema flessibile e non costoso del trasporto garantendo qualità e quantità dei servizi a livello europeo. Sarà inoltre necessario misurare e adeguatamente lenire gli effetti incrementali del costo del trasporto determinati dall’entrata in vigore del regime previsto dalla Direttiva UE 10 maggio 2023, n. 959 (c.d. regime “ETS”)<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> Direttiva UE n. 959 del 2023 del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della Direttiva CE 13 ottobre 2003, n. 87, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell’Unione.



*Presidenza del Consiglio dei ministri*  
*Dipartimento per il programma di Governo*

Sulle **isole minori italiane**, distribuite in sette Regioni (Liguria, Toscana, Lazio, Campania, Puglia, Sicilia e Sardegna), vivono stabilmente circa 220.000 residenti. Da ciò l'esigenza di assicurare la "continuità territoriale" alle popolazioni isolate. Appare, pertanto, necessario prevedere una ricognizione complessiva, in ordine di priorità, degli interventi infrastrutturali da realizzare nei punti di approdo. Saranno importanti, altresì, i risultati del monitoraggio puntuale dei servizi da e per le isole, avviato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il traffico delle **Autostrade del Mare (AdM)** risulta il segmento del trasporto marittimo che ha registrato in Italia le migliori *performance* nei cinque anni pre-pandemici. L'Italia è leader nell'UE per merce movimentata via unità Ro-Ro e Ro/Ro-Pax<sup>12</sup>, con un *market share* del 24,5% del totale UE. Al riguardo, si prevede di attuare un'adeguata misura per calmierare l'aumento dei costi del trasporto marittimo rispetto alla modalità stradale, il cui inserimento nel regime dei certificati di emissione è oggi temporalmente disallineato. Inoltre, si ritiene 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.

Relativamente **alla crocieristica** si prevede di rafforzare il settore che opera regolarmente nei porti e ciò anche: (i) in funzione dei **piani strategici di sviluppo del turismo** adottati sia a livello nazionale che regionale; (ii) in considerazione degli investimenti dell'industria crocieristica in Europa nei prossimi 5 anni, di cui quasi la metà sono previsti in Italia.

A tal fine, il quadro normativo e regolatorio è volto a favorire nei diversi comparti impositivi la competitività internazionale delle imprese. Si tratta, in particolare, delle **misure di de-fiscalizzazione delle imprese marittime**, nonché di quelle di **de-fiscalizzazione e de-contribuzione del costo del lavoro marittimo**, stabilite in coerenza agli Orientamenti UE in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi. Il settore del trasporto marittimo internazionale è poi interessato dall'**esenzione ai fini IVA delle principali operazioni**, in coerenza alla Direttiva CE 28 novembre 2006, n. 112. Al riguardo, al CIPOM spettano i compiti di coordinamento amministrativo volti a migliorare il contesto regolatorio del settore.

La semplificazione della normativa nazionale di settore sarà perseguita attraverso la **semplificazione del regime amministrativo della nave**, la **digitalizzazione delle pratiche di bordo**, la semplificazione e digitalizzazione del lavoro marittimo, la **certificazione marittima**.

---

<sup>12</sup> Le navi Roll-on/roll-off (chiamate anche RoRo o ro-ro) sono un tipo di traghetto, progettato per trasportare carichi su ruote come automobili, autocarri oppure vagoni ferroviari. Le navi RoRo Pax imbarcano anche passeggeri.



*Presidenza del Consiglio dei ministri*  
*Dipartimento per il programma di Governo*

## **Infrastrutture portuali**

Con la sua tradizione marittima e la sua centralità mediterranea, l'Italia detiene una posizione che impone di considerare la dimensione marittima quale caposaldo delle politiche del Governo.

In tale contesto si è avviata una profonda riflessione sul **ruolo del sistema portuale e dello sfruttamento delle aree retro-portuali** 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*”).

A tal fine è necessario **migliorare l'efficienza dei servizi portuali**, riducendo i **tempi di attesa e stazionamento delle navi** nei porti nazionali e portando a compimento il **processo di digitalizzazione** con l'obiettivo di semplificare l'elevata complessità dell'intero ciclo portuale.

I porti italiani costituiscono parte integrante delle reti trans-europee di trasporto (“TEN-T”) che favoriscono l'integrazione dei Paesi europei in funzione del mercato unico e sostengono una politica per la de-carbonizzazione dei trasporti ed un ruolo attivo dell'Unione europea nella “lotta” globale ai cambiamenti climatici. In questo contesto, la priorità è **l'efficientamento dei collegamenti ferroviari e stradali ed il completamento dei collegamenti di “ultimo miglio” ai porti**.

Sono già stati finanziati programmi per collegamenti ferroviari e stradali atti a risolvere criticità strutturali nell'accessibilità stradale e ferroviaria di alcuni porti italiani. In particolare, con il Fondo complementare sono stati stanziati **250 milioni per l'ultimo miglio ferroviario/ stradale** a cui si vanno ad aggiungere oltre 350 milioni (PNRR), di cui il 60% al Sud, per interventi ferroviari per il collegamento dei porti alla rete nazionale.

L'istituzione delle **Zone Economiche Speciali** prima, ora **ZES unica** (“ZES”) e delle **Zone Economiche Logistiche Semplificate** (“ZLS”) ha accentuato il ruolo di promotore dello sviluppo degli enti portuali, che potrebbero rappresentare i *drivers* per lo sviluppo industriale del “Sistema Italia”. Dal punto di vista logistico si reputa fondamentale investire in infrastrutture ed attrezzature che rispondano alla necessità di crescita della capacità portuale all'aumento delle dimensioni delle navi ed alla crescente domanda di collegamento con l'entroterra. Il **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza** (PNRR) (misura



*Presidenza del Consiglio dei ministri*  
*Dipartimento per il programma di Governo*

M5 C3<sup>13</sup>) ha previsto una serie di interventi infrastrutturali per un importo di **630 milioni di euro in tali aree**, dove diviene essenziale adeguarsi continuamente alla transizione energetica, alla sicurezza informatica ed alla tutela dell'ambiente, in particolare nel processo di decarbonizzazione del porto, con la fornitura di energia elettrica alle navi durante la sosta e favorendo la nascita delle **comunità energetiche portuali**, considerato che i porti sono tra le infrastrutture maggiormente energivore, e nella **gestione dei rifiuti**. Relativamente a quest'ultimo punto, il D. Lgs. 46/2024 ha dettato una normativa finalizzata a proteggere l'ambiente marino dagli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi che si applica alle navi, compresi i pescherecci e le imbarcazioni da diporto che, indipendentemente dalla bandiera, fanno scalo presso un porto italiano. Conformemente a quanto previsto in ambito europeo, il provvedimento attuativo impone di elaborare e approvare un **piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi**, di validità quinquennale, che sia coerente con la pianificazione regionale in materia di rifiuti.

### **Sfruttamento energetico del mare**

Sono due le direttrici su cui l'Italia si sta muovendo per lo sviluppo e lo sfruttamento della energia proveniente dal mare.

Considerato l'immenso potenziale in termini di solare, eolico ma anche di idrogeno verde dell'Africa il Governo, con un importante impegno diplomatico, ha previsto con il decreto-legge n. 161/2023 un "**Piano Mattei**" per l'Africa volto a 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.

Sul fronte più strettamente inerente al tema dello sfruttamento delle energie provenienti dal mare, un contributo decisivo nella produzione di energia da fonti rinnovabili può venire dai **parchi eolici offshore e dal moto ondoso**, che rappresentano uno snodo fondamentale per raggiungere gli obiettivi della decarbonizzazione e dell'indipendenza energetica.

La fase della transizione ecologica non potrà prescindere dai **combustibili fossili**, rendendo necessario preservare la competitività della flotta cisterniera per il trasporto del petrolio.

---

<sup>13</sup> Investimento 4 effettuato con Decreto interministeriale 3 dicembre 2021, n. 492 del «Interventi infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali (ZES)».



*Presidenza del Consiglio dei ministri*  
*Dipartimento per il programma di Governo*

Per il gas, lo sviluppo di una **flotta gasiera nazionale** che assicuri l'indipendenza della catena di approvvigionamento ha posto l'accento sulla importanza dei **rigassificatori** e delle **strutture di stoccaggio**. In tale scenario il Governo, con il recente decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica del 9 agosto u.s., ha disciplinato le modalità di erogazione delle risorse stanziato sul Fondo da destinare alle imprese di rigassificazione, con una dotazione di **30 milioni di euro** per ciascuno degli anni dal 2024 al 2043.

Le risorse stanziato sono destinate alle imprese che svolgono il servizio di rigassificazione del gas naturale liquefatto (GNL) mediante l'utilizzo di **terminali off shore**, consistenti in unità galleggianti di stoccaggio e rigassificazione da allacciare alla rete di trasporto esistente, fermi restando gli obiettivi della decarbonizzazione.

Per quel che concerne la produzione di energia pulita proveniente dal mare, oggi agli impianti eolici offshore tradizionali si affiancano quelli a tecnologia galleggiante. I **campi eolici galleggianti**, infatti, (FOW – “*Floating Offshore Wind*”) rappresentano un elemento chiave per la strategia energetica nazionale ed europea, in quanto presentano il maggiore potenziale di espansione ed il Mediterraneo presenta un elevato potenziale di energia eolica offshore (per lo più galleggiante), un buon potenziale di **energia del moto ondoso** e un potenziale localizzato di **energia delle maree**, garantendo al contempo la massima efficienza rispetto all'offshore a fondazioni fisse (“bottom fixed”) e un impatto ambientale minore rispetto all'eolico a terra.

Il posizionamento delle **pale eoliche in mare** aperto permette di intercettare la risorsa eolica laddove è più abbondante e, quindi, di massimizzare la produzione di energia, **ridurre l'uso del suolo** (1 progetto in mare sostituisce circa 20 progetti su terraferma), limitare l'uso del terreno alle opere di connessione (di solito già in zone industriali), minimizzare, data l'assenza di una fondazione fissa, l'impatto ambientale durante tutte le fasi di vita dell'impianto, ma anche quello visivo tipico degli impianti a terra e le interferenze con le attività costiere, di navigazione e di pesca.

Al fine di implementare le opportunità di sfruttamento delle aree marine con tecnologie innovative quali l'eolico galleggiante e la generazione di energia dal moto ondoso, il PNRR ha stanziato **675 milioni per la realizzazione di impianti innovativi e offshore** per produrre energia pulita con sistemi che sfruttano le correnti e il moto delle onde.

La considerazione dell'energia dal moto ondoso, sebbene ancora non abbia raggiunto una dimensione di sviluppo industriale, ha trovato in Italia interessanti applicazioni su scala prototipale, quali il sistema ISWEC (Inertial Sea Wave Energy Converter) e il REWEC3 (Resonant Wave Energy Converter – release3).



*Presidenza del Consiglio dei ministri*  
*Dipartimento per il programma di Governo*

L'Unione europea ha assunto da anni la leadership nella lotta per la difesa dell'ambiente ed ai cambiamenti climatici e, accanto alle norme dettate dall'*International Maritime Organization* (IMO), ha adottato un impianto regolatorio teso a ridurre l'impatto ambientale dello shipping. Questo processo sarà necessariamente lento e graduale se si considera che tale settore è il più difficile da decarbonizzare, in quanto le navi per il loro funzionamento richiedono dei carburanti con un'elevata densità energetica, sia di massa sia di volume, che possano essere stoccati e gestiti a bordo in modo sicuro e di cui le navi possano facilmente approvvigionarsi nei vari porti di scalo con una rete di distribuzione adeguatamente diffusa. Le navi hanno, inoltre, un ciclo di vita pluridecennale ed i tempi di ricambio delle flotte sono legati in modo diretto alla capacità produttiva della cantieristica navale.

Nell'ambito del "**Green Deal**" le politiche dell'UE in materia di clima, energia, trasporti e fiscalità sono indirizzate verso una riduzione delle emissioni nette di gas serra di almeno il 55% entro il 2030, rispetto ai livelli del 1990. Si tratta di un pacchetto di proposte che interessa praticamente tutti i settori e che mira ad accelerare la traiettoria della decarbonizzazione in Europa.

Nell'ambito di quest'ultimo obiettivo si è imposta, nel settore dello shipping, la necessità di evolvere, in una prima fase, verso combustibili *low-carbon*, con un contenuto di carbonio inferiore rispetto ai carburanti tradizionali, arrivando poi ai carburanti *carbon-neutral* ed in una prospettiva più a lungo termine possibilmente a carburanti *zero-carbon*.

Il rinnovamento delle flotte navali si sta indirizzando verso motorizzazioni (*dual-fuel*) in cui al carburante tradizionale derivato dal petrolio viene affiancato un combustibile *low-carbon* in grado di abbassare già da subito l'impronta di carbonio, ma soprattutto in grado di essere sostituito con un combustibile *zero-carbon*.

Tale evoluzione è fondamentale per la **decarbonizzazione del settore**, ma è un processo che viaggia con una velocità poco compatibile, dal punto di vista dei tempi, con gli obiettivi disegnati in ambito internazionale ed europeo.

Va sottolineato che l'UE, per quanto attore di grandissimo peso nello scenario mondiale, rappresenta solo una delle realtà con cui lo *shipping* si trova ad operare. Iniziative legislative di matrice europea presentano un carattere latamente regionale e comportano il rischio di porre i Paesi terzi in una posizione di contrasto a protezione delle loro flotte e di mettere gli armatori europei, impegnati nei traffici internazionali, in una situazione di svantaggio competitivo rispetto ai concorrenti, ostacolando ulteriormente la funzione dell'IMO quale regolatore internazionale.



*Presidenza del Consiglio dei ministri*  
*Dipartimento per il programma di Governo*

Da qui l'importanza del CIPOM nella sua funzione di coordinamento delle posizioni da tenere in sede internazionale.

### **Cantieristica, industria armatoriale e lavoro marittimo**

L'industria cantieristica italiana è un settore che, raggruppando imprese di costruzione e riparazione navale, produttori di sistemi e componenti ad uso navale, società di ricerca ed aziende di servizi al settore, genera un'occupazione molto rilevante e un valore della produzione di circa 9 miliardi di euro, in gran parte derivante dall'export.

Per quel che concerne la **cantieristica mercantile**, fatta eccezione per i piccoli cantieri specializzati in unità da lavoro e piccoli mezzi trasporto passeggeri, in Europa la produzione è rivolta essenzialmente alle navi da crociera. In tale contesto, **i cantieri italiani detengono posizioni di leadership a livello mondiale** nella costruzione di tali navi dal punto di vista tecnologico e del processo produttivo. Per le navi portacontainer e trasporto carichi alla rinfusa (solidi e liquidi), l'Est asiatico è invece protagonista assoluto, con un ruolo predominante della Cina, la cui industria cantieristica negli ultimi anni è tuttavia riuscita a consolidare, attraverso aggressive strategie di politica industriale (es. "Made in China 2025"), il suo ingresso anche in segmenti di mercato tecnologicamente avanzati e complessi, quali il settore dei traghetti, un tempo appannaggio esclusivo dei cantieri europei.

In tale contesto, recuperare il potenziale strategico che **l'industria navalmecanica** riveste per lo sviluppo economico nazionale si pone all'interno di un più ampio obiettivo di autonomia strategica generale: se l'Europa vuole infatti svolgere il proprio tradizionale ruolo di potenza marittima sulla scena mondiale, non può che alimentare le proprie capacità marittime commerciali e di difesa, che non possono prescindere dalla presenza in loco di un significativo complesso industriale (cantieri navali e produttori di attrezzature marittime) su cui poter fare affidamento nel lungo termine.

Pertanto, un primo pilastro di un potenziale piano di azioni dovrebbe contemplare, l'adozione a livello europeo di soluzioni volte a restaurare il "level playing field", attraverso la possibile creazione di strumenti di difesa commerciale di natura settoriale, tale da prevenire o rendere inefficaci le pratiche di concorrenza sleale asiatica.



*Presidenza del Consiglio dei ministri*  
*Dipartimento per il programma di Governo*

La **cantieristica nautica** è un asset strategico (vedi Figura 2 in allegato). Gli assets su cui agire, in termini normativi, semplificativi e per favorire nuove progettualità sono, in particolare, il **design e concept innovativo**, attingendo ai concetti di modularità ed eco-design oltre a ricomprendere materiali sostenibili e design for *disassembling* per favorire il recupero dei materiali stessi a fine vita dell'imbarcazione e l'adozione di nuove **propulsioni** richiede necessariamente una riforma di carattere normativo. Infatti, i registri navali oggi non consentono per motivi di sicurezza il semplice passaggio al "*full electric*" in alcune condizioni di mare o senza limite dalla costa.

Un settore non meno rilevante è la **cantieristica militare** che ha attraversato, soprattutto nell'ultimo decennio, un periodo positivo grazie ai programmi di rinnovamento e ammodernamento della Difesa nel suo complesso, inclusa la Marina Militare, che hanno interessato il sistema cantieristico militare di Fincantieri. Su questa base, Fincantieri sta partecipando, in collaborazione con il partner francese, al programma finanziato dall'«European Defence Fund» per sviluppare una classe di "*European Patrol Corvette*" che dovrebbero consentire a diverse Marine europee di avere un pattugliatore con una forte comunaltà ovvero in grado di sostituire più classi navali simultaneamente, consentendo in tal modo una considerevole riduzione di costi in termini di costruzioni, equipaggiamenti ed addestramento del personale di bordo.

A tal proposito, anche nella **subacquea**, Fincantieri ha potuto lanciare, insieme alla Marina Militare, una nuova classe di sottomarini, la 212 NFS – "*Near Future Submarine*", in cui è previsto un significativo inserimento di nuovi sistemi elettronici e sottosistemi nazionali, in collaborazione con Leonardo, in modo da sviluppare una più autonoma capacità tecnologica e industriale nazionale, mentre proseguono i rapporti di collaborazione col partner tedesco.

L'industria navale italiana interviene anche nel campo delle **unità minori specialistiche** (cacciamine, soccorso sottomarini e sorveglianza) sia per la Difesa sia per le forze di sicurezza.

**L'industria armatoriale** è anch' essa un asset strategico fondamentale.

Il trasporto marittimo, diversamente dalle altre infrastrutture (oleodotti e gasdotti), è in grado di assicurare la flessibilità delle fonti di approvvigionamento.

Si tratta di un'industria mobile e "silenziosa" che mette in rete e sviluppa l'economia nazionale.

Per tale settore, per far fronte alla crisi occupazionale e innestare processi di crescita, le misure di **snellimento dei procedimenti amministrativi**, di semplificazione normativa dell'ordinamento marittimo nazionale, di "**sburocratizzazione**" dei processi e di digitalizzazione delle procedure risultano rilevanti. 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



*Presidenza del Consiglio dei ministri*  
*Dipartimento per il programma di Governo*

confronto competitivo tra le flotte si è quindi spostato sugli **oneri amministrativi legati allo Stato di registrazione, a bordo e a terra.**

Nell'ambito della generale riforma dei servizi amministrativi verso la transizione digitale, occorre pertanto definire, in un'ottica di semplificazione e dematerializzazione, molte procedure in materia di lavoro marittimo<sup>14</sup> ancora oggi affidate a strumenti e regole del tutto superati.

Per incentivare il **lavoro marittimo** occorre: (i) il consolidamento di una governance unitaria (intesa come regole e prassi) per il trasporto marittimo; (ii) la salvaguardia della specialità del settore; (iii) una complessiva semplificazione e un profondo aggiornamento della regolamentazione del lavoro a bordo; (iv) un tendenziale miglioramento delle condizioni di vita a bordo; (v) una maggiore attenzione ai percorsi divulgativi e formativi volti all'accesso alle professioni marittime e della pesca.

Nell'ambito del lavoro marittimo, il tema della **formazione del personale** e della **semplificazione dei percorsi propedeutici all'accesso alle professioni del mare** appare non procrastinabile anche alla luce della strutturale carenza di personale marittimo italiano che si riscontra diffusamente su tutto il territorio nazionale. Al riguardo, la legge n. 85 del 2023, di conversione del decreto-legge n. 48 del 2023, ha istituito un Fondo di **un milione di euro per il 2023 e due milioni per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026** destinato all'erogazione di **contributi alle imprese armatoriali per la formazione iniziale del personale**, con particolare riferimento alle figure professionali mancanti di sezioni di coperta, macchine, cucina e camera.

### **Pesca e acquacoltura**

La pesca in Italia è una attività diffusa, tradizionale, ma che nelle politiche del mare ha progressivamente perso la sua rilevanza economica a causa della **riduzione della flotta**, dello stato di **sovra-sfruttamento delle risorse biologiche** dei mari e del **degrado dell'ecosistema marino.**

---

<sup>14</sup> Si fa riferimento, in particolare, (i) alle procedure di convalida degli imbarchi e sbarchi dei marittimi, delle carte di bordo, dei registri dell'orario di lavoro, ancora obbligatoriamente cartacee, (ii) alle procedure di arruolamento del personale marittimo (artt. 328 e 329 cod. nav.), con la quale, sulla base della positiva esperienza maturata nel periodo pandemico, si propone di unificare in un'unica disposizione, equiparandole, la procedura per la stipulazione delle convenzioni di arruolamento in Italia e quella per la stipulazione delle convenzioni di arruolamento all'estero, facendo sempre salva la specialità del contratto di arruolamento e la solennità della forma prevista dalle vigenti disposizioni, (iii) alle procedure di impiego dei marittimi su mezzi dello stesso tipo, appartenenti al medesimo armatore, adibiti al servizio nell'ambito dei porti e delle rade o a servizi pubblici di linea o privati di carattere locale e nazionale, anche rientranti sotto la competenza di autorità marittime diverse.



*Presidenza del Consiglio dei ministri*  
*Dipartimento per il programma di Governo*

Nelle politiche del mare, la pesca italiana ha progressivamente perso rilevanza economica (oggi pesca e acquacoltura italiane soddisfano solo il 25% della domanda, con una produzione da cattura di 130.085 tonnellate nel 2020) a causa della riduzione della flotta, conseguente allo stato di sovrasfruttamento delle risorse biologiche dei mari, alla riduzione degli spazi marini costieri soggetti a forte competizione tra usi tradizionali ed emergenti, al degrado degli ecosistemi.

Nonostante ciò, la pesca in Italia è un settore significativo tra gli usi del mare.

Tra le misure necessarie, al fine di valorizzare tali attività, occorrono misure per **limitare gli impatti dello strascico sui fondali** da tutelare e non destinati a questa attività, tutelando le aree marine protette, riducendo gli impatti degli strumenti grazie a **nuove tecnologie**, utilizzando al meglio la **pianificazione spaziale** per collocare correttamente tali attività negli spazi marini e nel tempo (*Fisheries Restricted Areas*, tutela delle praterie di Posidonia, fermi temporanei, ecc.).

È comunque necessario partire dalla pianificazione spaziale, infatti le aree destinate alla pesca tendono ad essere fortemente ridotte, ad esempio per il **conflitto con le finalità energetiche**. E per lo più i sistemi non dialogano, considerando la pesca marginale.

Anche le scelte che saranno fatte in materia di ZEE pongono molte incertezze sulle future aree di pesca, considerando le dimensioni della flotta italiana che spazia nel Mediterraneo, unico nostro campo di pesca.

Il tema dell'accesso agli spazi marini per la pesca evidenzia la urgente necessità di politiche coordinate: **non esiste** infatti una **banca dati che sovrapponga tutti gli usi del mare**, che si sommano alla pesca, e abbia la capacità di restituire in tempo reale informazioni a tutti gli utenti pubblici e privati.

Alle produzioni da pesca si sommano quelle da **acquacoltura** che è l'attività che produce organismi in ambienti acquatici, sia in acque interne, sia in ambienti marini. Basti pensare alla tradizione secolare di **allevare mitili ed ostriche in aree marine confinate ed in lagune costiere**.

Per lo sviluppo dell'acquacoltura, le politiche del mare dovranno tenere in considerazione i seguenti aspetti:

- accelerare il processo di definizione delle **Zone Allocate per l'Acquacoltura**, nell'ambito della **pianificazione spaziale marittima**, anche per non perdere l'accesso ai programmi europei di supporto allo sviluppo;
- **tutelare le zone umide costiere**, riconoscendo le funzioni ed i servizi ecosistemici prodotti dalle aree di acquacoltura estensiva che contribuiscono alla conservazione di tali zone, grazie all'intervento dei piscicoltori;



*Presidenza del Consiglio dei ministri*  
*Dipartimento per il programma di Governo*

- investire sulla **qualità dei prodotti freschi** e trasformati e sui sistemi di **etichettatura**.

### **Turismo del mare**

Il “turismo del mare”, in termini di valore aggiunto e di imprese, rappresenta il principale settore che, mettendo insieme servizi di alloggio e ristorazione, attività sportive e ricreative, buona parte della filiera della cantieristica, movimentazioni passeggeri e una parte della filiera ittica che agisce sul sistema turistico, comprende la quasi totalità del sistema economico e imprenditoriale.

Una forte attenzione è posta sulle seguenti tematiche **della competitività fiscale, burocratica e nei sistemi di controllo, quali:**

- temi specifici, quali IVA, TARI e IMU (specialmente per la portualità turistica);
- 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;
- il Registro Internazionale, che ha assicurato la competitività dell’Italia e la sua stabilizzazione attraverso specifiche modalità comunicative.

### **Crocierismo e nautica da diporto**

L’Italia, per la sua vocazione turistica e la naturale esposizione geografica sul mar Mediterraneo, si è affermata negli anni come nazione leader nella **crocieristica**.

Al riguardo, si stima che tale settore contribuirà a generare valore aggiunto e nuove opportunità commerciali a bordo delle navi, nelle località delle destinazioni e in tutta la filiera dell’indotto marittimo, dell’accoglienza e dei trasporti.

Con riguardo alla **nautica da diporto**, secondo i dati del Rapporto statistico realizzato dall’Ufficio Studi di Confindustria Nautica, l’Italia è leader nel segmento dei *superyacht*, prima esportatrice



*Presidenza del Consiglio dei ministri*  
*Dipartimento per il programma di Governo*

mondiale di unità da diporto, con il record storico dell'export di 8,4 miliardi di euro<sup>15</sup> e leader nella produzione di accessori e battelli pneumatici.

Per ogni addetto alla produzione, si attivano 9,2 posti di lavoro; ogni euro investito nella produzione ne attiva 7,5<sup>16</sup>.

Il settore è stato inserito fra i comparti produttivi di principale interesse nazionale e nella L. 27 dicembre 2023, n. 206, recante "*Disposizioni organiche per la valorizzazione, la promozione e la tutela del made in Italy*", agli articoli 12, 13 e 14 sono state introdotte norme per la semplificazione della filiera della nautica e per l'incentivazione della nautica da diporto.

L'industria sta investendo in ricerca tecnologica finalizzata alla **decarbonizzazione** tesa a promuovere:

- sistemi di controllo di efficienza ed efficacia dei processi e di tracciamento dell'origine dei materiali;
- certificazioni ambientali;
- certificazioni etiche;
- la gestione della commessa e dei processi in chiave *Industry 4.0* e *NIM (Naval Information modeling)*.

### **Portualità turistica e sistema balneare**

I porti e gli approdi in Italia sono 285, mentre gli accosti e i punti di ormeggio sono oltre 2.000 per un totale di 160.000 posti barca.

Attraverso la **realizzazione e/o la gestione del porto**, i concessionari portuali contribuiscono alla valorizzazione e all'apprezzamento del territorio demaniale. La presenza di una struttura dedicata alla nautica da diporto implica un effetto positivo anche sul prestigio delle località in cui è realizzata. La realizzazione e la gestione della struttura portuale importa un maggiore afflusso di visitatori, con vantaggio anche economico della popolazione e delle istituzioni locali e statali. Il concessionario presta una serie di servizi, relativi a tutte le attività portuali, indispensabili, in favore dei privati che sono posti in grado di fruire delle strutture approntate e/o gestite dalla società.

---

<sup>15</sup> "La Nautica in Cifre Monitor – Trend di mercato 2023/2024" Rapporto statistico di Confindustria Nautica.

<sup>16</sup> Fondazione Symbola – Ucina Confindustria Nautica – Mare Nostrum Network, "Filiera Nautica – Analisi dell'indotto economico e occupazionale attivato dall'industria nautica in Italia", 23 settembre 2022.



*Presidenza del Consiglio dei ministri*  
*Dipartimento per il programma di Governo*

Il sistema balneare italiano è in costante evoluzione, è un sistema complesso e dalla forte eterogeneità, composto per lo più da aziende piccole e piccolissime, che costituiscono il motore vitale dell'economia turistica. Sul tema delle **concessioni demaniali marittime** il Governo è recentemente intervenuto con l'art. 1 del decreto-legge n. 131 del 16 settembre 2024.

### **Turismo nautico, sportivo e ambientale**

Al fine di rendere il **sistema nautico italiano** competitivo con Francia, Spagna, Croazia e Grecia (nonché Tunisia, Montenegro e Turchia) risulta necessario:

- lo snellimento e l'armonizzazione delle procedure, attraverso la definizione di Linee guida nazionali per le procedure doganali, d'immigrazione, sanitarie, di polizia;
- dare piena applicazione al "Bollino blu" rilasciato a seguito dei controlli preventivi volontari su unità da diporto e la sua estensione alla regolarità fiscale e contributiva degli armatori unità, al fine di ridurre l'eccesso di controlli in mare delle forze di polizia e ottimizzare le risorse;
- implementare le modalità di verifica delle unità da diporto per via telematica.

Con riferimento al "**turismo sportivo**", deve essere riconosciuto il **ruolo strategico delle Federazioni sportive, dello sport dilettantistico e del diportismo** quale strumento di educazione e formazione culturale ai temi del mare. È suggerita una compiuta pianificazione della "**Giornata del Mare**" nelle scuole, già istituita nell'ambito della riforma del codice della nautica da diporto, integrata con attività sportive.

La **tutela dell'ambiente marino** è, inoltre il presupposto delle attività legate alla **fruizione, anche diportistica e sportiva, delle coste** coinvolgendo i fruitori del mare.

Si richiede un aggiornamento della legge 6 dicembre 1991, n. 394 "**Legge quadro sulle aree protette**" che dia maggiore organicità al sistema e recepisca gli aggiornamenti dei regolamenti di gestione in tema di fruibilità e compatibilità con la nautica da diporto e che preveda 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.



### **Aspetti ambientali e transizione ecologica**

Gli impatti dei rischi “combinati” di riscaldamento e precipitazioni sono diventati oggi più frequenti e si prevede che ciò potrà comportare rischi crescenti per le regioni del Sud Europa.

La Strategia europea di **adattamento ai cambiamenti climatici**<sup>17</sup> richiede di dotarsi delle conoscenze scientifiche più avanzate per rispondere in modo adeguato alle sfide poste in essere dai cambiamenti climatici, nonché raccogliere dati relativi ai danni, alle perdite ed ai rischi legati al clima, così da migliorare l’accuratezza della valutazione del rischio climatico.

In Italia, tale approccio ha trovato una prima concreta applicazione nella definizione della **Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici**<sup>18</sup> (SNAC), adottata nel 2015 dal Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - oggi Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica - a seguito della quale è stato avviato il **Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici** (PNACC), approvato con decreto del Ministro dell’ambiente e della sicurezza energetica n. 434 del 21 dicembre 2023<sup>19</sup>, che rappresenta uno strumento di indirizzo per la pianificazione e l’attuazione delle azioni di adattamento nelle procedure e negli strumenti di pianificazione esistenti.

Con riguardo alle **misure di mitigazione**, con il [Regolamento UE 30 giugno 2021, n. 1119](#), denominato anche «Normativa europea sul clima», l’Unione europea si è posta l’obiettivo, legalmente vincolante, della neutralità climatica nell’Unione entro il 2050.

Inoltre, le Organizzazioni internazionali, prima fra tutte l’International Maritime Organization (IMO), stanno lavorando per definire nuovi obiettivi di riduzione delle emissioni prodotte dal settore marittimo attraverso l’adozione nel luglio 2023 della strategia sulla riduzione delle emissioni di gas serra delle navi - [2023 IMO GHG Strategy](#).

In tale prospettiva, occorre prevedere e definire misure, affinché sia il trasporto marittimo, sia il sistema portuale possano avviare un percorso di progressiva riduzione delle emissioni, attraverso

---

<sup>17</sup> Cfr. <https://climate-adapt.eea.europa.eu/en/eu-adaptation-policy/strategy>

<sup>18</sup> Cfr. <https://www.mase.gov.it/pagina/strategia-nazionale-adattamento-cambiamenti-climatici>

<sup>19</sup> Cfr. <https://www.mase.gov.it/notizie/clima-approvato-il-piano-nazionale-di-adattamento-ai-cambiamenti-climatici>



*Presidenza del Consiglio dei ministri*  
*Dipartimento per il programma di Governo*

l'adozione di nuove tecnologie, l'utilizzo di carburanti ad emissioni ridotte, la predisposizione di una migliore gestione logistica, l'ammodernamento delle infrastrutture portuali e di collegamento con gli altri sistemi di trasporto.

### **Impatti e misure di adattamento**

Tra le azioni possibili sono previste **misure green**, volte ad implementare interventi verdi che aiutino a migliorare l'integrazione delle infrastrutture logistiche nel paesaggio circostante; **misure grey** di tipo strutturale e tecnologico, basate su interventi di progettazione, manutenzione e gestione delle infrastrutture in termini di resilienza agli impatti dei cambiamenti climatici; **misure soft**, tese a garantire il coinvolgimento attivo di tutti gli *stakeholders* nei processi decisionali legati alle strategie e ai piani di adattamento.

Al riguardo, è necessario disporre di **banche dati di informazioni sull'ambiente marino costiero e urbano**, che considerino sia i dati di vulnerabilità, sia quelli ambientali, nonché migliorare le previsioni a corto, medio e lungo termine degli eventi estremi e delle condizioni oceanografiche, che possono influenzare le inondazioni e la risalita del livello del mare.

Occorre contrastare il rischio di aumento di fenomeni di **erosione costiera** e **inondazione** che è conseguenza dell'innalzamento del livello del mare, delle variazioni delle condizioni estreme dello stato del mare (impattanti su ecosistemi terrestri e costieri alterati o eccessivamente antropizzati) e della diminuzione di apporti sedimentari fluviali.

L'**acquacoltura** è anch'essa considerata tra i settori socio-economici più vulnerabili ai cambiamenti climatici determinando: (i) riduzione o aumento delle performance delle specie allevate; (ii) cambiamenti nel ciclo riproduttivo delle specie, con conseguente riduzione del reclutamento naturale e della disponibilità di seme; (iii) condizioni di stress, insorgenza di malattie, eventi di mortalità per le condizioni ambientali mutate e/o sfavorevoli; (iv) episodi di contaminazione legata alla qualità delle acque; (v) danni alle infrastrutture e perdita di materiale biologico in relazione ad eventi meteo-marini estremi.

Sia per la pesca, 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), anche attraverso test sperimentali, sviluppo di osservatori ben distribuiti, che coinvolgano gli operatori ed applichino modelli previsionali ed indicatori specifici,



*Presidenza del Consiglio dei ministri*  
*Dipartimento per il programma di Governo*

valutando la possibilità di selezionare specie o ceppi tolleranti alle condizioni indotte dai cambiamenti climatici.

La presenza turistica in Italia è generata per la maggior parte dal **turismo balneare** e gli impatti principali dei cambiamenti climatici sul turismo balneare sono 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.

Si dovranno individuare, pertanto, azioni di adattamento destinate ad **incentivare la prevenzione dei rischi** per la salute dei turisti, dovuti al verificarsi di eventi estremi o di altre situazioni negative, che possano compromettere la destinazione turistica, così come a favorire la **destagionalizzazione** ed a promuovere buone pratiche di risparmio e gestione ottimale della risorsa idrica.

#### **Misure di mitigazione**

Come già sopra richiamato, il **sistema portuale-logistico** è tra i più vulnerabili agli impatti dei cambiamenti climatici ed è, quindi, necessario adottare misure che consentano di perseguire contestualmente la riduzione delle emissioni di gas serra e, al tempo stesso, di adattare queste infrastrutture alle nuove condizioni climatiche.

Il mare, inoltre, dovrà svolgere un ruolo centrale anche nella produzione di **energie rinnovabili**, come emerge dai lavori svolti nell’ambito dell’aggiornamento del Piano nazionale integrato per l’energia e il clima e dalla relazione del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica, allegata al Documento di economia e finanza 2023, oltre che dalla Strategia nazionale di decarbonizzazione dell’economia italiana, adottata nel 2021.

Secondo gli scenari elaborati in questi ambiti, l’elettrificazione degli usi finali dell’energia riveste un ruolo chiave nell’ambito della decarbonizzazione, ma ciò solo a condizione che sia fortemente incentivata la produzione di elettricità da fonti rinnovabili. La **produzione eolica offshore** rappresenterà, pertanto, un fattore determinante affinché ciò avvenga, sebbene si debbano prendere verosimilmente in considerazione anche altre forme di produzione elettrica rinnovabile, prima fra tutte quella **fotovoltaica flottante**, ma anche quella derivante da **onde e maree**.



*Presidenza del Consiglio dei ministri*  
*Dipartimento per il programma di Governo*

### **Abbreviazioni e acronimi di uso comune**

ANPAL: Agenzia nazionale politiche attive del lavoro

AdM. Autostrade del Mare

Art.: articolo

AZA: zone allocate per l'acquacoltura

CIPOM: Comitato interministeriale per le politiche del mare

D.L. decreto-legge

D.P.C.M.: decreto del Presidente del Consiglio dei ministri

D.P.R.: decreto del Presidente della Repubblica

EU ETS: sistema europeo di scambio di quote di emissione di gas a effetto serra

FOW: Floating Offshore Wind

GNL: gas naturale liquefatto

G.U.: Gazzetta Ufficiale

IMO: International Maritime Organization

IMU: imposta municipale sugli immobili

ISWEC: Inertial Sea Wave Energy Converter

ITS: Istituto tecnico superiore

IVA: Imposta sul valore aggiunto

L.: legge

NFS: Near Future Submarine

NIM: naval information modeling

PNRR: Piano nazionale di ripresa e resilienza

REWEC3: Resonant Wave Energy Converter – release3

UNCLOS: Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare

TARI: tassa sui rifiuti

TEN-T: reti trans-europee di trasporto

UE: Unione europea

ZEE: zona economica esclusiva

ZES: Zona Economica Speciale

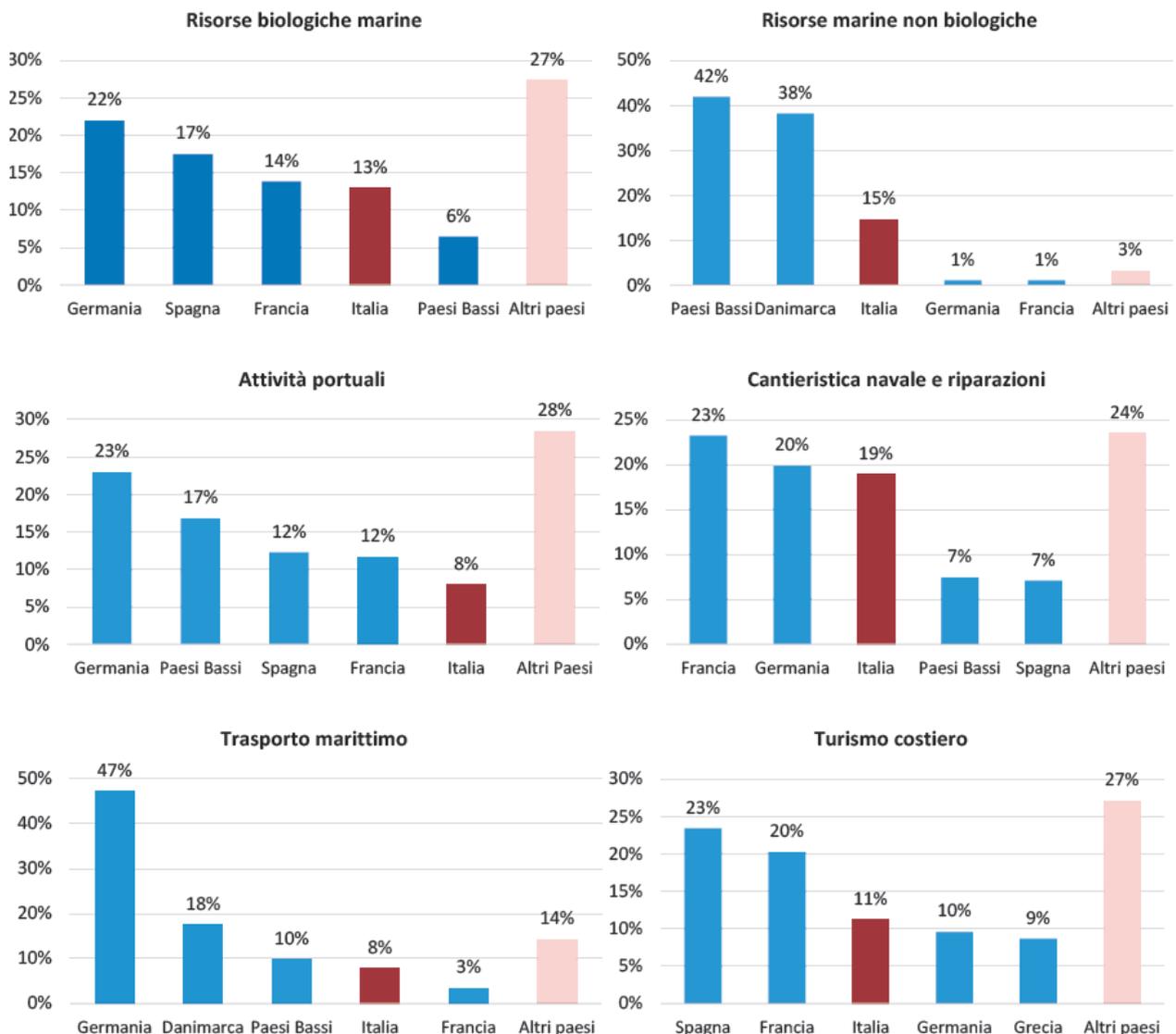
ZLS: Zone Economiche Logistiche Semplificate



## Allegato

Grafico 1 – Valore aggiunto lordo dell’economia del mare nell’EU 27

Valore aggiunto lordo dell’economia del mare nell’Ue-27 per settore e Paese  
Anno 2021 (composizione %)



Fonte: The EU Blue Economy Report, 2024

Il grafico n. 1, tratto dal Rapporto della Commissione europea “The EU Blue Economy 2024”, evidenzia la posizione dell’Italia rispetto agli altri Paesi dell’Unione europea (UE 27) in riferimento al valore aggiunto lordo dell’economia del mare nei seguenti settori:

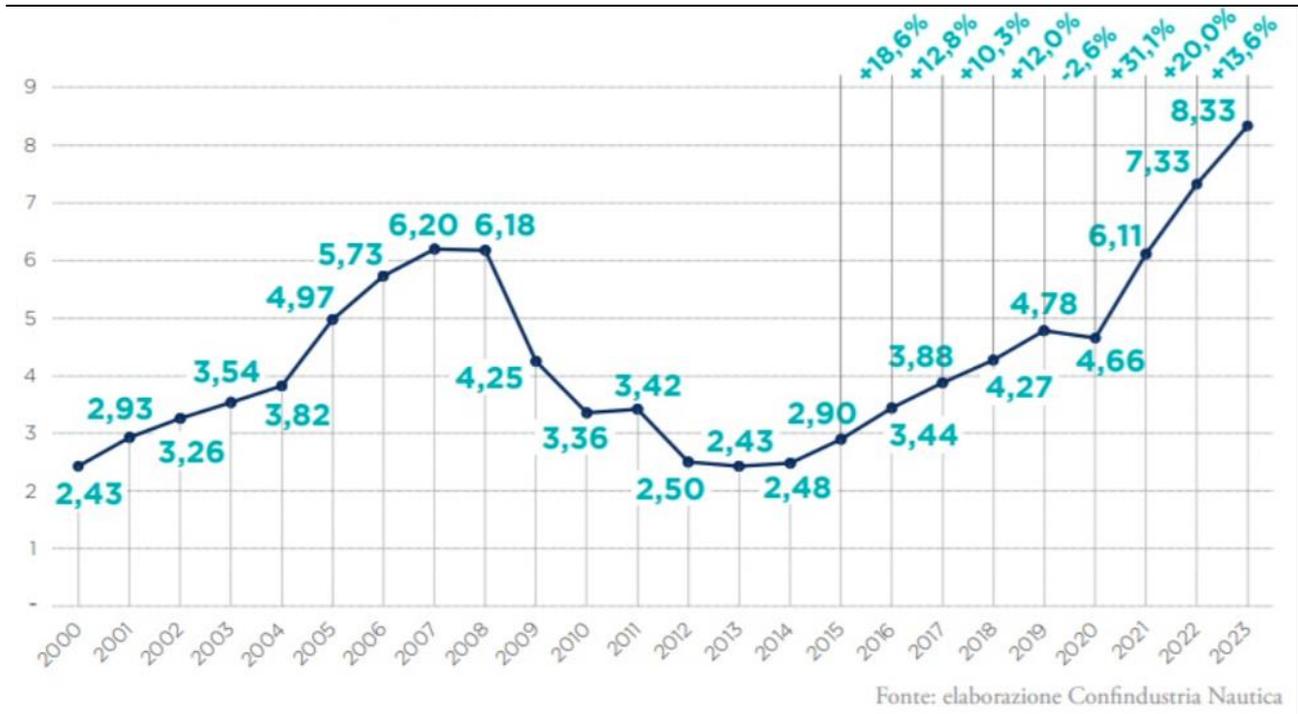


*Presidenza del Consiglio dei ministri*  
*Dipartimento per il programma di Governo*

- Sfruttamento delle risorse biologiche marine: l'Italia si posiziona al quarto posto con una percentuale pari a 13%;
- Sfruttamento delle risorse marine non biologiche l'Italia si posiziona al terzo posto con una percentuale pari a 15%;
- Attività portuali: l'Italia si posiziona al quinto posto con una percentuale pari a 8%;
- Cantieristica navale e riparazioni: l'Italia si posiziona al terzo posto con una percentuale pari a 19%;
- Trasporto marittimo: l'Italia si posiziona al quarto posto con una percentuale pari a 8%;
- Turismo costiero: l'Italia si posiziona al terzo posto con una percentuale pari a 11%.



**Grafico 2 - Industria Italiana della nautica, andamento del fatturato globale 2000-2023 (valori in miliardi di euro)**



Il grafico n. 2, tratto dal Rapporto statistico di Confindustria Nautica “La Nautica in Cifre Monitor – Trend di mercato 2023/2024”, illustra l’andamento del fatturato globale dell’industria nautica italiana nel periodo 2000-2023 con valori in miliardi di euro e tassi di crescita percentuali. In particolare, si segnala che il fatturato è cresciuto annualmente almeno del 10%, salvo la flessione registrata nel 2020 a causa della pandemia, con un picco del 31,1% nel 2021. Nel 2023 il fatturato ammonta complessivamente a 8,33 miliardi di euro.