COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 29.4.2026
COM(2026) 174 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

che illustra i progressi compiuti nell'attuazione della direttiva 2014/89/UE che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo

Seconda relazione

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

che illustra i progressi compiuti nell'attuazione della direttiva 2014/89/UE che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo

Seconda relazione

INDICE

1. Introduzione 2
2. Progressi compiuti nell'attuazione dall'ultima relazione 3
   - 2.1. Adozione e revisione dei piani di gestione dello spazio marittimo 3
   - 2.2. Attuazione dei requisiti per i piani di gestione dello spazio marittimo stabiliti dalla direttiva PSM 6
     - 2.2.1. Articolo 5, paragrafo 1: applicazione dell'approccio ecosistemico 7
     - 2.2.2. Considerazione degli aspetti ambientali, economici, sociali e di sicurezza 9
     - 2.2.3. Promuovere la coerenza 10
     - 2.2.4. Interazioni terra-mare 12
     - 2.2.5. Coinvolgimento dei portatori di interessi e partecipazione del pubblico 12
     - 2.2.6. Utilizzo e condivisione dei migliori dati disponibili 14
     - 2.2.7. Cooperazione tra Stati membri e a livello di bacino marittimo 15
     - 2.2.8. Cooperazione con i paesi terzi 17
   - 2.3. Difficoltà di attuazione 18
3. Prospettive per il futuro 19

1. INTRODUZIONE

La presente è la seconda relazione della Commissione europea al Parlamento europeo e al Consiglio a norma dell'articolo 14, paragrafo 2, della direttiva 2014/89/UE che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo ("direttiva PSM"). Fornisce una panoramica dei progressi compiuti dagli Stati membri nell'attuazione della direttiva PSM dal 2022[1], anno in cui è stata pubblicata la prima relazione della Commissione. In linea con gli obblighi di comunicazione di cui all'articolo 14, paragrafo 2, fornisce una panoramica fattuale e analitica dei progressi compiuti.

La relazione si concentra sui seguenti aspetti:

- progressi compiuti dagli Stati membri in termini di adozione, revisione e aggiornamento dei rispettivi piani di gestione dello spazio marittimo;

- attuazione delle principali disposizioni di pianificazione della direttiva PSM, tra cui l'approccio ecosistemico, la considerazione degli aspetti ambientali, economici, sociali e di sicurezza, le interazioni terra-mare, la coerenza con altre politiche, il coinvolgimento dei portatori di interessi, l'uso dei dati e la cooperazione all'interno dell'UE e con i paesi terzi;

- modelli emergenti, nonché differenze e sfide comuni agli Stati membri, nel momento in cui la pianificazione dello spazio marittimo passa dalla fase iniziale di adozione ai successivi cicli di pianificazione.

Dall'analisi della Commissione emerge che l'attuazione della direttiva PSM sta raggiungendo la maturità in tutta l'UE. Attualmente 20 dei 22 Stati membri costieri hanno adottato almeno un piano di gestione dello spazio marittimo e molti hanno già riesaminato, rivisto o aggiornato in modo mirato i loro piani. Vari Stati membri stanno entrando nel secondo o terzo ciclo di pianificazione, ovvero stanno passando dalla preparazione iniziale dei piani di gestione dello spazio marittimo all'attuazione, al monitoraggio e alla revisione adattiva di routine.

La presente relazione si basa principalmente sui piani di gestione dello spazio marittimo e sulla relativa documentazione trasmessa dagli Stati membri, sulle informazioni disponibili attraverso la piattaforma europea per la pianificazione dello spazio marittimo e sulle prove raccolte tramite uno studio di sostegno[2] realizzato per la Commissione, un dialogo in materia di attuazione[3], documenti della Commissione[4], nonché progetti e altre fonti[5]. Insieme, tali elementi costituiscono la base analitica della valutazione qui presentata.

---

1 COM/2022/185 final Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio che illustra i progressi compiuti nell'attuazione della direttiva 2014/89/UE che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo.

2 *Study on the implementation by EU Member States of Directive 2014/89/EU on Maritime Spatial Planning*.

3 *Implementation dialogue on the implementation of the Maritime Spatial Planning Directive with Commissioner Costas Kadis - Oceans and fisheries*.

4 *Evaluation of the Marine Strategy Framework Directive*, SWD(2025) 50.

5 Ad esempio, cfr. Zaucha et al. "Implementing the EU MSP Directive: Current status and lessons learned in 22 EU Member States", *Marine Policy*, 2025.

2. PROGRESSI COMPIUTI NELL'ATTUAZIONE DALL'ULTIMA RELAZIONE

2.1. Adozione e revisione dei piani di gestione dello spazio marittimo

L'articolo 15, paragrafo 3, della direttiva PSM impone agli Stati membri di elaborare piani di gestione dello spazio marittimo entro il 31 marzo 2021 e di darne notifica alla Commissione e agli Stati membri interessati entro tre mesi dalla loro pubblicazione (articolo 14, paragrafo 1).

La presente sezione riassume i progressi compiuti nell'attuazione dei piani di gestione dello spazio marittimo dalla precedente relazione della Commissione e riguarda il periodo compreso tra il 3 maggio 2022 e il 1º gennaio 2026.

Nonostante il termine del 31 marzo 2021 fissato nella direttiva PSM, i calendari e gli approcci all'adozione e alla revisione della PSM continuano a variare all'interno dell'UE. Alla data limite per la raccolta delle prove, i piani nazionali di gestione dello spazio marittimo erano stati adottati da **20 dei 22 Stati membri costieri**, con un'accelerazione significativa del processo di adozione a partire dal 2022. Otto Stati membri hanno adottato i loro piani tra il 2022 e il 2024, mentre nello stesso periodo Portogallo e Danimarca hanno completato l'adozione e gli aggiornamenti iniziali[6]. Per garantire l'attuazione della direttiva PSM, tra il 2021 e il 2023 la Commissione ha avviato otto procedure d'infrazione[7], sei delle quali sono state archiviate dopo che gli Stati membri in questione hanno adottato i rispettivi piani di gestione dello spazio marittimo. **Grecia e Croazia**[8] devono ancora adottare un piano che contempli tutte le acque marine, sebbene entrambi gli Stati membri stiano lavorando in tal senso. La Commissione sta collaborando da vicino con ambedue i paesi affinché adottino quanto prima i rispettivi piani di gestione dello spazio marittimo.

I ritardi nel rispetto del termine del 2021 sono dipesi principalmente da lungaggini procedurali (ad es. valutazioni ambientali e coordinamento tra le istituzioni), dalla complessità della governance, da perturbazioni legate alla COVID e da fattori politici o geopolitici. In alcuni casi i ritardi sono stati in gran parte amministrativi e l'adozione ha avuto luogo poco dopo il termine.

La maggior parte degli Stati membri che hanno effettuato per primi l'adozione dei piani è ora impegnata in cicli di riesame o revisione. Alcuni di essi hanno già avviato riesami completi (ad es. Belgio, Bulgaria, Spagna, Francia, Paesi Bassi, Svezia), altri invece hanno completato

---

6 Bulgaria (2023), Danimarca (2023), Estonia (2022), Spagna (2023), Francia (2022), Italia (2024), Cipro (2023), Portogallo (sottodivisione Azzorre, 2024), Romania (2023) e Svezia (2022).

7 Tra il 2021 e il 2023 sono state avviate procedure d'infrazione nei confronti di Bulgaria, Grecia, Spagna, Croazia, Italia, Cipro, Portogallo e Romania per la mancata elaborazione e presentazione dei piani di gestione dello spazio marittimo alla Commissione, conformemente a quanto previsto dalla direttiva PSM. Nel 2023 sono state archiviate le procedure d'infrazione nei confronti di Bulgaria (INFR(2022)2025) e Spagna (INFR(2022)2027). Quelle nei confronti di Cipro (INFR (2021)2227), Portogallo (INFR(2023)2042) e Romania (INFR(2021)2224) sono state archiviate nel 2024. La procedura contro l'Italia (INFR(2021)2223) è stata ritirata dalla Corte di giustizia nel dicembre 2024. Restano aperte solo le procedure nei confronti di Croazia (INFR(2021)2225) e Grecia (INFR(2021)2226).

8 Per quanto riguarda la Grecia, il 27 febbraio 2025 la Corte di giustizia dell'Unione europea si è pronunciata nella causa C-128/24 (Commissione europea / Repubblica ellenica), constatando che la Grecia era venuta meno agli obblighi ad essa incombenti in forza della direttiva PSM. Nell'aprile 2025 la Grecia ha approvato una strategia spaziale nazionale per l'ambiente marino, corredata di mappe delle aree marine. È stato concordato un calendario per l'adozione del piano completo, che è ancora in sospeso.

valutazioni intermedie o hanno programmato prossimi riesami (ad es. Germania, Estonia, Lettonia, Lituania, Malta, Polonia).

In generale si è passati dall'adozione iniziale ad aggiornamenti mirati, fino ai primi cicli di riesame completi. Frattanto i due Stati membri che non hanno ancora adottato un piano di gestione dello spazio marittimo continuano a lavorare in tale direzione.

Tabella 1: stato attuale dei processi di adozione e revisione dei piani di gestione dello spazio marittimo da parte dei 22 Stati membri costieri[9]

Stato membro	Data di adozione del piano attuale	Piani precedenti	Processi di revisione e piani di assegnazione supplementari
Belgio	Maggio 2019	Adozione del primo piano di gestione dello spazio marittimo: Marzo 2014	Il 3º piano di gestione dello spazio marittimo del Belgio (2026-2032) è in corso di preparazione – La revisione del piano è iniziata nel 2023 e il seminario è stato seguito da una consultazione pubblica. Adozione del nuovo piano prevista nel 2026.
Bulgaria	Maggio 2023	/	Lo studio di fattibilità è stato realizzato nel 2023 e nel 2024. Il completamento dell'aggiornamento formale è previsto entro la fine del 2027.
Croazia	Processo in corso	/	/
Cipro	Dicembre 2023	/	Attualmente non è oggetto di riesame.
Danimarca	2023[10]	/	Modificato nel 2024 (integrazione formale del piano di gestione dello spazio marittimo), principalmente per integrare nuovi obiettivi in materia di energia offshore e biodiversità, e nel 2025 (una modifica della legge sulla pianificazione dello spazio marittimo che introduce un regime per progetti temporanei di sperimentazione e ricerca al di fuori delle zone designate).
Estonia	Maggio 2022	/	Monitoraggio e riesame annuale del piano d'azione in corso. Processo di riesame formale programmato per il periodo 2026-2027 nell'ambito del ciclo di riesame quinquennale previsto dal diritto nazionale.
Finlandia	Dicembre 2020	/	La revisione è iniziata nel gennaio/febbraio 2024; aggiornamento/adozione del piano entro il 2027.
Francia	Seconda parte (documenti strategici): novembre 2025	Prima parte: 2019 Seconda parte: maggio 2022	Dopo l'approvazione della strategia nazionale nel giugno 2024, la Francia ha recentemente rivisto la parte strategica dei suoi piani di gestione dello spazio marittimo al fine di

[9] Per informazioni più dettagliate e link ai piani nazionali, consultare la pagina Countries | The European Maritime Spatial Planning Platform.

[10] La Danimarca ha sottoposto a consultazione pubblica il suo primo piano di gestione dello spazio marittimo per un periodo di sei mesi nel 2021. Il progetto di piano, divenuto giuridicamente vincolante dal momento in cui è stato pubblicato a fini di consultazione, è stato emesso con ordinanza esecutiva nel 2023.

Stato membro	Data di adozione del piano attuale	Piani precedenti	Processi di revisione e piani di assegnazione supplementari
		/	designare nuove zone, in particolare per quanto riguarda i parchi eolici offshore e le zone "rigorosamente" protette, e di apportare altre modifiche correlate.
Germania	Settembre 2021	Adozione del primo piano di gestione dello spazio marittimo: 2009	Nel 2025 è stato pubblicato un piano di sviluppo del sito che delinea una strategia per il settore marittimo per l'energia eolica offshore. La revisione intermedia del piano tedesco di gestione dello spazio marittimo è in corso; il completamento è previsto nel 2026.
Grecia	Processo in corso	/	/
Irlanda	Giugno 2021	/	Piano per la zona marittima designata della costa meridionale adottato nell'ottobre 2024 (designazione di zone destinate alla produzione di energie rinnovabili offshore per contribuire al conseguimento di 5 GW di capacità eolica offshore entro il 2030).
Italia	Settembre 2024	/	Attualmente non è oggetto di riesame.
Lettonia	Maggio 2019	/	Relazione di valutazione intermedia adottata nell'ottobre 2024. Inizio del processo di riesame previsto nell'autunno 2025.
Lituania	Settembre 2021	Adozione del primo piano di gestione dello spazio marittimo: Giugno 2015	Il riesame del piano è previsto nel 2030. In una valutazione ambientale strategica (VAS) e in un piano tematico per il 2024 sono stati definiti l'ubicazione dei parchi eolici offshore e i collegamenti con la costa.
Malta	Luglio 2015	/	È stato avviato un primo riesame interno. L'attuazione prosegue in attesa di indicazioni da parte del governo sulle prossime tappe.
Paesi Bassi	Marzo 2022	Adozione del primo piano: 2009[11] Secondo piano adottato: dicembre 2015[12]	È in corso la revisione parziale del programma per il Mare del Nord (2022-2027) per affrontare, tra l'altro, obiettivi più ambiziosi in materia di energia rinnovabile offshore. Progetto di revisione parziale presentato al Parlamento il 22 aprile 2025; consultazione pubblica avviata il 19 maggio 2025; conclusione prevista nel 2026.

[11] Il documento programmatico sul Mare del Nord relativo al periodo 2009-2015.

[12] Il secondo piano territoriale, il documento programmatico sul Mare del Nord relativo al periodo 2016-2021, costituisce un aggiornamento del documento relativo al periodo 2009-2015.

Stato membro	Data di adozione del piano attuale	Piani precedenti	Processi di revisione e piani di assegnazione supplementari
Polonia	Aprile 2021 con una modifica tecnica nel dicembre 2022[13]		Valutazione intermedia pubblicata il 9 maggio 2025; decisione di aggiornamento adottata; il ministero è alla ricerca di finanziamenti; nel 2026 è previsto un ampio aggiornamento (in funzione delle disponibilità di bilancio) che dovrebbe durare dai 2,5 ai 3 anni.
Portogallo	Dicembre 2019 (continente e Madera) e ottobre 2024 (Azzorre)	/	Il piano di assegnazione per le energie rinnovabili offshore (PAER, 2025) si collega automaticamente al *Plano de Situacão do Ordenamento do Espaço Maritimo Nacional* (PSOEM).
Romania	Novembre 2023	/	Attualmente non è oggetto di riesame.
Spagna	Febbraio 2023	/	Riesame avviato nel 2024; tutti e cinque i piani per ciascuna delle cinque sottodivisioni marine spagnole devono essere rivisti entro il termine prescritto del 31 dicembre 2027.
Slovenia	Luglio 2021	/	Attualmente non è oggetto di riesame. La prossima revisione formale è prevista per il 2031 e l'avvio dei lavori preparatori nel 2029.
Svezia	Febbraio 2022	/	Piani rivisti anche al fine di conseguire i nuovi obiettivi di sviluppo dell'energia eolica offshore rinnovabile e creare zone marine protette; proposte di modifica dei piani presentate al governo nel gennaio 2025.

2.2. Attuazione dei requisiti per i piani di gestione dello spazio marittimo stabiliti dalla direttiva PSM

Le sezioni riportate di seguito forniscono una valutazione del modo in cui gli Stati membri hanno attuato i requisiti minimi stabiliti nella direttiva PSM. L'analisi è strutturata intorno alle pertinenti disposizioni della direttiva ed esamina gli approcci adottati nei piani nazionali di gestione dello spazio marittimo e nei relativi quadri di attuazione.

Il quadro flessibile istituito dalla direttiva PSM lascia agli Stati membri un ampio margine di discrezionalità per quanto riguarda le modalità di attuazione dei suoi requisiti, in linea con le disposizioni costituzionali, le strutture amministrative, i sistemi giuridici e le specifiche caratteristiche marittime nazionali. Di conseguenza gli Stati membri hanno adottato vari modelli di pianificazione, meccanismi di governance e soluzioni tecniche differenti per attuare le disposizioni della direttiva.

Le osservazioni comparative e i riferimenti a diversi livelli o forme di attuazione nelle sezioni riportate di seguito sono pertanto di natura descrittiva e analitica. Il loro scopo è facilitare il confronto, individuare le tendenze ed evidenziare i modelli di attuazione in tutta l'UE.

[13] A seguito di una minaccia legale da parte di un titolare di concessione petrolifera e del gas canadese i cui diritti nel mare di Pomerania occidentale erano stati omessi dal piano per il 2021, la revisione del piano di gestione dello spazio marittimo del 2022, considerata una "modifica tecnica", ha adeguato tre aree di bacino per includervi le attività: è stato così possibile evitare domande di risarcimento, senza dovere ricorrere a una nuova valutazione ambientale strategica (VAS) o a una consultazione pubblica.

L'eventuale scelta di approcci differenti non implica in alcun modo una mancata conformità o un'attuazione insoddisfacente.

2.2.1. Articolo 5, paragrafo 1: applicazione dell'approccio ecosistemico

In generale gli Stati membri hanno fatto riferimento all'applicazione di un approccio ecosistemico alla pianificazione dello spazio marittimo, in linea con l'articolo 5, paragrafo 1, della direttiva PSM. Nella pratica, la misura in cui tale approccio è stato applicato e la coerenza con cui lo si è attuato variano tuttavia notevolmente da un paese all'altro e dipendono dai diversi assetti costituzionali, amministrativi e normativi. L'approccio ecosistemico è ampiamente citato come principio guida negli obiettivi della PSM ed è attuato principalmente attraverso le relative procedure di valutazione ambientale.

La valutazione ambientale strategica[14] (VAS) si è rivelata lo strumento principale per attuare l'approccio ecosistemico in tutta l'UE. Le analisi delle pressioni, la valutazione delle alternative, le misure di mitigazione e i parametri ambientali di riferimento sono generalmente strutturati intorno alle componenti ecologiche e alle pressioni umane e spesso attingono ai descrittori e ai quadri di monitoraggio della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino[15] (MSFD). In molte circostanze la VAS, insieme a una valutazione adeguata[16], se del caso, è la principale fonte di prove del fatto che le interazioni tra ecosistemi, le pressioni cumulative e i limiti ambientali sono stati presi in considerazione a livello strategico.

La maggior parte dei piani di gestione dello spazio marittimo applica pertanto l'approccio ecosistemico a livello procedurale, anziché attraverso esplicite norme di zonizzazione basate sugli ecosistemi o soglie incluse nella descrizione scritta del piano. La misura in cui l'approccio ecosistemico influenza le decisioni territoriali varia notevolmente. In alcuni Stati membri i risultati della VAS hanno palesemente orientato le scelte di zonizzazione, le salvaguardie, le condizioni o le esclusioni per usi specifici (in particolare l'energia offshore, l'estrazione e la navigazione). In altri, le considerazioni relative all'approccio ecosistemico rimangono a un livello più generale, con vincoli ambientali che dovrebbero essere affrontati principalmente nella fase di autorizzazione del progetto attraverso successive valutazioni dell'impatto ambientale.

In generale gli Stati membri basano l'attuazione di tale approccio sui quadri ambientali dell'UE esistenti, in particolare la direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino, la legislazione relativa a Natura 2000 e i sistemi nazionali di monitoraggio marino. L'allineamento agli obiettivi di buono stato ecologico è spesso citato, ma solo alcuni piani lo traducono in quadri di valutazione strutturati e basati su descrittori o in analisi dell'impatto cumulativo che

---

[14] Conformemente alla direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente.

[15] Direttiva 2008/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino (direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino).

[16] In conformità della direttiva 2009/147/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 novembre 2009, concernente la conservazione degli uccelli selvatici (versione codificata della direttiva 79/409/CEE) e direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche.

orientano direttamente le scelte di pianificazione[17]. In altri casi i riferimenti alla resilienza e al funzionamento degli ecosistemi sono ampiamente narrativi. L'applicazione dell'approccio ecosistemico riflette anche le differenze nei modelli di governance. I sistemi centralizzati tendono a basarsi su valutazioni ambientali a livello nazionale per integrare considerazioni ecosistemiche. Contemporaneamente i sistemi multilivello o federali distribuiscono l'attuazione dell'approccio ecosistemico tra i processi nazionali e subnazionali, dando talvolta luogo a un'applicazione disomogenea tra i bacini marittimi. Gli approcci di pianificazione basati sui bacini marittimi o sulle facciate marittime hanno aiutato alcuni Stati membri ad adattare le valutazioni degli ecosistemi alle condizioni ecologiche regionali, sostenendo un'applicazione dell'approccio ecosistemico maggiormente basata sul territorio.

Esempi di buone pratiche[18]:

- l'Irlanda ha applicato una VAS orientata agli obiettivi in cui ogni politica del quadro nazionale di pianificazione dello spazio marittimo è stata esaminata rispetto a obiettivi ambientali strategici che contemplano tutti gli aspetti della direttiva VAS (biodiversità, salute umana, acqua, clima, paesaggio, patrimonio culturale, ecc.). La VAS attesta l'esistenza di un percorso completo di screening/definizione dell'ambito di applicazione, di test iterativi basati sugli obiettivi della VAS, nonché di una dichiarazione di impatto Natura integrata e di un'opportuna valutazione. La dichiarazione VAS spiega in che modo la consultazione e la valutazione hanno modificato il quadro nazionale di pianificazione dello spazio marittimo. Si tratta di un esempio in cui la VAS ha chiaramente influenzato il contenuto del piano;
- la VAS 2023 della Danimarca valuta ciascuna modifica dei piani nazionali di gestione dello spazio marittimo rispetto a tutti gli 11 descrittori della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino, utilizzando tabelle di pressione specifiche per descrittore per esaminare in che modo l'eliminazione delle zone di acquacoltura ed estrazione o l'espansione delle zone di stoccaggio delle energie rinnovabili offshore e della CO_2 incidano sul buono stato ecologico;
- la VAS dell'Estonia combina l'analisi delle pressioni di cui alla direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino con la modellizzazione degli impatti cumulativi (PlanWise4Blue)[19]. I risultati dei modelli che evidenziano rischi elevati per uccelli e pipistrelli, in particolare a causa della concentrazione di parchi eolici nel Golfo di Riga, hanno determinato il trasferimento delle zone per l'energia eolica e l'introduzione di misure di mitigazione mirate per le attività minerarie, di acquacoltura e di difesa.

[17] Questa osservazione è corroborata dalla valutazione dell'attuazione della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino effettuata dalla Commissione. Nella relazione finale (COM(2020) 259) si osserva che la fissazione dei valori di soglia pertinenti per la definizione del buono stato ecologico ha visto lenti progressi e che vi sono notevoli differenze nel modo in cui gli Stati membri definiscono tale stato nei vari descrittori, il che indica che la definizione dei descrittori continua a essere una base di valutazione incompleta e disomogenea.

[18] Per ulteriori esempi a livello nazionale si rimanda allo studio di sostegno. Un valido esempio di approccio multinazionale all'integrazione della VAS è il progetto "Strategic ecosystem-based planning for sustainable future of the Baltic Sea" (SEABASS), attualmente finanziato dal programma Interreg per la regione del Mar Baltico.

[19] PlanWise4Blue | La piattaforma europea per la pianificazione dello spazio marittimo.

Nel complesso dalle ultime revisioni dei piani di gestione dello spazio marittimo emerge che sono stati compiuti chiari progressi in termini di attuazione dell'articolo 5, paragrafo 1, come dimostrano l'uso più sistematico dei dati ambientali, l'analisi delle pressioni cumulative e i collegamenti con gli obiettivi della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino. Nel contempo l'applicazione pratica dell'approccio ecosistemico rimane disomogenea tra i paesi. Ciò riflette, in parte, le diverse interpretazioni nazionali del concetto e l'assenza di un quadro più operativo a livello dell'UE. Sebbene le considerazioni relative agli ecosistemi siano ampiamente affrontate attraverso la VAS e le relative procedure, nei futuri cicli di pianificazione vi è margine per tradurre in modo più sistematico tali analisi in disposizioni territoriali chiaramente articolate, criteri decisionali e modalità di monitoraggio all'interno degli stessi piani di gestione dello spazio marittimo.

2.2.2. Considerazione degli aspetti ambientali, economici, sociali e di sicurezza

Nel complesso gli Stati membri hanno sistematicamente affrontato gli aspetti ambientali, economici, sociali e di sicurezza nella preparazione e nell'attuazione dei piani di gestione dello spazio marittimo, in linea con l'articolo 6, paragrafo 2, lettera b), della direttiva PSM. Le considerazioni ambientali sono state generalmente oggetto della massima attenzione e sono state integrate in modo coerente nei piani di gestione dello spazio marittimo, a dimostrazione dei forti legami con le procedure VAS e dell'allineamento agli obblighi previsti dalla legislazione ambientale dell'UE. Gli aspetti economici sono stati affrontati essenzialmente attraverso l'organizzazione territoriale dei principali settori marittimi, in particolare le energie rinnovabili offshore, il trasporto marittimo, i porti e altre attività dell'economia blu (come l'acquacoltura). Nel contempo le considerazioni sociali sono state integrate in modo più disomogeneo, spesso attraverso la consultazione dei portatori di interessi (ad esempio con il settore della pesca) e tramite obiettivi di pianificazione di alto livello anziché mediante quadri analitici dedicati. Gli aspetti relativi alla sicurezza, in particolare la sicurezza marittima e i vincoli connessi alla difesa, si sono generalmente riflessi nelle designazioni territoriali, nelle misure di instradamento e nelle zone di esclusione o restrizione.

Esempi[20] di considerazioni in materia di sicurezza nei piani di gestione dello spazio marittimo:

i requisiti di sicurezza sono integrati in diversi piani di gestione dello spazio marittimo. In Irlanda occorre effettuare valutazioni dei rischi in materia di navigazione e di ricerca e soccorso a livello di progetto (utilizzando strumenti quali il pacchetto di strumenti elaborato dall'Associazione internazionale delle autorità per la segnalazione marittima (IALA)), in linea con la pianificazione nazionale in materia di emergenza e difesa. Nei piani francesi relativi alle facciate marittime figurano sezioni dedicate all'analisi dei rischi e schede d'azione sulla sorveglianza marittima e sulla capacità di risposta. La Svezia promuove i sistemi di gestione del traffico marittimo, che dovrebbero ridurre le collisioni e gli incagli di oltre il 60 %, e individua gli aggiornamenti dei porti e dei canali di navigazione necessari per colmare le lacune in materia di sicurezza. Questi esempi dimostrano come la pianificazione dello spazio marittimo possa migliorare la sicurezza marittima attraverso una valutazione strutturata e il coordinamento con le autorità specializzate.

[20] *Per ulteriori esempi si rimanda allo studio di sostegno.*

I recenti sviluppi indicano un graduale passaggio da un approccio descrittivo a una considerazione più strutturata dei compromessi tra gli obiettivi. In vari Stati membri nelle revisioni dei piani di gestione dello spazio marittimo si è cercato sempre più di trovare un equilibrio tra la volontà di accelerare la diffusione dell'energia offshore e la necessità di proteggere la biodiversità, consentire la coesistenza della pesca con altri settori e garantire la sicurezza della navigazione. Le considerazioni in materia di sicurezza stanno acquisendo importanza alla luce della crescente concorrenza per lo spazio marittimo e della necessità di proteggere le infrastrutture critiche, mentre gli obiettivi economici e ambientali sono ora definiti in modo più esplicito a livello di piani di gestione dello spazio marittimo rispetto al primo ciclo di pianificazione.

Nonostante i progressi compiuti, persistono differenze riguardo alla portata delle analisi socioeconomiche e di sicurezza e alla misura in cui sono attuate. Per quanto riguarda gli aspetti ambientali, le metodologie sono più consolidate e la disponibilità dei dati è maggiore, mentre gli impatti sociali e gli effetti socioeconomici cumulativi sono spesso affrontati a livello qualitativo. Nel complesso la pianificazione dello spazio marittimo è sempre più utilizzata come quadro strategico per conciliare considerazioni ambientali, economiche, sociali e di sicurezza, anche se si prevede che le metodologie saranno ulteriormente sviluppate man mano che gli Stati membri entreranno nei successivi cicli di pianificazione.

2.2.3. Promuovere la coerenza

Dal primo ciclo di attuazione, gli Stati membri hanno progressivamente intensificato gli sforzi per promuovere la coerenza tra la pianificazione dello spazio marittimo e le politiche, le strategie e i processi di pianificazione correlati, come previsto dall'articolo 6, paragrafo 2, lettera c), della direttiva PSM. Tutti gli Stati membri costieri riconoscono ora espressamente la pianificazione dello spazio marittimo come quadro di coordinamento per allineare gli obiettivi ambientali, settoriali e territoriali nell'ambiente marino, anche se il grado di coerenza delle diverse politiche varia da un paese all'altro.

L'approccio più coerente per conseguire tale obiettivo è riscontrabile nelle politiche sull'ambiente marino[21], che sono state allineate agli obiettivi e alle prove di cui alla direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino e alle direttive Uccelli[22] e Habitat[23]. In molti casi i requisiti ambientali si riflettono nelle designazioni territoriali, nelle condizioni di pianificazione o nelle clausole di salvaguardia, sostenute da processi di valutazione ambientale strategica. In altri Stati membri la coerenza è garantita prevalentemente tramite riferimenti di alto livello e il coordinamento procedurale, mentre l'integrazione concreta delle politiche avviene in fasi successive o caso per caso.

La maggior parte degli Stati membri fa espressamente riferimento ai collegamenti con la direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino e la direttiva quadro sulle acque[24], spesso

[21] Cfr. anche la valutazione della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino (SWD(2025)50), parte 1 – capitolo sulla coerenza.

[22] Direttiva 2009/147/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 novembre 2009, concernente la conservazione degli uccelli selvatici (versione codificata).

[23] Direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche.

[24] Direttiva 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2000, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque.

allineando gli obiettivi ambientali e le designazioni territoriali. In alcuni casi, le stesse autorità vigilano sull'attuazione sia della direttiva PSM che della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino, il che facilita lo scambio di dati e competenze.

Esempio di buone pratiche[25]: la Francia utilizza uno strumento pienamente integrato a livello di facciate marittime (*Documents Stratégiques de Façade*, DSF), che funge contemporaneamente da piano di gestione dello spazio marittimo e da quadro strategico per l'attuazione della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino. Gli obblighi ambientali (rete Natura 2000, obiettivi della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino, obblighi della direttiva quadro sulle acque) sono integrati nelle mappe d'uso del DSF e nel piano d'azione specifico per le facciate (comprendente schede d'azione tematiche), garantendo che gli orientamenti territoriali e le misure di gestione siano riuniti in un unico documento di pianificazione.

Al di là della politica ambientale, la pianificazione dello spazio marittimo è ora utilizzata in modo più incisivo per migliorare il coordinamento con i quadri in materia di energia, trasporto marittimo, sviluppo portuale e pianificazione costiera. Da recenti revisioni dei piani e aggiornamenti mirati emerge una tendenza a comprendere più chiaramente il modo in cui la pianificazione dello spazio marittimo interagisce con le strategie settoriali nazionali, in particolare laddove vi sono impatti significativi sul territorio. Le differenze nelle strutture di governance, nei cicli di pianificazione e nei mandati giuridici continuano a influenzare l'allineamento, ma la pianificazione dello spazio marittimo è sempre più riconosciuta come un quadro di riferimento stabile per la gestione di tali interazioni.

In alcuni casi, e in particolare nelle zone affollate, per una pianificazione coerente occorre anche riflettere sull'uso comune dello spazio da parte di portatori di interessi differenti. In vari Stati membri si stanno prendendo sempre più in considerazione sinergie e opportunità di coesistenza, anche attraverso approcci emergenti alle aree multiuso, in cui in genere sono coinvolte le energie rinnovabili offshore e l'acquacoltura, o che combinano gli obiettivi in materia di infrastrutture energetiche e biodiversità. Sebbene in tutti gli Stati membri esistano meccanismi per valutare le interazioni, tali approcci rimangono in gran parte esplorativi e si basano su una sperimentazione legata ai progetti anziché su procedure formali di pianificazione. Per un vero e proprio approccio "multiuso fin dalla progettazione" occorrerebbero anche un forte impegno e un coinvolgimento tempestivo dei portatori di interessi.

Nel complesso dall'esperienza acquisita nell'attuazione della pianificazione dello spazio marittimo emerge che si sta passando gradualmente da controlli formali di coerenza a un coordinamento più sostanziale. Sebbene gli Stati membri adottino approcci differenti, si registra una tendenza comune a integrare la coerenza nei dispositivi di governance di routine, sostenuta da meccanismi di coordinamento interministeriale, sistemi di dati condivisi e revisioni iterative dei piani. Tale tendenza dovrebbe continuare con il progredire della pianificazione dello spazio marittimo e con l'ingresso degli Stati membri nei successivi cicli di pianificazione.

[25] Per ulteriori esempi si rimanda allo studio di sostegno.

2.2.4. Interazioni terra-mare

Tutti gli Stati membri hanno tenuto conto delle interazioni terra-mare nei rispettivi quadri di pianificazione dello spazio marittimo, come previsto dall'articolo 4, paragrafo 2, e dall'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), della direttiva PSM. La profondità, la portata e l'intensità delle interazioni terra-mare variano tuttavia notevolmente da un paese all'altro, rispecchiando differenze nelle disposizioni costituzionali, nei poteri amministrativi e nelle tradizioni normative, in particolare per quanto riguarda la ripartizione delle responsabilità tra le autorità competenti in materia di pianificazione dello spazio marittimo e quelle incaricate della pianificazione dello spazio terrestre.

La maggior parte degli Stati membri tratta le interazioni terra-mare come una questione trasversale anziché affrontarle attraverso un approccio di pianificazione pienamente integrato. In genere i piani di gestione dello spazio marittimo individuano interfacce chiave quali l'accesso ai porti e al trasporto marittimo, le connessioni energetiche e di rete, la protezione costiera, le pressioni ambientali che hanno origine sulla terraferma e la connettività ecologica lungo la costa. I processi VAS hanno spesso favorito l'integrazione di tali interfacce evidenziando gli effetti cumulativi delle politiche marittime e costiere e la necessità di coerenza tra esse.

Sono stati riscontrati approcci più avanzati laddove i dispositivi istituzionali consentono uno stretto coordinamento tra i sistemi di pianificazione dello spazio marittimo e quelli di pianificazione dello spazio terrestre. In tali casi i piani di gestione dello spazio marittimo forniscono orientamenti più chiari per quanto riguarda l'allineamento degli usi offshore alle infrastrutture onshore, i quadri di sviluppo costiero e gli obiettivi di gestione ambientale. Vari Stati membri hanno tenuto maggiormente conto delle interazioni terra-mare nei recenti aggiornamenti dei piani nazionali di gestione dello spazio marittimo, in particolare in risposta alla maggiore diffusione delle energie rinnovabili offshore, allo sviluppo dei porti e alle esigenze di adattamento ai cambiamenti climatici.

Per contro, negli Stati membri caratterizzati da strutture di governance più frammentate o da una netta separazione tra le competenze per la pianificazione dello spazio terrestre e quelle relative alla pianificazione dello spazio marittimo (in cui i piani di gestione dello spazio marittimo contemplano solo la zona economica esclusiva), le interazioni terra-mare sono state spesso affrontate mediante riferimenti generali, lasciando in gran parte l'attuazione al processo decisionale a livello di progetto e ai processi di autorizzazione settoriali.

2.2.5. Coinvolgimento dei portatori di interessi e partecipazione del pubblico

Tutti gli Stati membri hanno messo in atto disposizioni per garantire il coinvolgimento dei portatori di interessi e la partecipazione del pubblico alla pianificazione dello spazio marittimo, in linea con l'articolo 6, paragrafo 2), lettera d), e con l'articolo 9 della direttiva PSM. La partecipazione del pubblico, che è universalmente ancorata alle procedure di pianificazione e valutazione ambientale previste dalla legge, garantisce opportunità di consultazione minime e giuridicamente conformi. Poiché la pianificazione dello spazio marittimo comporta considerazioni e impatti ambientali importanti, gli Stati membri devono applicare i principi

della direttiva sulla partecipazione del pubblico[26] quando coinvolgono i portatori di interessi e il pubblico nel processo di pianificazione dello spazio marittimo, in particolare quando effettuano la valutazione ambientale strategica.

Al di là di tali requisiti di base, gli approcci al coinvolgimento dei portatori di interessi variano molto da un contesto nazionale all'altro, rispecchiando le differenze esistenti a livello di strutture costituzionali, tradizioni amministrative, culture di pianificazione e quadri normativi.

Il coinvolgimento dei portatori di interessi negli Stati membri è generalmente passato da un esercizio di consultazione prevalentemente formale a un modello di coinvolgimento più strutturato e, in alcuni casi, continuo. La prima generazione di piani di gestione dello spazio marittimo era in larga misura basata sulle consultazioni pubbliche condotte durante la fase preparatoria della pianificazione dello spazio marittimo e sul processo di valutazione ambientale strategica. I piani più recenti e le revisioni in corso hanno integrato sempre più le consultazioni pubbliche con consultazioni settoriali mirate, seminari tematici, scambi bilaterali e strumenti digitali, come le piattaforme di mappatura interattive[27].

Vi è una chiara tendenza a rafforzare l'impegno intersettoriale, in particolare tra le autorità e i portatori di interessi nei settori dell'energia, dei trasporti marittimi, dell'ambiente, della pesca e dello sviluppo costiero. In vari Stati membri sono stati istituiti organismi consultivi o di coordinamento permanenti o semipermanenti, nonché comitati interministeriali, a sostegno delle attività di attuazione e follow-up, che consentono al dialogo con i portatori di interessi di estendersi oltre la fase di adozione fino a quelle di monitoraggio e riesame. Laddove esistano, tali accordi contribuiscono a una maggiore trasparenza, prevedibilità e titolarità condivisa dei risultati della pianificazione dello spazio marittimo.

Esempi di buone pratiche:

- il processo di consultazione di Cipro risulta ben concepito e trasparente. Oltre a essere costituito da due fasi di consultazione a livello nazionale che combinano presentazioni città per città con una piattaforma online per le osservazioni scritte, rende accessibili al pubblico tutte le bozze di mappe. Soprattutto, i contributi hanno permesso di apportare modifiche concrete alla pianificazione dello spazio marittimo. Ad esempio, le unità di acquacoltura sono state trasferite per evitare conflitti con le infrastrutture energetiche, sono state introdotte apposite stazioni di approdo dei cavi sottomarini per ridurre i rischi per la navigazione e sono state definite aree multiuso per gestire la coesistenza tra attività quali l'energia, i trasporti, il turismo, il patrimonio culturale e la difesa. Una relazione consolidata contenente commenti e risposte ha documentato il modo in cui i riscontri hanno plasmato il piano definitivo, garantendo la piena tracciabilità;
- nei Paesi Bassi i portatori di interessi del settore della pesca sono coinvolti nella pianificazione dello spazio marittimo attraverso un processo di coinvolgimento

[26] Direttiva 2003/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 maggio 2003, che prevede la partecipazione del pubblico nell'elaborazione di taluni piani e programmi in materia ambientale e modifica le direttive del Consiglio 85/337/CEE e 96/61/CE relativamente alla partecipazione del pubblico e all'accesso alla giustizia.

[27] European Commission study on stakeholder involvement in MSP, 2023 – https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/media/document/15560.

strutturato e continuo, attuato in particolare in occasione della revisione del piano di gestione dello spazio marittimo del Mare del Nord legata all'espansione delle energie rinnovabili offshore. Oltre a consultazioni pubbliche obbligatorie, organizzazioni di pesca quali VisNed (associazione neerlandese della pesca) e POV (organizzazione neerlandese di produttori della pesca) partecipano a un dialogo settoriale specifico e a scambi mirati. Tale processo risponde alle preoccupazioni in materia di pesca, quali l'accesso alle zone di pesca, la sicurezza e la coesistenza, oltre ad affrontare gli obiettivi ambientali ed energetici, il sostegno alla trasparenza e i compromessi informati. Permangono sfide, tra cui conflitti territoriali, rischi per la sicurezza e lacune nei dati. Si stanno esplorando soluzioni innovative, come la zonizzazione dinamica e la ricerca collaborativa (ad es. il programma ecologico per l'energia eolica offshore (WOZEP)), per trovare un equilibrio tra gli interessi in gioco. L'approccio dei Paesi Bassi è in linea con la direttiva PSM e prevede la cooperazione internazionale con i paesi vicini del Mare del Nord.

Nel contempo la profondità, la continuità e il coinvolgimento equilibrato dei portatori di interessi rimangono disomogenei. Sebbene i portatori di interessi istituzionali e gli attori settoriali ben organizzati, in particolare le industrie marittime su larga scala, siano generalmente ben integrati nei processi di pianificazione, l'inclusione delle comunità locali, della pesca su piccola scala, degli operatori dell'acquacoltura, degli attori economici più piccoli e delle organizzazioni della società civile rimane molto più variabile e spesso limitata a consultazioni ad hoc, anziché essere integrata in modo sistematico e duraturo lungo l'intero ciclo di pianificazione. I vincoli di capacità delle amministrazioni e dei portatori di interessi, i mandati differenti ai diversi livelli di governo e la complessità dei processi di pianificazione dello spazio marittimo continuano a ostacolare un impegno più coerente e inclusivo in alcuni Stati membri.

2.2.6. Utilizzo e condivisione dei migliori dati disponibili

La pianificazione dello spazio marittimo negli Stati membri si basa su un uso ampio e sempre più strutturato dei dati, in linea con l'articolo 6, paragrafo 2, lettera e), e con l'articolo 10 della direttiva PSM. Tutti i piani di gestione dello spazio marittimo si basano su una combinazione di serie di dati ambientali, socioeconomici e settoriali esistenti e, in particolare, sui dati generati ai sensi della legislazione dell'UE, segnatamente la direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino, le direttive Uccelli e "Habitat" e i pertinenti quadri settoriali, integrati da fonti a livello di bacino marittimo o dell'UE quali EMODnet, il servizio marino di Copernicus e l'atlante europeo dei mari.

Nella maggior parte dei casi, le autorità organizzano l'uso dei dati attraverso processi o piattaforme nazionali ad hoc che consolidano i contributi delle varie autorità competenti e dei diversi sistemi di monitoraggio.

La valutazione ambientale strategica (VAS) funge generalmente da meccanismo primario per l'organizzazione e la convalida dei dati ambientali, che sono poi integrati nei piani di gestione dello spazio marittimo. I parametri ambientali di riferimento, le analisi delle pressioni e le valutazioni di impatto cumulativo si basano generalmente sui dati di monitoraggio della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino, sugli inventari Natura 2000, sulla mappatura nazionale dei fondali marini, sulle serie di dati sulla pesca e sul trasporto marittimo,

nonché su informazioni specifiche per settore (ad es. energia offshore, porti, cavi). Diversi Stati membri fanno espressamente ricorso ai descrittori, agli indicatori e ai cicli di valutazione della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino, che costituiscono la struttura portante ambientale per l'utilizzo dei dati nei loro piani di gestione dello spazio marittimo, mentre altri vi attingono in modo più indiretto, come elementi di contesto a sostegno dello sviluppo dei piani di gestione dello spazio marittimo e delle decisioni di autorizzazione.

Molti Stati membri hanno investito in infrastrutture nazionali o regionali di dati marini a sostegno della pianificazione dello spazio marittimo. Esempi di tali infrastrutture sono i geoportali marini, le piattaforme GIS condivise e gli strumenti di supporto alle decisioni che consentono la sovrapposizione territoriale di usi, vincoli e sensibilità ambientali. In alcuni casi tali sistemi sono concepiti per sostenere non solo la preparazione dei piani di gestione dello spazio marittimo, ma anche le VAS, le opportune valutazioni e le successive autorizzazioni a livello di progetto, migliorando la coerenza tra le fasi di pianificazione e di concessione delle licenze.

Nel contempo la comparabilità dei dati e l'uso operativo dei dati variano in maniera significativa da uno Stato membro all'altro, il che riflette differenze a livello di disponibilità dei dati e capacità tecnica. In diversi casi le limitazioni dei dati sono espressamente riconosciute nei piani di gestione dello spazio marittimo o nelle VAS, in particolare per quanto riguarda i servizi ecosistemici, le pressioni cumulative, gli impatti dei cambiamenti climatici e le interazioni socioeconomiche. Qualora vi siano lacune nei dati, in genere i piani di gestione dello spazio marittimo applicano approcci precauzionali, rinviano l'analisi dettagliata ai successivi cicli di pianificazione o si basano su valutazioni a livello di progetto per affinare i dati.

Esempi di buone pratiche:

- la Spagna utilizza la piattaforma INFOMAR per armonizzare le serie di dati e i criteri di autorizzazione per la pianificazione dello spazio marittimo, la direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino e le autorità di gestione costiera, facilitando l'allineamento operativo in tutti i settori strategici;
- gli Stati membri del Mar Baltico e del Mare del Nord, in particolare, utilizzano sistematicamente gli strumenti e le serie di dati regionali sviluppati nell'ambito di HELCOM-VASAB, OSPAR e dei progetti di pianificazione dello spazio marittimo finanziati dall'UE.

2.2.7. Cooperazione tra Stati membri e a livello di bacino marittimo

La cooperazione tra gli Stati membri nella pianificazione dello spazio marittimo è stata ulteriormente rafforzata, in linea con l'articolo 6, paragrafo 2, lettera f), e con l'articolo 11 della direttiva PSM. La cooperazione è un elemento standard dei processi di pianificazione dello spazio marittimo, in particolare nei bacini marittimi condivisi, ed è integrata attraverso una combinazione di procedure formali, quadri regionali e collaborazione basata su progetti. Tuttavia il grado e il tipo di cooperazione e la sua influenza pratica sui risultati della pianificazione variano notevolmente da un bacino marittimo all'altro e da un paese all'altro.

La maggior parte degli Stati membri dispone di meccanismi per consultare, coordinare e scambiare informazioni con i paesi vicini. In genere tali meccanismi assumono la forma di consultazioni nell'ambito della valutazione ambientale strategica e della pianificazione dello spazio marittimo, di riunioni bilaterali e della partecipazione a strutture regionali dei bacini marittimi. Le consultazioni transfrontaliere nel quadro della VAS rimangono il canale di cooperazione più sistematico e giuridicamente solido, garantendo una notifica precoce, lo scambio di documentazione e l'esame degli effetti ambientali transfrontalieri. In diversi casi tali processi hanno contribuito a un migliore allineamento delle basi di conoscenze, delle valutazioni ambientali e delle ipotesi di pianificazione tra i paesi.

Al di là delle consultazioni formali, la cooperazione è spesso organizzata attraverso i quadri di governance regionale esistenti, come il gruppo di lavoro HELCOM-VASAB sulla pianificazione dello spazio marittimo nel Mar Baltico, le strutture connesse all'OSPAR e l'iniziativa per il bacino del grande Mare del Nord nell'Atlantico nord-orientale, nonché attraverso l'attuazione coordinata del Protocollo sulla gestione integrata delle zone costiere della convenzione di Barcellona. Tali quadri forniscono forum di dialogo, orientamenti e principi comuni che, a loro volta, contribuiscono ad allineare gli approcci di pianificazione territoriale, in particolare per quanto riguarda gli obiettivi ambientali, il trasporto marittimo e l'energia offshore. Inoltre le piattaforme e i progetti finanziati dall'UE svolgono un ruolo complementare agevolando studi congiunti, metodologie condivise e applicazioni pilota, in particolare per quanto riguarda le valutazioni di impatto cumulativo, gli approcci basati sugli ecosistemi e l'uso transfrontaliero dei dati[28].

Esempio di buone pratiche:

iniziativa per il bacino del grande Mare del Nord – Avviata nel 2023 dai Paesi Bassi e dalla Francia, l'iniziativa riunisce nove paesi che si affacciano sul grande Mare del Nord (BE, DK, FR, DE, IE, NL, NO, SE, UK). Il suo obiettivo è migliorare la coerenza della pianificazione dello spazio marittimo e della gestione marittima in tutto il bacino allineando le priorità in settori quali l'energia offshore, la pesca/acquacoltura, il trasporto marittimo e la conservazione della natura e sostenendo un approccio ecosistemico transfrontaliero per ottimizzare le modalità di utilizzo delle acque condivise. Collaborando con i forum esistenti, quali la cooperazione in materia di energia nei mari del Nord (*North Seas Energy Cooperation* - NSEC) e le convenzioni di Oslo e di Parigi per la protezione dell'ambiente marino dell'Atlantico nordorientale (OSPAR), l'iniziativa rafforza il coordinamento tra ministri, autorità e portatori di interessi e promuove la condivisione di dati e conoscenze. Sei filoni di lavoro tecnico volontario (governance, multiuso/uso congiunto, conservazione della natura, impatti cumulativi, prospettive di pesca a lungo termine e condivisione delle conoscenze) forniscono un quadro strutturato per affrontare le pressioni cumulative e mantenere i limiti ecologici.

[28] Nel corso degli anni l'UE ha fornito un sostegno finanziario significativo allo sviluppo della cooperazione multinazionale in materia di pianificazione dello spazio marittimo. Ad esempio, il programma Interreg per la regione del Mar Baltico sostiene progetti di cooperazione su questo tema da oltre 20 anni. Anche altri programmi Interreg hanno fornito sostegno finanziario, tra cui il programma Interreg per la regione del Baltico meridionale (ad es. il progetto SEAPLANSPACE) e il programma Interreg per la regione del Mare del Nord (ad es. il progetto NORSAIC).

In pratica la cooperazione tra gli Stati membri e a livello di bacino marittimo continua ad avere un impatto variabile sulle decisioni specifiche in materia di pianificazione territoriale. Pur avendo constatato che alcuni Stati membri sono allineati sulle scelte di zonizzazione, sui corridoi o sulle salvaguardie ambientali, in molti casi la cooperazione serve principalmente a favorire la consapevolezza reciproca e lo scambio di informazioni anziché a produrre risultati di pianificazione congiunti o coordinati. Le differenze nei cicli di pianificazione, nello status giuridico dei piani di gestione dello spazio marittimo, nei poteri amministrativi e nelle priorità nazionali continuano a rappresentare un ostacolo a una maggiore integrazione.

2.2.8. Cooperazione con i paesi terzi

La maggior parte degli Stati membri coopera con i paesi terzi, in particolare quando vi sono motivi imperativi per farlo, come bacini marittimi condivisi, ecosistemi migratori o attività marittime transfrontaliere. Nella pratica tale cooperazione è perseguita principalmente attraverso le strutture esistenti, quali le convenzioni marittime regionali, le organizzazioni internazionali e i progetti dell'UE[29], anziché attraverso accordi bilaterali formali di pianificazione dello spazio marittimo. Gli Stati membri che condividono una frontiera marittima con paesi terzi nel Mar Baltico, nel Mar Mediterraneo, nel Mar Nero e nell'Atlantico nord-orientale riferiscono un impegno bilaterale più sistematico. In alcuni bacini marittimi gli sviluppi geopolitici hanno inciso sulla continuità e sulla portata della cooperazione regionale e bilaterale.

La cooperazione con i paesi terzi è risultata essere la più sviluppata a livello di formulazione delle strategie e di scambio di informazioni. In genere gli Stati membri partecipano a piattaforme regionali e forum tecnici al fine di condividere dati, allineare gli obiettivi ambientali e discutere gli sviluppi settoriali, in particolare in relazione alla protezione dell'ambiente, alla sicurezza dei trasporti marittimi, alla pesca e all'acquacoltura e agli usi emergenti come le energie rinnovabili offshore. Tali interazioni contribuiscono a sensibilizzare e a migliorare la comprensione reciproca, ma solo raramente si traducono in soluzioni di pianificazione territoriale coordinate o concordate congiuntamente. In diversi casi i progetti finanziati dall'UE o le iniziative regionali di durata prestabilita hanno costituito il motivo della cooperazione, dando luogo a risultati frammentari o alla fine della cooperazione dopo la cessazione del finanziamento dei progetti.

Dai dati si evince che la cooperazione con i paesi terzi è più efficace se integrata in strutture regionali di lunga data e se collegata agli obblighi ambientali previsti dalle convenzioni internazionali. Tuttavia i meccanismi sistematici per tradurre tale cooperazione in disposizioni concrete in materia di pianificazione dello spazio marittimo o in misure coordinate per tale pianificazione restano limitati. Nel complesso sono stati compiuti progressi nel mantenimento del dialogo e nella condivisione delle informazioni. Una sfida costante per i futuri cicli di pianificazione risiede tuttavia nella capacità degli Stati membri di integrare in modo più

[29] Vari progetti in corso finanziati dall'UE sulla pianificazione dello spazio marittimo coinvolgono paesi terzi (ad esempio MEDIGREEN, NESBp). Anche i programmi Interreg, con il loro coinvolgimento di paesi terzi su un piano di parità con gli Stati membri, offrono una specifica possibilità di sviluppare la cooperazione con i paesi terzi in materia di pianificazione dello spazio marittimo, e vi sono molteplici esempi di tali progetti nel programma Interreg per il Mar Nero, nel programma Interreg ADRION (che riguarda il Mare Adriatico e il Mar Ionio) e nel Mediterraneo.

approfondito e coerente le considerazioni relative ai paesi terzi nell'attuazione della pianificazione dello spazio marittimo.

2.3. Difficoltà di attuazione

L'esperienza acquisita nell'attuazione della pianificazione dello spazio marittimo dal precedente ciclo di comunicazione ha confermato che tale pianificazione costituisce ormai un elemento centrale e consolidato della governance marittima dell'UE. Essa funge sempre più da quadro di riferimento per organizzare i diversi usi dello spazio marino e sostenere il coordinamento delle politiche a livello nazionale e di bacino marittimo. Nel contempo vi sono diversi settori in cui il ruolo della pianificazione dello spazio marittimo potrebbe essere ulteriormente rafforzato per rispondere all'evoluzione degli obiettivi strategici e all'incremento della domanda di spazio marittimo.

La prima sfida riguarda il coordinamento intersettoriale tra i diversi livelli di governo. La pianificazione dello spazio marittimo costituisce già un quadro comune per tale pianificazione, nel cui ambito si prendono in considerazione obiettivi ambientali, economici e sociali. A causa delle crescenti interazioni tra le politiche in materia di energia, ambiente, pesca, acquacoltura, trasporti, sicurezza e adattamento ai cambiamenti climatici, aumentano le aspettative che la pianificazione dello spazio marittimo agevoli la coerenza non solo tra i settori, ma anche tra le autorità nazionali, regionali e locali. In molti Stati membri la responsabilità dell'attuazione della pianificazione dello spazio marittimo è ripartita tra i vari livelli di governo, il che rende più complessi i processi di coordinamento. Sebbene nella maggior parte dei casi esistano meccanismi di coordinamento, la loro efficacia varia e l'esperienza di attuazione suggerisce che vi è margine per rafforzare ulteriormente il ruolo della pianificazione dello spazio marittimo quale pilastro di coordinamento stabile che collega le politiche, le strategie, gli obiettivi e gli strumenti di attuazione settoriali a tutti i livelli di governo. Inoltre la crescente domanda di spazio aumenta la necessità che i settori operino in zone sovrapposte o adiacenti e che di conseguenza la pianificazione si basi da subito su un approccio "multiuso fin dalla progettazione", in stretta collaborazione con i portatori di interessi.

Un'altra sfida riguarda la dimensione della pianificazione dello spazio marittimo a livello regionale e di bacini marittimi. La cooperazione a livello di bacino marittimo è diventata un elemento standard dei processi di pianificazione dello spazio marittimo, sostenuta da convenzioni regionali, progetti finanziati dall'UE e piattaforme di cooperazione consolidate. Tuttavia considerazioni geopolitiche, differenze nei cicli di pianificazione, nei mandati nazionali e negli approcci di attuazione potrebbero limitare la misura in cui gli obiettivi regionali si riflettono sistematicamente nei risultati territoriali. Il rafforzamento degli approcci regionali potrebbe contribuire a conseguire una maggiore coerenza nel modo di affrontare le pressioni condivise, gli impatti cumulativi e le esigenze infrastrutturali transfrontaliere, nel rispetto delle competenze nazionali.

Un'ulteriore sfida riguarda l'importanza di rendere gli strumenti più coerenti con le politiche ambientali, in particolare con la direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino e con i relativi requisiti e quadri in materia di conservazione e ripristino della natura, nonché con gli obiettivi di adattamento ai cambiamenti climatici. I processi di pianificazione dello spazio marittimo sono generalmente ben allineati a tali politiche da un punto di vista procedurale, in particolare attraverso le VAS e la condivisione dei dati. Tuttavia, poiché gli obiettivi strategici si concentrano sempre più sullo stato, sulla resilienza e sul ripristino degli ecosistemi, nonché

sul loro adattamento ai cambiamenti climatici, vi è margine per chiarire ulteriormente la pianificazione dello spazio marittimo affinché contribuisca a tradurre tali obiettivi in scelte di pianificazione territoriale. Uno dei modi per chiarire la pianificazione dello spazio marittimo è tenere maggiormente conto delle interazioni terra-mare, della vulnerabilità costiera e degli impatti sul territorio dei cambiamenti legati al clima, nonché continuare a promuovere lo sviluppo sostenibile dei settori dell'economia blu.

Un'altra sfida emergente riguarda l'organizzazione e l'uso dei dati e delle conoscenze. Sono stati compiuti progressi significativi nello sviluppo dell'infrastruttura di dati marini e degli strumenti di supporto alle decisioni per la pianificazione dello spazio marittimo, spesso sulla base di iniziative a livello dell'UE e della cooperazione regionale. Con l'evolversi della pianificazione dello spazio marittimo, si registra un crescente interesse a rafforzare i legami con i sistemi di osservazione e monitoraggio degli oceani, al fine di sostenere la pianificazione adattiva, comprendere meglio gli effetti cumulativi e incrementare la base di conoscenze per il processo decisionale in tutti i settori strategici.

Infine, dal crescente numero di iniziative dell'UE in materia di spazio marino si evince la necessità di una maggiore coerenza e semplificazione nell'intero panorama politico. Si prevede che la pianificazione dello spazio marittimo operi sempre più all'interfaccia tra molteplici settori, strategie, piani e obblighi di comunicazione. Se da un lato ciò rispecchia il suo potenziale come forza integratrice, dall'altro evidenzia anche quanto sia importante che la pianificazione dello spazio marittimo semplifichi, anziché accrescere, l'attuale complessità della governance. Un ulteriore allineamento degli obiettivi, dei calendari e dei flussi di informazioni tra le varie politiche potrebbe migliorare l'efficacia della pianificazione dello spazio marittimo quale strumento fondamentale di pianificazione e coordinamento.

Nel complesso le sfide di cui sopra offrono l'opportunità di sfruttare le solide basi poste dalla direttiva PSM. L'esperienza derivante dai successivi cicli di pianificazione costituisce una solida base per valutare in che modo la pianificazione dello spazio marittimo potrebbe essere ulteriormente rafforzata quale pilastro centrale della governance dell'UE in materia di oceani, anche nel contesto del prossimo riesame della direttiva PSM e dello sviluppo del futuro atto legislativo sugli oceani, quale annunciato nel patto per gli oceani adottato nel giugno 2025[30].

3. PROSPETTIVE PER IL FUTURO

Dall'adozione della direttiva PSM, il quadro politico e giuridico che disciplina le acque marine dell'UE è stato oggetto di modifiche sostanziali. La pianificazione dello spazio marittimo si inserisce ormai in un contesto caratterizzato da un'accelerazione della diffusione delle energie rinnovabili offshore, dal rafforzamento degli obiettivi di protezione e ripristino dell'ambiente, dalla maggiore importanza attribuita alle considerazioni in materia di sicurezza e resilienza e dalle crescenti aspettative riguardo a una governance integrata degli oceani. Tali sviluppi evidenziano l'importanza strategica della pianificazione dello spazio marittimo quale strumento di coordinamento fondamentale, mettendo nel contempo in luce i suoi limiti in termini sia di progettazione che di attuazione.

La pianificazione dello spazio marittimo è ampiamente riconosciuta come uno dei pochi strumenti in grado di collegare le politiche settoriali, gli obiettivi ambientali e il processo

[30] COM(2025)281 final. https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/european-ocean-pact_en?prefLang=it.

decisionale territoriale in tutti i settori marittimi. Nel contempo l'esperienza acquisita con l'attuazione della pianificazione dello spazio marittimo ha evidenziato sfide strutturali. Tra queste figurano l'interpretazione incoerente di concetti fondamentali quali l'approccio ecosistemico, il trattamento variabile delle interazioni terra-mare, la considerazione disomogenea dei portatori di interessi marini, gli approcci frammentati in materia di dati e monitoraggio e la limitata capacità di coordinare i risultati della pianificazione a livello transfrontaliero e con i paesi terzi.

In tale contesto è stato annunciato, nell'ambito del patto europeo per gli oceani, un futuro atto legislativo sugli oceani che istituisce un quadro unico dell'UE per proteggere la salute degli oceani e sviluppare in modo sostenibile l'economia blu. L'atto legislativo sugli oceani, che è concepito come un'iniziativa faro sulla governance degli oceani che si baserà sulla revisione della direttiva PSM, mirerà a rafforzare e modernizzare la pianificazione dello spazio marittimo quale strumento strategico al servizio delle priorità del patto per gli oceani e della loro attuazione, attraverso un maggiore coordinamento intersettoriale a livello nazionale e un approccio meglio organizzato a livello di bacini marittimi. I risultati della presente relazione di attuazione forniranno una tempestiva base di conoscenze per orientare il riesame della direttiva 2014/89/UE e l'elaborazione del futuro atto legislativo sugli oceani.

In conclusione, dalla presente relazione emerge che la pianificazione dello spazio marittimo nell'UE è entrata in una nuova fase di maturità, benché permangano alcune sfide. Molti Stati membri sono ormai giunti al secondo o al terzo ciclo di pianificazione e si stanno concentrando sempre più sulla revisione e su aggiornamenti mirati dei piani di gestione dello spazio marittimo, nonché sul follow-up della loro attuazione. Ciò offre l'opportunità di progredire verso una pianificazione più inclusiva, olistica e orientata agli obiettivi, caratterizzata da norme decisionali più chiare, collegamenti più solidi con il monitoraggio e la gestione adattiva e da una maggiore coerenza tra tutte le politiche e tutti i bacini marittimi.