

05 maggio 2026

Blue economy: approvata la legge per la valorizzazione della risorsa mare

Il 29 aprile 2026 la Camera dei deputati ha approvato la legge per la valorizzazione della risorsa mare, a prima firma del Ministro per la protezione civile e le politiche del mare Nello Musumeci. Il provvedimento si propone come l'intervento sistematico più rilevante per il settore marittimo dalla riforma del Codice della nautica da diporto del 2005.

Con 149 voti favorevoli, 32 contrari e 63 astensioni, il 29 aprile 2026 la Camera dei deputati ha licenziato in via definitiva la legge per la valorizzazione della risorsa mare. Il provvedimento – frutto di un doppio passaggio in Consiglio dei ministri (novembre 2024 e agosto 2025) – intercetta un'ampia platea di interessi economici: dalla nautica da diporto e dal *charter* al turismo subacqueo, dalla cantieristica regionale alle grandi infrastrutture portuali, dalla *governance* delle politiche marittime alle concessioni demaniali costiere.

Il provvedimento va ad aggiungersi alla legge 26 gennaio 2026, n. 9, recante “*Disposizioni in materia di sicurezza delle attività subacquee*” (c.d. *legge sulla subacquea*). L'ordinamento marittimo italiano si arricchisce così, nel giro di pochi mesi, di due corpi legislativi di portata sistematica che operano su piani complementari: il risultato è una nuova architettura regolatoria dello spazio marittimo che interessa direttamente operatori, investitori e sviluppatori nei settori portuale, costiero, energetico *offshore* e della cantieristica.

1. **Governance delle politiche del mare: il nuovo ruolo del CIPOM**

Il Capo I della nuova legge riorganizza la *governance* delle politiche marittime, intervenendo sul Comitato interministeriale per le politiche del mare (“**CIPOM**”), istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri dall'art. 12 del D.L. n. 173/2022, intervenendo sul piano programmatico, strutturale e funzionale.

Innanzitutto, la durata del Piano del mare (“**PdM**”) – lo strumento programmatico centrale per gli indirizzi strategici di settore – viene elevata da tre a quattro anni, stabilendo un aggiornamento con cadenza biennale, in luogo dell'aggiornamento annuale finora previsto. Si tratta di un segnale di **stabilità pianificatoria** non secondario: un orizzonte strategico più lungo favorisce la programmazione degli investimenti infrastrutturali e riduce l'incertezza regolatoria per gli operatori del settore portuale e della cantieristica. Quanto ai contenuti, gli indirizzi strategici del PdM dovranno includere espressamente la valorizzazione della navigazione commerciale e del diporto nautico.

La composizione del CIPOM si allarga al Ministro dell'Università e della Ricerca, consolidando la dimensione tecnico-scientifica delle politiche marittime. Viene disciplinato, altresì, l'*iter* per il concerto ministeriale sugli atti regolamentari attuativi del PdM, con previsione di un parere non vincolante del CIPOM entro 30 giorni dal ricevimento degli schemi di regolamento.

La valorizzazione della funzione programmatica del CIPOM si colloca in un contesto europeo in cui la *governance* marittima integrata costituisce da oltre un decennio un **obiettivo esplicito dell'Unione europea** (Strategia marittima integrata dell'UE, pianificazione dello spazio marittimo ex Direttiva 2014/89/UE).

Peraltro, il fatto che la Presidenza del Consiglio sia contemporaneamente al vertice sia del CIPOM che della neoistituita Agenzia per la sicurezza delle attività subacquee (“**ASAS**”) (art. 4, comma 2, legge n. 9/2026) garantisce che le politiche del mare “in superficie” e le politiche della dimensione subacquea risultino unificate sotto un **unico indirizzo politico-strategico**, pur mantenendo strutture operative separate.

2. Zona contigua e linee di base: il diritto internazionale del mare entra nell'ordinamento interno

Il Capo II della legge per la valorizzazione della risorsa mare risolve una **lacuna storica** dell'ordinamento italiano: l'assenza di una zona contigua al mare territoriale. Il provvedimento autorizza il Governo ad istituire tale zona, con decreto del Presidente della Repubblica, nella fascia compresa tra le 12 e le 24 miglia marine dalla linea di base, in attuazione dell'art. 33 della Convenzione UNCLOS (Montego Bay, 1982), ratificata dall'Italia con la legge n. 689/1994, ma non ancora interamente implementata sul versante della giurisdizione marittima.

La zona contigua consente allo Stato costiero di esercitare **poteri di controllo** – ma non sovranità piena – per prevenire o reprimere le violazioni delle leggi e dei regolamenti doganali, fiscali, sanitari e di immigrazione. Gli artt. 3-6 definiscono i limiti spaziali della zona, le modalità di notifica agli Stati adiacenti o frontisti (obbligatoria ai sensi della Convenzione UNCLOS) ed i criteri di esercizio delle attività di controllo.

Parallelamente, l'art. 7 interviene sulle **linee di base del mare territoriale**, aggiornandole alla mutata morfologia costiera. Si tratta di un adempimento tutt'altro che meramente formale: le linee di base costituiscono, infatti, il parametro di misurazione di tutte le principali zone marittime – mare territoriale, zona contigua e zona economica esclusiva – e producono effetti diretti anche sul piano amministrativo interno. La loro corretta individuazione incide, in particolare, sulla delimitazione dell'ambito di applicazione delle concessioni demaniali marittime (ai sensi dell'art. 36 cod. nav. e della normativa speciale), delle autorizzazioni relative agli impianti e alle infrastrutture *offshore*, nonché dei regimi di protezione ambientale operanti nelle aree marine protette.

Fino ad ora, l'assenza della zona contigua ha generato **incertezze applicative** nei casi di inseguimento (*hot pursuit*) e di controllo delle attività nelle acque adiacenti al mare territoriale: la nuova disciplina consente di colmare questo deficit e di allineare i poteri di controllo dello Stato italiano alle attribuzioni previste dalla Convenzione UNCLOS, con effetti positivi anche sulle operazioni di vigilanza portuale e sul monitoraggio delle infrastrutture *offshore* poste in prossimità del limite delle 12 miglia. In particolare, per gli operatori che gestiscono *asset* portuali o infrastrutture prossime al limite delle 12 miglia, la **stabilizzazione del perimetro** delle zone marittime italiane costituisce un elemento di certezza rilevante ai fini delle valutazioni di conformità dei titoli concessori e delle autorizzazioni ambientali.

L'istituzione della zona contigua completa un percorso di progressiva implementazione della Convenzione UNCLOS nell'ordinamento italiano. La letteratura comparata ha usato l'espressione "**eccezione Mediterranea**" per descrivere l'anomalia rappresentata dal bacino mediterraneo rispetto alla generale tendenza degli Stati costieri a proclamare l'intero spettro delle zone marittime previste dalla UNCLOS: un'eccezione riconducibile, in larga misura, alla natura semi-chiusa del Mediterraneo e alle conseguenti complessità di delimitazione con gli Stati frontisti o adiacenti.

3. Turismo subacqueo: dalla frammentazione regionale ad un quadro normativo uniforme

Il Capo III è la parte più innovativa del provvedimento sul versante della valorizzazione delle risorse costiere e del patrimonio sommerso. Fino ad ora, la materia è rimasta affidata ad una **pluralità di normative regionali** tra loro disomogenee, con conseguente incertezza operativa per gli operatori e difficoltà di posizionamento competitivo per le strutture ricettive costiere. La legge per la valorizzazione della risorsa mare introduce un quadro di principi fondamentali a valenza nazionale, lasciando alle Regioni la sola competenza a disciplinare le professioni di settore.

A livello nazionale, **la nuova legge disciplina in via esclusiva il turismo subacqueo ricreativo**, dal momento che la legge sulla subacquea esclude espressamente dal proprio campo applicativo le "*attività turistico-ricreative e quelle svolte per fini sportivi*" (art. 1, comma 2); tuttavia, i centri di immersione che svolgano contestualmente attività professionale (manutenzione di strutture subacquee, ispezioni di fondali, supporto a operazioni di ripristino costiero) saranno soggetti anche alla disciplina legge n. 9/2026 e dovranno iscrivere nel registro degli operatori subacquei e iperbarici professionali i propri tecnici impiegati in attività professionali.

3.1 Il mercato subacqueo: soggetti, requisiti e responsabilità

Gli artt. 11-13 distinguono **quattro categorie di operatori** – istruttori, guide, centri di immersione e addestramento, organizzazioni senza scopo di lucro – ciascuna con specifici requisiti abilitativi e obblighi assicurativi. Un elemento di particolare rilievo è la previsione dell'**obbligo di copertura assicurativa individuale** per istruttori e guide: la legge non si limita a richiedere la polizza del centro, ma impone una copertura personale di ciascun professionista, con evidente impatto sulla struttura dei rapporti di lavoro e sulla negoziazione dei contratti di collaborazione.

Il **limite massimo di partecipanti simultanei** nello svolgimento delle immersioni di sei subacquei per istruttore o guida costituisce, al contempo, un presidio di sicurezza e un vincolo organizzativo che i centri di maggiori dimensioni dovranno incorporare nei piani operativi.

L'attività di istruttore e guida subacquea potrà essere svolta anche in forma **temporanea e occasionale**: una previsione di flessibilità significativa per le strutture ricettive che programmano offerte subacquee stagionali, aprendo alla possibilità di avvalersi di professionisti esteri senza obbligo di stabilimento permanente.

3.2 Le zone di interesse turistico-subacqueo e le implicazioni urbanistiche

L'art. 14 è la disposizione di maggiore interesse per il versante amministrativo e urbanistico. Il Ministro del Turismo, di concerto con i Ministri competenti e previa intesa in sede di Conferenza permanente Stato-Regioni, è incaricato di individuare con decreto le **zone di interesse turistico-subacqueo**, tenendo conto della sicurezza, della rilevanza paesaggistica, faunistica, archeologica e culturale.

Questa delega ministeriale introduce una **nuova categoria di vincolo o destinazione funzionale** che potrà interagire con gli strumenti di pianificazione territoriale e portuale vigenti: piani regolatori portuali ("**PRP**"), piani di utilizzo delle aree del demanio marittimo ("**PUDM**"), strumenti urbanistici comunali costieri. Per gli investitori in strutture ricettive costiere, la possibile sovrapposizione tra zone turistico-subacquee e aree già oggetto di concessione demaniale marittima richiederà un'attenta analisi in sede di *due diligence*, al fine di verificare la compatibilità tra i titoli concessori esistenti e la nuova disciplina ministeriale.

3.3 Il regime sanzionatorio

L'apparato sanzionatorio introdotto è articolato per **fasce di gravità**. Le violazioni più gravi – esercizio dell'attività di istruttore o guida senza i requisiti, ovvero esercizio da parte di centri non conformi – comportano sanzioni amministrative pecuniarie da 5.000 a 12.000 Euro. La mancata compilazione del registro delle immersioni è punita da 1.000 a 3.000 Euro. La mancanza a bordo di personale addetto alla conduzione dell'unità di supporto da 500 a 1.500 Euro. Per i centri, la reiterazione delle infrazioni può determinare la sospensione dell'attività fino a sei mesi, una misura incisiva per strutture che operano su base stagionale.

4. Nautica da diporto: *charter*, *re-flagging* e semplificazione amministrativa

Il Capo IV della legge per la valorizzazione della risorsa mare rappresenta la parte dell'intervento normativo che più direttamente incide sulla competitività del settore della nautica da diporto. Le modifiche al D. Lgs. n. 171/2005 (c.d. *Codice della nautica da diporto*) sono numerose e investono profili contrattuali, amministrativi, ambientali e concorrenziali.

4.1 La riforma del *charter*: nuovi modelli contrattuali

L'introduzione del contratto di "**locazione con nomina di comandante**" (nuovo art. 42-bis del Codice della nautica da diporto) costituisce una novità di rilievo sistematico. Il contratto può essere stipulato da un unico locatario persona fisica, con limite massimo di 12 passeggeri escluso il comandante: si colma così una lacuna normativa che penalizzava la competitività del *charter* italiano rispetto ai concorrenti europei.

Viene altresì introdotto il contratto di “**noleggio a itinerario concordato**”. In questa fattispecie, salvo diverso accordo, il noleggiante non è tenuto a provvedere al combustibile, all’acqua e ai lubrificanti: la previsione ha un rilievo pratico immediato, poiché incide sulla ripartizione dei costi operativi e, conseguentemente, sulla negoziazione e determinazione dei canoni di noleggio. Sul piano della responsabilità, con l’unità locata il conduttore assume la temporanea detenzione dell’imbarcazione: in caso di sanzioni amministrative, la responsabilità ricade sul conduttore, con obbligo per l’armatore di sola comunicazione degli estremi agli organi competenti.

4.2 Il contrasto al *re-flagging* e la tutela del mercato

Una delle misure più attese è il nuovo art. 26-ter del Codice della nautica da diporto: le unità fino a 24 metri battenti **bandiera estera**, ma di proprietà di cittadini italiani o persone giuridiche con sede in Italia, qualora navighino o stazionino nelle acque interne, nel mare territoriale o nella zona di protezione ecologica italiana, devono dimostrare la propria idoneità alla navigabilità tramite le **certificazioni previste dallo Stato di bandiera** ovvero, in mancanza, mediante attestato rilasciato da un organismo tecnico notificato con validità quinquennale.

Per i fondi e le società che strutturano operazioni di *ownership* di imbarcazioni di lusso attraverso veicoli esteri, la norma impone una revisione delle strutture contrattuali e delle politiche di utilizzo degli *asset* in acque italiane.

4.3 Semplificazione amministrativa e digitalizzazione

La riduzione da 60 a 30 giorni dei tempi di **rinnovo delle licenze di navigazione** rappresenta un risultato concreto di semplificazione procedurale. La ricevuta rilasciata dallo Sportello telematico STED sostituisce a tutti gli effetti la licenza di navigazione per la compravendita dell’usato. L’**autorizzazione alla navigazione temporanea** estende la propria validità alle acque internazionali e il potere di autentica di firma per i contratti di compravendita è esteso ai Raccomandatori marittimi titolari degli Sportelli STED, previo superamento di un esame integrativo.

4.4 Protezione della posidonia oceanica: implicazioni per le strutture di ormeggio

L’art. 20 introduce prescrizioni specifiche in materia di **ancoraggio dei natanti** a tutela delle praterie di posidonia oceanica. L’obbligo di gestione dell’ancoraggio in funzione protettiva degli habitat marini ha dirette implicazioni per i progetti di realizzazione, ampliamento o riqualificazione di strutture di ormeggio nei porti turistici e nelle marine.

Le **valutazioni di impatto ambientale (“VIA”)** e le **autorizzazioni paesaggistiche** per tali interventi dovranno tenere conto delle nuove prescrizioni, con potenziale incremento dei costi di conformità per gli sviluppatori che operano su aree costiere sensibili.

5. Navigazione marittima, digitalizzazione e cantieristica

Il Capo V interviene sul Codice della navigazione (R.D. n. 327/1942) e sul relativo regolamento di esecuzione (D.P.R. n. 328/1952) con un pacchetto di modifiche orientato alla semplificazione amministrativa, all’incremento della sicurezza della navigazione e alla **digitalizzazione dei documenti di bordo**: si tratta del primo intervento organico di digitalizzazione delle carte e dei documenti di bordo, con la razionalizzazione degli obblighi documentali e la nuova disciplina in materia di sorveglianza sugli apparati radioelettrici.

L’art. 22 **elimina l’obbligo del rendiconto cartaceo** per i documenti di bordo, consentendo la formazione e la conservazione digitale di: giornale nautico, di macchina, ruolo d’equipaggio, registro dell’orario di lavoro e degli infortuni, giornale radiotelegrafico, registro di bordo per il sistema GMDSS, registro di carico e scarico dei medicinali, della zavorra e delle incrostazioni biologiche. La scelta del legislatore italiano di digitalizzare i registri di bordo e di estendere il formato digitale ai documenti di navigazione si allinea agli orientamenti dell’International Maritime Organization (“**IMO**”) per il *framework* regolatorio per le navi di superficie autonome marittime (“**MASS**”), accelerando la transizione verso un sistema in cui la tracciabilità digitale delle operazioni a bordo diventa presupposto per l’attribuzione della responsabilità.

Parallelamente, la legge sulla subacquea ha introdotto il **libretto personale informatico** degli operatori tecnici subacquei e iperbarici (art. 24, legge n. 9/2026): un documento digitale bilingue (italiano/inglese) che registra qualifiche, idoneità medica, singole immersioni, compressioni iperbariche, infortuni e aggiornamenti professionali. I due sistemi digitali – documenti di bordo e libretto degli operatori – dovranno essere integrati per evitare ridondanze: i profili di responsabilità nelle operazioni subacquee professionali condotte da unità navali richiedono la sincronizzazione tra i dati di bordo digitalizzati e il libretto dell'operatore imbarcato. In assenza di una specifica soluzione di interoperabilità, il rischio è quello di un doppio onere di *compliance* digitale per le imprese subacquee che operano contestualmente come armatori.

Infine, l'art. 24 riconosce alle Regioni la facoltà di adottare, in coerenza con il D. Lgs. n. 184/2025 (Codice degli incentivi), **misure di sostegno per la modernizzazione e lo sviluppo della cantieristica navale**: agevolazioni fiscali sui tributi propri, contributi per l'innovazione tecnologica, aiuti alla formazione professionale specializzata.

6. Ambiente, infrastrutture e pesca: profili amministrativi, concessori e previdenziali

Il Capo VI raccoglie un insieme di disposizioni eterogenee ma di significativo interesse per gli operatori del settore. Tre profili meritano un'analisi approfondita nell'ottica del diritto amministrativo e delle operazioni di investimento.

6.1 L'autorizzazione paesaggistica in ambito portuale

L'art. 27 modifica la disciplina dell'autorizzazione paesaggistica per gli interventi in ambito portuale, perseguendo un obiettivo di **semplificazione dei procedimenti autorizzatori** per opere di riqualificazione e sviluppo infrastrutturale portuale, settore in cui la sovrapposizione tra regimi di tutela paesaggistica (D. Lgs. n. 42/2004, c.d. *Codice dei beni culturali e del paesaggio*) e competenze demaniali aveva generato notevoli incertezze applicative.

In particolare, la disposizione consente di escludere, dall'autorizzazione paesaggistica, gli **interventi di recupero e riqualificazione** effettuati nelle aree, individuate dal piano paesaggistico regionale ("PPR"), interessate da una rilevante e significativa infrastrutturazione all'interno degli ambiti portuali individuati e delimitati dai piani regolatori portuali.

In questo modo, il legislatore intende ridurre la durata ed i costi dell'iter autorizzatorio, con ricadute positive sulla bancabilità dei progetti in infrastrutture portuali. La norma dovrà essere letta in coordinamento con i vigenti piani regolatori portuali e con le disposizioni del D. Lgs. n. 169/2016 sulle autorità di sistema portuale.

6.2 Il riutilizzo delle piattaforme offshore

L'art. 28 introduce una disciplina specifica per il riutilizzo delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse. La norma si inserisce nel più ampio dibattito sulla transizione energetica e sul destino degli asset estrattivi offshore a fine vita, consentendo la **riconversione verso usi alternativi** – eolico offshore, acquacoltura, ricerca scientifica marina, turismo subacqueo di profondità – senza che la dismissione degli impianti estrattivi costituisca l'unica opzione percorribile.

Per i fondi attivi nei settori delle infrastrutture e della transizione energetica, la disposizione apre una finestra di opportunità su un mercato finora privo di un **chiaro regime di riuso**: i diritti esercitabili nella zona economica esclusiva – ora integrati dall'art. 36, che modifica la legge n. 91/2021 – offrono un riferimento normativo più preciso per strutturare operazioni di investimento su *asset offshore*, tenuto conto che le piattaforme italiane in Adriatico e nel Canale di Sicilia rappresentano infrastrutture già realizzate in posizioni strategiche.

6.3 Gli ammortizzatori sociali nel settore della pesca e le implicazioni gestionali

Gli artt. 30 e 31 avviano la piena attuazione dell'applicazione della **Cassa speciale operai agricoli ("CISOA")** ai marittimi del settore pesca. Un decreto interministeriale Lavoro-Agricoltura-Economia dovrà definire le modalità applicative. È altresì previsto uno **sgravio contributivo** a favore dei datori di lavoro che procedono al reimbarco di lavoratori a seguito di arresto definitivo dell'imbarcazione.

Per gli investitori in società del settore ittico o in infrastrutture portuali dedicate alla pesca professionale, la disponibilità di **ammortizzatori sociali adeguati** riduce il rischio di contenziosi lavoristici e migliora la gestibilità finanziaria delle flotte in periodi di fermo biologico o di crisi di settore.

Il presente documento viene consegnato esclusivamente per fini divulgativi. Esso non costituisce riferimento alcuno per contratti e/o impegni di qualsiasi natura.

Per ogni ulteriore chiarimento o approfondimento Vi preghiamo di contattare:

Giuseppe Velluto
Partner
Diritto Amministrativo
Milano | +39 02 763741
gvelluto@gop.it

Gianfranco Toscano
Partner
Diritto Amministrativo
Milano | +39 02 763741
gtoscano@gop.it

Giuseppe Marino
Managing Associate
Diritto Amministrativo
Milano | +39 02 763741
gmarino@gop.it



INFORMATIVA EX ART. 13 del Reg. UE 2016/679 - Codice in materia di protezione dei dati personali

I dati personali oggetto di trattamento da parte dallo studio legale Gianni & Origoni (lo "Studio") sono quelli liberamente forniti nel corso di rapporti professionali o di incontri, eventi, workshop e simili, e vengono trattati anche per finalità informative e divulgative. La presente newsletter è inviata esclusivamente a soggetti che hanno manifestato il loro interesse a ricevere informazioni sulle attività dello Studio. Se Le fosse stata inviata per errore, ovvero avesse mutato opinione, può opporsi all'invio di ulteriori comunicazioni inviando una e-mail all'indirizzo: relazioniesterne@gop.it. Titolare del trattamento è lo studio Gianni & Origoni, con sede amministrativa in Roma, Via delle Quattro Fontane 20.