

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Marino (Gianni Origoni): Blue economy verso una nuova architettura regolatoria in Italia

Nicola Capuzzo · Sunday, May 10th, 2026

Avv. Giuseppe Marino \*

\* *managing associate Gianni & Origoni studio legale*

### Dalla frammentazione alla strategia

L'Italia – seconda costa mediterranea per estensione, prima manifattura nautica europea – ha a lungo regolato il proprio spazio marittimo attraverso interventi settoriali privi di visione strategica. In discontinuità con questa tendenza legislativa, i due provvedimenti approvati nella prima metà del 2026 sono intervenuti sulla dimensione *superficiale* del mare – nautica, porti, coste, cantieristica – e su quella *subacquea* – infrastrutture critiche sommerse, operatori tecnici, governance dell'*underwater* – nel tentativo di costruire una **cornice organica** della materia.

Entrambe le leggi trovano il proprio antecedente programmatico nel **Piano del Mare 2023-2025**, elaborato dal Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM) e approvato con D.P.C.M. del 30 novembre 2023, con il quale l'ordinamento italiano si è dotato, per la prima volta, di un documento di indirizzo strategico organico sullo spazio marittimo.

### La legge per la valorizzazione della risorsa mare

Approvata il 29 aprile 2026 con 149 voti favorevoli, la legge si articola in 37 articoli e 7 Capi. Sul piano della *governance*, riforma il **CIPOM**, elevando la durata del Piano del Mare da tre a quattro anni, con aggiornamento biennale, e allargandone la composizione al Ministro dell'Università e della Ricerca: un orizzonte strategico più lungo riduce l'incertezza regolatoria e migliora la bancabilità degli investimenti portuali e cantieristici.

Il Capo II risolve una lacuna storica istituendo la **zona contigua** nella fascia 12-24 miglia marine dalla linea di base (art. 33 UNCLOS), mai attuata nonostante la ratifica del 1994, e aggiornando le linee di base del mare territoriale: passaggi non meramente formali, poiché le linee di base determinano i confini di tutte le zone marittime e incidono sui titoli concessori e sulle autorizzazioni per impianti *offshore*.

Il Capo IV, dedicato alla nautica da diporto, introduce i profili contrattuali più innovativi: la **locazione con nomina di comandante** (*bareboat charter with skipper*), prima priva di base normativa e sanzionabile se accertata; il **noleggio a itinerario concordato** (*itinerary charter*), che conforma la prestazione del noleggiante a un percorso predefinito, avvicinando la struttura ai modelli *MYBA* della prassi internazionale. Il nuovo art. 26-ter CND contrasta il *re-flagging* abusivo, imponendo la certificazione di navigabilità alle unità di proprietà italiana che battano bandiera estera nelle acque italiane.

Due disposizioni meritano attenzione nell'ottica degli investitori. L'art. 28 introduce la disciplina per il **riutilizzo delle piattaforme offshore** dismesse, convertibili in impianti eolici, acquacoltura o ricerca, aprendo un mercato finora privo di regime giuridico certo. L'art. 27 semplifica l'**autorizzazione paesaggistica** per gli interventi di recupero in ambito portuale, escludendola per le opere nelle aree già significativamente infrastrutturate individuate dai piani regolatori portuali, con ricadute positive sulla bancabilità dei progetti di sviluppo portuale.

### La legge sulla subacquea

La **legge 26 gennaio 2026, n. 9** disciplina in modo organico le attività subacquee civili nelle acque interne, nel mare territoriale, nella piattaforma continentale e nella zona economica esclusiva, nonché – limitatamente alle infrastrutture di interesse nazionale – in alto mare. Il perno istituzionale è l'**Agenzia per la sicurezza delle attività subacquee (ASAS)**, ente pubblico con personalità giuridica e autonomia regolamentare, incardinato presso la Presidenza del Consiglio. Il modello non è quello dell'autorità indipendente, bensì dell'*amministrazione per missione* – analogo all'Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale – integrata nell'indirizzo politico e concepita come punto di raccordo tra Marina militare, Capitanerie di porto, Guardia di finanza e operatori privati.

Le competenze dell'ASAS coprono cinque direttrici: coordinamento internazionale; sicurezza e gestione delle interferenze tra attività civili e militari; funzioni autorizzative su fattispecie specifiche (sommersibili civili stranieri, veicoli subacquei da navi estere); regolazione tecnica di mezzi, qualifiche e registri; ricerca e formazione. Per le imprese attive in energia, telecomunicazioni, lavori subacquei e tecnologie offshore la legge introduce obblighi di comunicazione e coordinamento che richiedono procedure strutturate e un dialogo sistematico con l'ASAS: la capacità di operare in modo conforme si configura, nel medio periodo, come **vantaggio competitivo**, non come mero vincolo regolatorio.

### Architettura unitaria e nodi aperti

La legge per la valorizzazione della risorsa mare e quella sulla subacquea si integrano in un disegno sistematico unitario. Un elemento di coerenza architettonica è la **convergenza sotto la Presidenza del Consiglio**: il CIPOM – al vertice delle politiche marittime di superficie — e l'ASAS — presidio della dimensione subacquea – condividono il medesimo centro istituzionale, garantendo unitarietà di indirizzo e riducendo il rischio di conflitti di competenza in situazioni di crisi.

La coerenza si estende al piano digitale: la legge per la valorizzazione della risorsa mare digitalizza documenti di bordo e circuito STED; la legge sulla subacquea introduce il **libretto personale informatico** degli operatori subacquei, documento bilingue che registra qualifiche, idoneità medica e singole immersioni.

Rimangono, tuttavia, alcuni **nodi da sciogliere**. Riguardo al charter nautico, la delimitazione del noleggio a itinerario concordato rispetto al pacchetto turistico organizzato richiede clausole contrattuali precise. L'inversione del regime sulle spese di carburante potrebbe creare un disallineamento con l'art. 387 cod. nav. per le unità superiori ai 24 metri. In materia di digitalizzazione, per le imprese che operano contestualmente come armatori e operatori subacquei professionali, l'assenza di interoperabilità tra i due sistemi introdotti dalle leggi del 2026 potrebbe tradursi in un doppio onere di *compliance* documentale. Nell'offshore, il riutilizzo delle piattaforme dismesse attende i decreti attuativi che ne definiscano le procedure autorizzative. Sul piano istituzionale, l'effettiva operatività dell'ASAS dipende dalla qualità del raccordo interistituzionale e dalla rapidità di emanazione dei regolamenti tecnici.

## Un bilancio

I due provvedimenti del 2026 configurano, per la prima volta, un'architettura regolatoria dello spazio marittimo italiano strutturata su una **logica di sistema**: un documento programmatico (Piano del Mare), un'istituzione di raccordo (CIPOM), due leggi complementari che coprono la dimensione verticale del mare dalla superficie al fondo. L'architettura è ancora incompleta, ma il cantiere legislativo della *blue economy* italiana è aperto: gli operatori e gli investitori del settore faranno bene a presidiarlo con continuità.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

Publicato l'inserto speciale Transport Legal – Edizione 2026

This entry was posted on Sunday, May 10th, 2026 at 9:28 pm and is filed under [Economia, Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.