

LA LEGGE 26 GENNAIO 2026, N. 9,
IN MATERIA DI SICUREZZA DELLE ATTIVITÀ SUBACQUEE

Greta Tellarini *

SOMMARIO: 1. Introduzione – 2. Il dominio subacqueo al centro della nuova politica marittima nazionale – 3. Il quadro normativo introdotto dalla Legge 26 gennaio 2026, n. 9 – 3.1. L'ambito di applicazione e le finalità della nuova disciplina – 3.2. L'istituzione della nuova Agenzia per la sicurezza delle attività subacquee (ASAS) – 3.3. La navigazione subacquea, i mezzi e le infrastrutture subacquee – 3.4. La definizione di mezzi subacquei e la mancata uniformità terminologica – 3.5. Le attività subacquee e iperbariche e gli operatori professionali – 4. Osservazioni conclusive e prospettive future.

1. – La dimensione subacquea costituisce oggi un dominio strategico di primaria importanza per la sicurezza e la sovranità nazionale. Se storicamente la contesa e il controllo degli spazi marittimi si sono limitati alla superficie, solo dall'Età moderna si è assistito ad una transizione verso l'uso sistematico degli ambienti sommersi, trasformandoli da ambiti di mera esplorazione scientifica in scenari operativi complessi. Tale evoluzione ha ridefinito il valore dei fondali marini che, da barriere fisiche e naturali, sono stati riconfigurati come spazi d'azione ad alto rilievo economico, scientifico e militare, essenziali e prioritari per la tutela degli interessi nazionali e la difesa delle infrastrutture critiche

Le prime rudimentali tecniche di esplorazione subacquea, dalle campane del XVII secolo ai primi sommergibili tra Settecento e Ottocento, hanno posto le basi per lo sviluppo straordinario del settore nel XX secolo. Nel corso dei due conflitti mondiali, l'impiego dei sommergibili ha determinato l'apertura di un fronte strategico sommerso, alterando i paradigmi della guerra navale classica. Tale evoluzione si è consolidata durante la Guerra Fredda, periodo in cui la dimensione subacquea è assunta a pilastro della deterrenza nu-

* Professoressa ordinaria di diritto della navigazione e dei trasporti nell'Università di Bologna.



cleare e teatro di competizione geopolitica tra le superpotenze. Questo processo ha imposto una riconfigurazione giuridica ed operativa dell'ambiente marittimo, non più inteso come mera superficie di transito, ma come spazio multidimensionale articolato su diversi livelli di profondità.

Negli anni recenti, la rilevanza strategica del dominio subacqueo ha registrato una sensibile espansione, coinvolgendo in modo trasversale i profili economico, tecnologico e ambientale. L'attuale dipendenza sistemica da infrastrutture critiche sottomarine – cavi per telecomunicazioni, gasdotti, oleodotti, sensori oceanici¹ – impone la configurazione dei fondali marini come asset sensibili, soggetti a specifici regimi di protezione e vigilanza. In tale contesto, le principali potenze globali hanno intensificato i programmi di investimento in capacità *underwater*, quali sottomarini nucleari, veicoli autonomi (AUV e ROV) e tecnologie a bassa osservabilità, al fine di assicurare la preminenza operativa in questo scenario strategico. Tale evoluzione solleva complesse criticità sotto il profilo della certezza del diritto e della tutela ecosistemica. L'impervietà degli abissi e le oggettive difficoltà di monitoraggio in ambiente ostile rendono l'efficace applicazione delle norme di diritto internazionale una sfida giurisdizionale aperta. Parallelamente, l'intensificarsi delle attività antropiche nei fondali, dalle estrazioni minerarie alle operazioni militari, impone una riflessione urgente sulla sostenibilità ecologica e sul bilanciamento tra lo sfruttamento delle risorse e la conservazione degli equilibri sottomarini.

In un panorama geopolitico sempre più frammentato e segnato da crescenti spinte centrifughe, gli abissi si configurano oggi quale dominio strategico conteso, ove le prerogative di sovranità e la libertà di navigazione convergono in un complesso intreccio con le questioni connesse alla *cybersecurity*, all'economia digitale ed alla competizione per le risorse: si consolida il concetto di “dominio subacqueo”, inteso non più come mero spazio fisico, bensì come nuova e decisiva frontiera del potere marittimo contemporaneo. Tale evoluzione ha imposto la transizione della dimensione subacquea da ambito remoto e marginale a elemento centrale degli equilibri internazionali:

¹ Per maggiori approfondimenti sul tema si rinvia a E. Nigro, *I cavi sottomarini tra problemi giuridici e problemi spaziali*, in *Dir. trasp.*, 2024, 95 s.; C. Vagaggini, *Il regime giuridico dei cavi sottomarini: gli sviluppi normativi nello scenario internazionale, europeo e nazionale*, in *Riv. dir. nav.*, 2022, 179 s.; F. Martini, *La protezione dei cavi sottomarini tra intervento pubblico e interesse alla libertà dei mari*, in *Mercato, concorrenza, regole*, 2024, n. 1-2, 275 s.

garantirne la regolamentazione, il controllo e la tutela costituisce oggi una sfida fondamentale per il diritto internazionale, per le politiche di difesa e per la sostenibilità globale.

2. – La vocazione marittima dell'Italia e la sua centralità geopolitica nel bacino del Mediterraneo conferiscono al Paese un ruolo di rilievo che impone di elevare la dimensione marittima a cardine fondamentale dell'agenda di Governo. La natura multiforme e complessa di quella che viene definita "economia del mare" richiede, infatti, il superamento di una gestione frammentata in favore di una prospettiva organica, integrata e proiettata verso la sostenibilità, capace di concretizzarsi in una strategia nazionale coerente per l'intero comparto.

Questo obiettivo presuppone la creazione di un modello di *governance* centralizzato, in grado di armonizzare le diverse competenze istituzionali e di fungere da perno per il coordinamento delle azioni operative. In questa direzione si colloca la recente istituzione del Ministero per la protezione civile e le politiche del mare, organo a cui è stato affidato il compito di programmare ed amministrare il "bene mare", garantendo quella visione d'insieme degli interessi marittimi nazionali che fino ad oggi era mancata.

La priorità assoluta di questo nuovo dicastero è stata l'elaborazione del primo "Piano del mare", uno strumento strategico senza precedenti in Italia che, pur rispettando le prerogative delle singole amministrazioni, definisce gli indirizzi politici e gli obiettivi nazionali, assicurando quella sintesi degli interessi marittimi necessaria per tutelare e valorizzare appieno il potenziale economico e strategico del Paese ².

² Con la soppressione nel 1993 del Ministero della marina mercantile, istituito in Italia nel 1947, le competenze ad esso attribuite e collegate alla risorsa mare vennero ripartite fra diversi dicasteri. Oggi, infatti, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è il principale erede delle competenze che erano state in capo al Ministero della marina mercantile; al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica sono assegnate le funzioni relative alla protezione dell'ambiente marino e al Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste sono attribuite le competenze su pesca marittima ed acquacoltura, mentre il Ministero delle imprese e del *made in Italy* svolge funzioni in materia di estrazioni minerarie in mare. L'attuale governo, insediatosi nell'ottobre 2022, ha proceduto a istituire dapprima il Ministero per le politiche del mare e per il sud, di seguito trasformato, a distanza di poche settimane, nel Ministero per la protezione civile e le politiche del mare. Tuttavia, al nuovo ministero, per quanto riguarda le attribuzioni in materia di mare, non sono state cedute le frammentate competenze radicate nei diversi dicasteri, con il conseguente riconoscimento in capo allo stesso di un mero ruolo di indirizzo e coordinamento di tutte le attività legate al mare.

Il primo Piano del mare, relativo al triennio 2023-2025, approvato il 31 luglio 2023 dal Comitato interministeriale per le politiche del mare (Cipom)³, ha seguito un approccio omnicomprensivo e trasversale dei vari interessi sottesi alla risorsa mare, nell'intento di sostenere e promuovere lo sviluppo dell'industria marittima e la crescita economica del Paese in piena armonia con un uso sostenibile e sicuro delle sue risorse marine. Il Piano del mare 2023-2025 si è collocato, dunque, quale strumento di indirizzo politico e di coordinamento di un'unitaria strategia marittima nazionale, se del caso anche attraverso la previsione di successivi interventi normativi o amministrativi preventivamente condivisi nell'ambito del Cipom, da programmare nell'ottica dell'armonizzazione e della composizione tra i vari interessi coinvolti e dello sviluppo della *blue economy*.

Il suo impianto fondamentale è consistito in una serie di "indirizzi strategici", individuati dal legislatore e formalizzati nel Decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito in Legge 16 dicembre 2022, n. 204⁴. Essi hanno costituito i macro-obiettivi politici in materia di sviluppo della "risorsa mare", abbracciando materie dal contenuto ampio, al fine di realizzare la sintesi e il coordinamento delle principali funzioni amministrative afferenti al mare, le cui competenze negli anni si sono disperse e frammentate a scapito dell'efficienza della macchina amministrativa nello sviluppo della *blue economy* nazionale e della capacità di sviluppo in termini socio-economici delle potenzialità che riveste il settore marittimo.

Si rinvia al riguardo a G. Tellarini, *La strategia nazionale per il mare*, in questa *Rivista*, 2023, 123 s.

³ Pubblicato in G.U. n. 248 del 23 ottobre 2023. La redazione del nuovo Piano del mare è stata affidata ad un comitato di esperti, coordinato dalla Struttura di missione per le politiche del mare, che ha proceduto alla stesura del piano, successivamente allo svolgimento di una fase di confronto con i principali attori pubblici e privati che operano nel "sistema mare".

⁴ Pubblicata in G.U. n. 3 del 4 gennaio 2023. Si riportano, di seguito, gli indirizzi strategici, elencati nel Decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173: tutela e valorizzazione della risorsa mare dal punto di vista ecologico, ambientale, logistico, economico; valorizzazione economica del mare con particolare riferimento all'archeologia subacquea, al turismo, alle iniziative a favore della pesca e dell'acquacoltura e dello sfruttamento delle risorse energetiche; valorizzazione delle vie del mare e sviluppo del sistema portuale; promozione e coordinamento delle politiche volte al miglioramento della continuità territoriale da e per le isole, al superamento degli svantaggi derivanti dalla condizione insulare e alla valorizzazione delle economie delle isole minori; promozione del sistema-mare nazionale a livello internazionale, in coerenza con le linee di indirizzo strategico in materia di promozione e internazionalizzazione delle imprese italiane; valorizzazione del demanio marittimo, con particolare riferimento alle concessioni demaniali marittime per finalità turistico-ricreative.

I suddetti indirizzi strategici sono stati declinati in maniera trasversale all'interno del Piano del mare, in considerazione della notevole ampiezza del settore di riferimento, attraverso la definizione ed articolazione di sedici distinte direttrici fondamentali: spazi marittimi, rotte commerciali, porti, energia proveniente dal mare, transizione ecologica dell'industria del mare, pesca e acquacoltura, cantieristica, industria armatoriale, lavoro marittimo, conservazione degli ecosistemi e aree marine protette, dimensione subacquea e risorse geologiche dei fondali, sistema delle isole minori, turismo del mare, cambiamenti climatici, cooperazione europea e internazionale, sicurezza.

È evidente come la dimensione subacquea abbia assunto un ruolo strategico emergente anche nel più ampio contesto di una strategia marittima nazionale, quale definita con la redazione del primo Piano del mare, in cui si intrecciano esigenze di sicurezza nazionale, interessi industriali e impegni internazionali. L'ambiente subacqueo, ovvero la porzione d'acqua che si estende dalla superficie di mari, oceani, laghi e fiumi fino alle loro profondità, nonché lo stesso fondale, costituiscono una straordinaria fonte di risorse e di opportunità e una preziosa riserva ambientale, anche in funzione di regolazione climatica, rappresentando, allo stesso tempo, anche un nuovo e sfidante scenario di cooperazione e di competizione internazionale.

L'importanza strategica della dimensione subacquea è cresciuta esponenzialmente negli ultimi anni, spinta dalla concentrazione nei fondali di infrastrutture vitali per la sopravvivenza dei sistemi moderni, come i gasdotti ed elettrodotti del comparto energetico, i cavi in fibra ottica che veicolano quasi la totalità dei dati globali e i nuovi impianti per lo stoccaggio di anidride carbonica. Questa densità di assetti critici ha reso indispensabile lo sviluppo di una politica del dominio subacqueo che integri sinergie civili-militari, potenziamenti operativi ed un quadro normativo aggiornato alle attuali sfide geopolitiche, in cui l'Italia, grazie alla sua centralità geografica nel Mediterraneo, riveste un ruolo di custode naturale di snodi marittimi internazionali ⁵.

Gli attacchi recenti alle infrastrutture sottomarine, come il caso del gasdotto *Nord Stream*, hanno acceso i riflettori globali sulla fragilità dei collegamenti situati su fondali accessibili, richiamando gli Stati costieri alla responsabilità di

⁵ Si rinvia a G. Gugliotti, *La tutela dei cavi sottomarini: l'Italia aggiorna la difesa delle reti subacquee*, in questa *Rivista*, 2026, 161 s.; G. Savini Zangrandi, *Il ruolo geostrategico dei cavi sottomarini. Le interconnessioni digitali come possibile ambito sanzionatorio*, in *Geotrade*, 2/2021, 28 s.

vigilare sulla propria piattaforma continentale non solo per fini di sicurezza, ma anche per prevenire disastri ambientali derivanti da eventuali criticità. Questa consapevolezza ha sancito la centralità strategica del dominio subacqueo, spingendo l'Italia a potenziare le proprie capacità di difesa e monitoraggio attraverso investimenti mirati in tecnologie d'avanguardia e mezzi operativi moderni, necessari per tutelare un ecosistema tanto prezioso, quanto vulnerabile. In linea con tali esigenze, la strategia marittima nazionale definita nel primo Piano del mare eleva la dimensione subacquea a cardine della deterrenza integrata nell'ambito del Mediterraneo allargato, promuovendo una visione unitaria tra tutti gli attori del settore ed un solido coordinamento internazionale, in particolare all'interno della NATO e dell'Unione Europea, per garantire una protezione efficace e condivisa degli assetti vitali sottomarini.

In quest'ottica, il Piano del mare 2023-2025 ha riconosciuto la peculiare rilevanza strategica della dimensione subacquea e considerato prioritari due obiettivi da conseguire nel breve-medio termine: il primo, consiste in iniziative di investimento in attività di ricerca e sperimentazione dei fondali marini; il secondo, in interventi di regolamentazione, preservazione e messa in sicurezza di un ambiente tanto strategico, quanto vulnerabile ed esposto a innumerevoli rischi, sia naturali, sia antropici. In tale contesto, il Cipom può rappresentare l'organismo più idoneo per assicurare il necessario coordinamento delle iniziative da intraprendere in ambito nazionale, ma anche delle posizioni da assumere in sede internazionale.

A tal fine, l'Italia ha, inizialmente, istituito il Polo Nazionale della dimensione subacquea (PNS) ⁶, con sede a La Spezia, nell'intento di dotarsi di un soggetto in grado di catalizzare ed accelerare lo sviluppo e l'innovazione tecnologici, aggregando tutte le complesse ed articolate realtà attinenti al comparto: dalle istituzioni alle università, dal mondo della ricerca alla realtà industriale. Al PNS è attribuito, dunque, il compito di promuovere, facilitare e coordinare la cooperazione fra le strutture pubbliche e quelle private operanti nei molteplici ambiti e nelle varie aree specialistiche del settore della subacquea, al fine di conseguire in tale contesto, nel rispetto delle direttive ministeriali di riferimento, il potenziamento della ricerca tecnico-scientifica e dell'innovazione tecnologica, nonché l'incremento della competitività

⁶ Istituito con decreto del Ministro della difesa del 25 ottobre 2023, di concerto con i Ministri dell'università e della ricerca e delle imprese e del *made in Italy*.

dell'industria nazionale e la tutela della relativa proprietà intellettuale. Per il raggiungimento di tali obiettivi, il PNS indirizza le attività di ricerca e sviluppo nei settori dell'acustica e dell'elettroacustica subacquea, dell'idrodinamica, dei sistemi di comando e controllo, della produzione ed accumulazione di energia, dei mezzi *unmanned* e autonomi, della medicina subacquea ed iperbarica, della protezione *cyber* delle infrastrutture subacquee, nonché in ogni altro ambito correlato, attraverso la definizione di linee di sviluppo strategico, anche orientate a soddisfare le specifiche esigenze connesse alla difesa e alla sicurezza nazionale ed al coordinamento dei relativi progetti. Ai fini del consolidamento delle eccellenze industriali e tecnologiche, operanti a vario titolo nel settore subacqueo, nonché della valorizzazione dell'intera filiera industriale (a partire dalle *start up* fino alle piccole e medie imprese e alla industria nazionale), il PNS intende promuovere ogni forma possibile di strutturata cooperazione ed efficace sinergia, anche attraverso modelli associativi a carattere inclusivo e partecipativo, aperti alle università e alle strutture di ricerca pubbliche e private.

Dall'analisi del Piano del mare 2023-2025, tuttavia, emergeva anche la necessità di pervenire a una regolamentazione più articolata e puntuale della dimensione subacquea, soprattutto in relazione alla sicurezza e alla difesa sottomarina, alla tutela ambientale e alla protezione della biodiversità, alla gestione delle infrastrutture subacquee (reti energetiche e digitali), alla valorizzazione culturale e turistica (archeologia subacquea).

Nell'ultimo periodo, infatti, il Governo ha lavorato e messo a punto un disegno di legge recante disposizioni in materia di sicurezza delle attività subacquee, che prevedeva, peraltro, a tutela degli interessi nazionali nel campo della sicurezza delle attività subacquee, l'istituzione di un'Agenzia per la sicurezza delle attività subacquee.

Come si legge nella Relazione illustrativa del progetto di legge, tale iniziativa è rivolta a definire la disciplina delle attività destinate a svolgersi nelle aree sottoposte a giurisdizione italiana, come le acque territoriali, la piattaforma continentale e la zona economica esclusiva e, limitatamente alle infrastrutture di interesse nazionale, nell'alto mare. La finalità di tale disciplina è duplice e si rivolge sia alla tutela della vita delle persone, che operano nella dimensione subacquea, sia alla protezione dell'interesse della sicurezza nazionale.

Si giunge, dunque, all'approvazione della Legge 26 gennaio 2026, n. 9 ⁷ (*Disposizioni in materia di sicurezza delle attività subacquee*), che istituisce un quadro organico di norme, volto a disciplinare le attività destinate a svolgersi nella dimensione subacquea in aree sottoposte alla sovranità o comunque alla giurisdizione italiana e, limitatamente alle infrastrutture di interesse nazionale, nell'alto mare, prevedendo, peraltro, a tutela degli interessi dello Stato nel campo della sicurezza delle attività subacquee, l'istituzione di un'Agenzia per la sicurezza delle attività subacquee.

3. – Fino ad oggi il legislatore italiano non aveva ritenuto opportuno intervenire con una regolamentazione specifica che disciplinasse la dimensione subacquea e la navigazione sottomarina nell'ambito del Codice della navigazione o di altre leggi speciali, anche attraverso eventuali revisioni e aggiornamenti di disposizioni che, per l'epoca storica in cui sono stati emanati, non potevano affrontare problematiche sorte molto più di recente. Non contemplando, dunque, un sistema organico di norme in materia di dimensione sottomarina (per esempio, con riguardo alla immersione dei sottomarini, agli obblighi di superficie e di bandiera, ai profili di sicurezza delle attività subacquee), il nostro ordinamento doveva attingere ad un complesso insieme di fonti giuridiche, sia nazionali, sia internazionali.

Attraverso la ratifica della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (Montego Bay, 1982 – UNCLOS) ⁸, avvenuta con la Legge 2 dicembre 1994, n. 689 ⁹, l'Italia ha recepito nell'ordinamento interno la normativa di diritto internazionale, riguardante, nella specie, anche taluni aspetti connessi alla navigazione sottomarina, che trovano dunque applicazione in armonia con le disposizioni del Codice della navigazione. Quest'ultimo, offrendo una definizione di nave e galleggiante (art. 136) intesa in senso oltremodo ampio da parte della dottrina italiana ¹⁰, include in

⁷ Pubblicata in G.U. n. 21 del 27 gennaio 2026.

⁸ Per maggiori approfondimenti si rinvia, in particolare, a T. Treves, *La Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 10 dicembre 1982*, Milano, 1983, 4 s.; V. Starace, *La protezione dell'ambiente marino nella Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare*, in *Diritto internazionale e protezione dell'ambiente marino*, Milano, 1983, 804; T. Treves, *Il diritto del mare e l'Italia*, Milano, 1995, 4-5; T. Scovazzi, *Elementi di diritto internazionale del mare*, Milano, 2002, 35 s.

⁹ Pubblicata in G.U. n. 295 del 19 dicembre 1994, Suppl. Ord. n. 164.

¹⁰ Si veda per tutti M. Musi, *La nozione di nave*, Bologna, 2020.

tale nozione anche i sommergibili e, più in generale, i veicoli subacquei, con la conseguente applicazione agli stessi di tutte le prescrizioni codicistiche applicabili alle navi.

Non mancano, inoltre, nel Codice dell'ordinamento militare richiami alle navi militari e alle navi da guerra, comprese quelle subacquee, e ad altri più specifici riferimenti, quali, ad esempio, il servizio svolto a bordo di sommergibili e le relative indennità di imbarco, nonché i programmi di ammodernamento e rinnovamento anche di sommergibili.

Tuttavia, è indubbio che, alla luce dell'interesse sempre più strategico che assumono progressivamente i fondali marini e dell'attenzione che il primo Piano del mare 2023-2025 ha rivolto alla dimensione subacquea, la mancanza di una normativa interna specificamente diretta a disciplinare la navigazione sottomarina, soprattutto sotto il profilo della sicurezza e con riguardo alle attività subacquee ed ai soggetti coinvolti, abbia reso necessario un intervento del legislatore, oggi culminato nell'approvazione della citata Legge 26 gennaio 2026, n. 9, che si colloca in una prospettiva di crescente attenzione alla dimensione subacquea, quale nuovo ambito di interesse strategico, scientifico ed economico.

La normativa intende, infatti, istituire un quadro organico e unitario di disciplina, volto alla regolazione delle attività subacquee e iperbariche, alla tutela delle infrastrutture strategiche sottomarine e alla protezione degli operatori, istituendo a tal fine una nuova Agenzia per la sicurezza delle attività subacquee (ASAS). La nuova normativa, facendo, peraltro, richiamo al principio di specialità che distingue il diritto della navigazione, prevede che *“le disposizioni del codice della navigazione si applicano, in quanto compatibili, anche ai mezzi subacquei non militari idonei alla navigazione subacquea, con equipaggio, autonomi o a controllo remoto, salvo quanto diversamente previsto dalla presente legge”* (art. 30).

Dalla disamina delle norme che si andranno di seguito a esaminare emerge chiaramente come la nuova legge si configuri quale intervento finalizzato ad introdurre un modello innovativo, inteso a rafforzare la sicurezza nazionale della dimensione subacquea, attraverso un adeguato bilanciamento tra esigenze di difesa, tutela della libertà di navigazione e promozione dello sviluppo economico.

Le disposizioni finali e transitorie della Legge n. 9/2026, recante la disciplina in materia di sicurezza delle attività subacquee, sono volte a regolare il coordinamento della nuova normativa con l'ordinamento vigente e a disci-

plinare la fase di progressiva attuazione delle relative disposizioni. In particolare, esse stabiliscono l'entrata in vigore della legge l'11 febbraio 2026, prevedendo, tuttavia, che alcune disposizioni trovino applicazione differita fino al 30 dicembre 2027, al fine di consentire agli operatori del settore e alle amministrazioni competenti di adeguarsi gradualmente al nuovo quadro normativo ed organizzativo. Le medesime disposizioni precisano, inoltre, che restano ferme le competenze attribuite dalla normativa vigente alle amministrazioni pubbliche interessate, le quali continuano ad esercitare le proprie funzioni secondo le rispettive attribuzioni istituzionali, in un'ottica di coordinamento e continuità dell'azione amministrativa.

Viene, altresì, delimitato l'ambito di applicazione della disciplina, escludendo espressamente alcune categorie di attività che, per la loro natura o per le finalità perseguite, restano assoggettate a regimi normativi speciali: tra queste rientrano le attività militari, quelle di polizia giudiziaria e di pubblica sicurezza, le attività svolte dal Corpo nazionale dei vigili del fuoco, le attività di pesca, nonché le attività connesse alla sicurezza nazionale, anche in ambito cibernetico, e le attività subacquee aventi finalità turistico-ricreative e sportive. Attraverso tali previsioni, il legislatore intende garantire una ordinata transizione verso il nuovo assetto regolatorio, assicurando al contempo il necessario coordinamento sistematico con la disciplina previgente e con i settori già regolati da normative speciali.

3.1. – L'ambito di operatività della nuova normativa è espressamente circoscritto alle sole attività di natura civile svolte nell'ambiente subacqueo, definito dal legislatore come *“dimensione autonoma in termini fisici e tecnologici, che si estende dalla superficie di oceani, mari, fiumi e laghi, fino ai fondali”*¹¹.

A norma dell'art. 1, comma 1, le nuove disposizioni si applicano alle *“attività destinate a svolgersi nella dimensione subacquea”* all'interno di aree sottoposte a sovranità o giurisdizione nazionale¹², nonché, con specifico riguardo

¹¹ Così il preambolo del c.d. Ddl Subacquea, ora tradotto in legge.

¹² Il successivo art. 2, comma 1, lett. b), precisa che sono «zone marittime sottoposte alla giurisdizione nazionale» le acque interne nazionali e il mare territoriale nazionale, nonché, in relazione ai diritti e alla giurisdizione attribuiti dalle norme internazionali vigenti, la zona contigua nazionale, la zona economica esclusiva nazionale e la piattaforma continentale nazionale, di cui all'articolo 1 della Legge 21 luglio 1967, n. 613.

alle infrastrutture di interesse nazionale ¹³, nell'alto mare. Sono considerate "*attività della dimensione subacquea*" quelle che, svolte sul fondo del mare, delle acque di transizione e delle acque interne marine, nel relativo sottosuolo e nelle acque sovrastanti il fondo del mare, le acque di transizione e le acque interne marine, siano eseguite, anche parzialmente, ad una profondità pari o superiore a 40 metri dal livello medio del mare (art. 2, comma 1, lett. a). Sono, per contro, espressamente escluse (e restano, pertanto, disciplinate dalle rispettive normative di settore) le attività militari, di polizia giudiziaria e di pubblica sicurezza, quelle eseguite dal Corpo nazionale dei vigili del fuoco, la pesca, le attività di cui all'art. 32 della legge ¹⁴, le attività in materia di sicurezza nazionale anche cibernetica, le attività turistico-ricreative e quelle svolte per fini sportivi. Le disposizioni della presente legge non intendono pregiudicare le competenze comunque attribuite dalla disciplina vigente, che continuano ad essere svolte dalle amministrazioni pubbliche titolari (art. 1, comma 2).

Le finalità della Legge 26 gennaio 2026, n. 9 devono essere lette alla luce della crescente rilevanza strategica che la dimensione subacquea ha assunto negli ultimi anni, sia sotto il profilo economico, sia sotto quello della sicurezza nazionale. L'intervento legislativo si inserisce, infatti, in un contesto caratterizzato da una progressiva intensificazione delle attività svolte nei fondali marini – dalle operazioni industriali *offshore* alle attività di ricerca scientifica, fino alla gestione e manutenzione delle infrastrutture energetiche e di telecomunicazione – che ha reso evidente l'insufficienza di una disciplina

¹³ Le infrastrutture subacquee di interesse nazionale sono quelle che soddisfano uno o più requisiti tra quelli specificamente elencati all'art. 2, comma 1, lett. n).

¹⁴ L'art. 1 opera un rinvio all'art. 32 della medesima legge, prevedendo che le attività ivi disciplinate restino sottratte all'applicazione del regime generale introdotto dalla legge. Il richiamo all'art. 32 assume pertanto la funzione di delimitare l'ambito applicativo della normativa, in quanto tali attività sono assoggettate ad una disciplina speciale ed autonoma prevista dallo stesso legislatore. Si fa, infatti, riferimento, alle competenze in materia di protezione civile, sicurezza e controllo attribuite alla Marina Militare, al Corpo della Guardia di finanza, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera, all'Arma dei Carabinieri, alla Polizia di Stato, al Corpo nazionale dei vigili del fuoco, al Dipartimento della protezione civile della Presidenza del Consiglio dei ministri, ai sensi del codice della protezione civile, agli uffici consolari della Repubblica, all'Agenzia per la cybersicurezza nazionale, relativamente a determinate funzioni. In sostanza, le attività di cui all'art. 32 sono escluse perché sono già attribuite per legge a determinati corpi o amministrazioni pubbliche, le cui competenze restano ferme e continuano ad essere esercitate secondo la normativa propria.

frammentata e disomogenea. In questo quadro, una delle principali finalità della legge consiste nel creare un assetto normativo organico e coerente per la regolamentazione delle attività subacquee, superando il precedente sistema frammentato e composto da norme sparse e spesso settoriali. L'obiettivo è quello di fornire un quadro di riferimento chiaro e uniforme, che consenta di definire con precisione i soggetti coinvolti, le attività rilevanti e le responsabilità connesse al loro svolgimento.

Accanto a questa esigenza di sistematizzazione normativa, la legge persegue in modo esplicito una finalità di rafforzamento della sicurezza e della tutela della salute degli operatori che lavorano in ambiente subacqueo o iperbarico. Le attività subacquee, per loro natura, espongono infatti i lavoratori a rischi particolarmente elevati derivanti dalle condizioni ambientali, dalle pressioni elevate e dalla complessità delle operazioni tecniche. Per questo motivo la legge mira a definire standard più rigorosi in materia di qualificazione professionale, formazione e sorveglianza sanitaria degli operatori, nonché a introdurre procedure di controllo e monitoraggio delle attività svolte. Tale impostazione risponde all'esigenza di ridurre gli incidenti e di garantire condizioni di lavoro più sicure, collocando la sicurezza sul lavoro al centro della disciplina del settore.

Un ulteriore obiettivo della normativa riguarda la protezione delle infrastrutture critiche collocate sui fondali marini, che negli ultimi anni hanno acquisito un'importanza crescente per il funzionamento delle economie contemporanee. Cavi sottomarini per le telecomunicazioni, condotte per il trasporto di gas ed energia, impianti *offshore* e altre infrastrutture analoghe rappresentano infatti elementi fondamentali per la sicurezza energetica, digitale ed economica dello Stato. La legge intende quindi rafforzare gli strumenti di monitoraggio, prevenzione e controllo delle attività che si svolgono in prossimità di tali infrastrutture, al fine di ridurre i rischi derivanti da incidenti, interferenze o possibili azioni ostili. In questo senso, la disciplina della dimensione subacquea assume anche una chiara valenza strategica nell'ambito delle politiche di sicurezza nazionale.

La legge persegue, inoltre, la finalità di promuovere lo sviluppo della ricerca scientifica e dell'innovazione tecnologica nel settore subacqueo. I fondali marini costituiscono, infatti, un ambito di grande interesse per la ricerca oceanografica, ambientale e geologica, nonché per lo sviluppo di nuove tec-

nologie legate alla robotica subacquea, ai sistemi autonomi e alle tecniche di monitoraggio dei fondali. Attraverso l'introduzione di un quadro regolatorio più chiaro e di strumenti di coordinamento istituzionale, la normativa mira a favorire la collaborazione tra enti pubblici, università, centri di ricerca e imprese, creando condizioni più favorevoli per lo sviluppo di attività scientifiche e tecnologiche in questo settore.

Infine, la legge si propone anche di rafforzare il coordinamento tra le diverse amministrazioni pubbliche coinvolte nella gestione delle attività subacquee, superando la frammentazione delle competenze che in passato ha spesso caratterizzato questo ambito. La complessità delle attività che si svolgono nella dimensione subacquea richiede, infatti, il coinvolgimento di numerosi soggetti istituzionali – dalle autorità marittime alle amministrazioni competenti in materia di sicurezza del lavoro, ambiente, difesa e ricerca scientifica. Attraverso l'introduzione di nuovi strumenti di *governance* e di organismi dedicati, la legge mira quindi a garantire una gestione più efficiente e coordinata delle attività che interessano i fondali marini.

Nel complesso, le finalità della legge evidenziano come il legislatore abbia inteso affrontare la dimensione subacquea non soltanto come un ambito tecnico-specialistico, ma come un settore strategico che coinvolge interessi economici, scientifici e di sicurezza di primaria importanza. L'intervento normativo si configura, dunque, come un tentativo di costruire una politica pubblica organica della dimensione subacquea, capace di coniugare esigenze di sicurezza, sviluppo economico, tutela dell'ambiente e promozione dell'innovazione tecnologica. In questa prospettiva, la legge rappresenta un primo passo verso una regolazione più strutturata e consapevole di uno spazio – quello dei fondali marini – destinato ad assumere un ruolo sempre più centrale nelle dinamiche economiche e strategiche dei prossimi decenni.

3.2. – L'esplorazione e lo sfruttamento delle risorse presenti nell'ambiente subacqueo, così come la gestione delle infrastrutture sottomarine, implicano lo svolgimento di attività altamente specialistiche da parte di operatori e tecnici subacquei, spesso impegnati a bordo di mezzi che, in taluni casi, possono essere privi di equipaggio. La navigazione e le operazioni in immersione di tali unità, siano esse con o senza personale di bordo, comportano l'insorgenza di rischi tanto peculiari, assimilabili a quelli tipici della navigazione in

superficie (collisioni o guasti tecnici), ma aggravati dalla specificità dell'ambiente subacqueo, da rendere le manovre di soccorso e le procedure di recupero notevolmente più complesse ed onerose.

Al fine di garantire un efficace governo delle attività subacquee, nonché di assicurare la tutela dell'ambiente marino, dei fondali e degli operatori che vi prestano servizio, il Cipom aveva già prospettato l'istituzione dell'Agenzia per la sicurezza delle attività subacquee, dotandola di competenze di vigilanza, regolazione e coordinamento del traffico sottomarino non militare¹⁵. Nella nuova legge al Capo II l'Agenzia per la sicurezza delle attività subacquee (ASAS) è concepita quale ente di diritto pubblico, dotato di autonomia regolamentare, amministrativa, patrimoniale, organizzativa e contabile e finanziaria, nei limiti di quanto previsto dalla presente legge. Il Presidente del Consiglio (o l'autorità politica delegata per le politiche del mare) si avvale di tale organismo per l'attuazione tecnico-operativa delle funzioni di cui all'art. 3, ovvero in ordine all'alta direzione, alla responsabilità generale, agli indirizzi e al coordinamento delle politiche della dimensione subacquea, nonché per la promozione e adozione delle iniziative necessarie a favorire una collaborazione tra i soggetti istituzionali e gli operatori privati interessati, anche sul piano internazionale (art. 3, comma 2).

L'ASAS assume, dunque, un ruolo di coordinamento trasversale, con competenze che si estendono dal controllo delle attività subacquee civili alla definizione di *standard* tecnici per i mezzi subacquei, sino all'autorizzazione al passaggio in immersione di sommergibili civili battenti bandiera straniera nelle acque territoriali italiane.

Sotto il profilo strutturale, la nuova legge predispone un meccanismo che, pur collocandosi nell'alveo di attività a prevalente connotazione civile, riflette in modo marcato la centralità dei profili di sicurezza nazionale. La direzione dell'ASAS, infatti, è affidata ad un direttore generale che è nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro della difesa (e scelto «tra soggetti in possesso di adeguata e specifica esperienza e preparazione sulle tematiche proprie della dimensione subacquea e nella gestione dei processi di innovazione») (art. 4, comma 3).

Si noti come la previsione della nomina del direttore generale su proposta del Ministro della difesa rischia di essere suscettibile di configurare un collega-

¹⁵ Cfr. osservazioni dell'Associazione italiana di diritto marittimo (AIDIM), espresse in data 3 giugno 2025, 1.

mento strutturale con l'apparato militare, sebbene la disciplina sia formalmente orientata alla regolazione delle attività civili: una scelta, che potrebbe generare percezioni (e rischi reali) di condizionamento politico-militare sull'azione amministrativa, specie in relazione all'esercizio delle delicate funzioni di autorizzazione e controllo delle attività subacquee civili. Sarebbe probabilmente apparso più opportuno operare una distinzione maggiormente marcata tra il profilo di soggezione politica (la nomina) e quello operativo (collaborazione tecnica con le forze armate), prevedendo garanzie di terzietà e trasparenza.

L'organizzazione e il funzionamento dell'ASAS sono demandate ad un apposito regolamento, da adottarsi entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, che dovrà definire l'articolazione e la struttura interna, nonché la disciplina del personale (art. 5).

Sotto il profilo funzionale, le competenze istituzionali dell'ASAS sono delineate dall'art. 6, il quale contempla un elenco di attribuzioni, indubbiamente non esaustivo, vista l'espressione "in particolare", con cui si apre l'articolo stesso; tali funzioni sono riconducibili alle seguenti macro-aree:

a) cooperazione e promozione di relazioni internazionali in materia subacquea: cura della cooperazione con l'Unione europea e con i competenti organismi internazionali, nonché con i soggetti nazionali coinvolti (art. 6, comma 1, lett. *a*), promozione di accordi internazionali e stipula di intese tecniche con altri Paesi e organismi (art. 6, comma 1, lett. *n*);

b) coordinamento informativo e potestà amministrative: gestione delle interferenze con le attività militari (art. 6, comma 1, lett. *b*), rilascio di autorizzazioni alla navigazione in immersione civile (art. 6, comma 1, lett. *c*), segnalazione alle amministrazioni competenti di interferenze tra attività subacquee (art. 6, comma 1, lett. *d*), definizione dei requisiti per l'abilitazione al comando e alla conduzione di mezzi subacquei, delle caratteristiche e delle dotazioni minime di sicurezza dei mezzi idonei alla navigazione subacquea, nonché del percorso formativo per l'iscrizione nel registro degli operatori subacquei (art. 6, comma 1, lett. *g*);

c) sicurezza e prevenzione: definizione delle misure necessarie a prevenire, attenuare o rimuovere pericoli gravi e imminenti derivanti da attività rischiose svolte nella dimensione subacquea e monitoraggio dei rischi connessi a relitti e infrastrutture (art. 6, comma 1, lett. *e*), promozione dell'analisi dei rischi connessi a manufatti, relitti e infrastrutture pericolose (art. 6, comma 1,

lett. *f*), sostegno allo sviluppo della capacità nazionale di soccorso ed estrazione da mezzi subacquei sinistrati (art. 6, comma 1, lett. *h*), potestà di prescrivere l'installazione di sensori/strumenti su infrastrutture e mezzi per monitoraggio sismico, ambientale e di sicurezza (art. 6, comma 1, lett. *i*);

d) promozione e ricerca: sostegno allo sviluppo di competenze e capacità tecnologiche in materia subacquea (art. 6, comma 1, lett. *i*), alla conoscenza multidisciplinare dell'ambiente subacqueo (art. 6, comma 1, lett. *l*), alla diffusione della cultura della sicurezza (art. 6, comma 1, lett. *m*), valorizzazione dei risultati della ricerca e innovazione (art. 6, comma 1, lett. *o*), promozione della formazione universitaria (art. 6, comma 1, lett. *q*)¹⁶.

L'art. 6 della legge va, comunque, considerato insieme a quanto stabilito dall'art. 4, comma 4, che prevede che *“l'attività dell'Agenzia è regolata dalla presente legge e dalle disposizioni la cui adozione è prevista dalla stessa”*, per cui le attività che l'ASAS svolge sono regolate o dalla legge o dalle fonti da essa previste, ovvero i regolamenti. Ai sensi dell'art. 9, al Presidente del Consiglio o all'autorità politica delegata spetta il compito di trasmettere al Parlamento una relazione annuale sulle attività svolte.

L'ASAS è chiamata a interagire strettamente con le amministrazioni militari e marittime, con evidenti profili di coordinamento, ma anche di potenziale sovrapposizione. In particolare, l'art. 12 obbliga la condivisione informativa tra Agenzia, Marina militare, Guardia di finanza, Capitanerie di porto e Agenzia per la cybersicurezza nazionale. Sotto tale ultimo profilo, parrebbe opportuna una più chiara definizione e delimitazione dei rapporti interistituzionali, al fine di evitare il rischio di conflitti di attribuzioni tra l'ASAS e le autorità già competenti in materia.

Di significativo rilievo è il secondo comma dell'art. 12, il quale prevede che l'Agenzia possa elaborare le informazioni relative alle attività militari fornite dalle competenti autorità militari e restituire alle stesse un quadro completo, nel rispetto delle classificazioni di sicurezza. Al riguardo, non può sottacersi come la previsione comporti il rischio di creare tensioni fra esigenze di riservatezza militare e necessità di accesso alle informazioni relative alle attività civili.

¹⁶ L'importanza di tali ultime funzioni in capo all'Agenzia non è da sottovalutare, in quanto la stessa legge attribuisce agli organi di direzione politica il compito di promuovere *“l'adozione di migliori pratiche e di misure rivolte allo sviluppo tecnologico e scientifico in materia di attività subacquee”* (art. 3, comma 2).

Inoltre, va osservato che il provvedimento riconosce l'esigenza di promuovere la cooperazione e lo scambio informativo tra le parti coinvolte, escludendo tuttavia in maniera esplicita le attività militari dal proprio ambito di applicazione. Da ciò discende l'ulteriore rischio di generare meccanismi di coordinamento non sufficientemente definiti (in merito alla natura e ai limiti delle "segnalazioni", nonché alle procedure di intervento nelle zone in cui coesistono attività militari e civili). Parrebbe dunque opportuna una regolamentazione puntuale dei casi di conflitto di competenza, accompagnata da una sistematica definizione dei criteri di prevalenza tra interessi pubblici e privati (sicurezza nazionale, libertà di navigazione, sfruttamento economico delle risorse).

La nuova disciplina introduce poi un sistema preventivo ed autorizzatorio per la gestione di quelle attività subacquee che possano interferire con altre operazioni civili o militari.

L'art. 10 (*Gestione delle interferenze nella dimensione subacquea*) stabilisce un obbligo di comunicazione preventiva all'Agenzia, con un preavviso non inferiore a quindici giorni, a carico del soggetto che intenda svolgere «attività della dimensione subacquea». L'ASAS trasmette la comunicazione alle autorità competenti e, entro dieci giorni, può adottare misure di mitigazione, qualora ricorrano determinate condizioni (interferenza con attività comunicate o autorizzate, interferenze con attività di superficie, interferenze con attività militari segnalate, rischio di manomissione di cavi o condotte) (commi 2 e 3).

Di peculiare rilevanza appare il quarto comma della norma da ultimo richiamata, che, «fatte salve le ordinarie condizioni di esercizio del passaggio inoffensivo in emersione», consente l'autorizzazione alla navigazione in immersione di sommergibili civili battenti bandiera straniera durante il passaggio inoffensivo nelle acque territoriali per «ragioni economiche, turistiche o logistiche», documentate da colui che fa istanza, anche stabilendo i requisiti e le dotazioni tecnologiche necessari a garantire l'identificazione e il tracciamento delle attività in immersione per finalità di sicurezza. Sebbene la Legge n. 9/2026 precisi all'art. 1, comma 1, che «restano fermi gli obblighi internazionali», la suddetta previsione parrebbe incidere sul principio, di cui all'art. 20 UNCLOS, relativo all'obbligo dei sottomarini di navigare in superficie durante il passaggio inoffensivo. Tuttavia, la norma non potrà essere letta come una vera e propria deroga al diritto internazionale, ovvero al regime del passaggio inoffensivo, ma come una previsione interna che non modificando in

alcun modo tale regime e, dunque, non incidendo sull'art. 20 UNCLOS, visti peraltro i richiami della stessa legge al rispetto del diritto internazionale, in conformità proprio ad esso, la norma dovrà essere interpretata come una previsione che introduce un potere autorizzatorio dello Stato a consentire, in via eccezionale e controllata, specifiche attività che esulano dal diritto di passaggio disciplinato dalla UNCLOS.

All'interno del quadro normativo in esame, l'ASAS è investita di specifici poteri di regolazione e vigilanza, finalizzati a garantire la sicurezza e la conformità dei mezzi subacquei non militari. All'Agenzia, infatti, è conferito il potere di definire (di concerto con vari ministeri) gli *standard* minimi di sicurezza per i mezzi subacquei non militari (in particolare sistemi di estrazione di emergenza, *transponder* e sistemi di localizzazione subacquea), nonché le relative procedure di verifica; viene, inoltre, previsto che siano considerati idonei alla navigazione i mezzi conformi agli *standard* internazionali di riferimento (art. 15).

All'Agenzia è affidato anche il compito di promuovere lo sviluppo della capacità nazionale di soccorso ed estrazione di persone da mezzi subacquei civili sinistrati, avvalendosi della Marina militare, del Comando generale delle Capitanerie di porto, del Corpo nazionale dei vigili del fuoco e del Comando generale della Guardia di finanza e ferme restando le competenze stabilite dalla normativa vigente per il coordinamento della ricerca e il soccorso in mare e le specifiche capacità per il soccorso ai sommergibili militari sinistrati (art. 14). L'attribuzione all'Agenzia del compito di promuovere lo sviluppo della capacità nazionale di soccorso ed estrazione solleva l'interrogativo se essa debba esercitare tale funzione sollecitando il potenziamento delle attività esercitate dagli altri soggetti (indicati nella disposizione) ovvero possa anche intervenire direttamente, quanto meno a titolo sussidiario.

L'art. 17 attribuisce all'ASAS la possibilità di collaborare con il Polo nazionale della dimensione subacquea e gli enti pubblici di ricerca, al fine di adottare apposite linee guida – non vincolanti – per lo sviluppo di tecnologie subacquee e lo sviluppo di soluzioni tecnico-scientifiche innovative (sotto il profilo, tra gli altri, della sicurezza dei mezzi, del relativo tracciamento, della prevenzione di collisioni, della mappatura dei fondali).

3.3. – Nel Capo III della Legge n. 9/2026 il legislatore interviene direttamente sulla regolamentazione operativa dello spazio subacqueo e delle attivi-

tà tecniche che in esso si svolgono. Gli articoli 10, 11 e 12, letti congiuntamente, delineano un modello di *governance* delle interferenze nella dimensione subacquea fondato su tre profili – autorizzazione, comunicazione e cooperazione informativa – e volto ad assicurare un controllo preventivo e coordinato delle attività subacquee in linea con l'obiettivo generale della legge di rafforzare la sicurezza e la gestione strategica di tale spazio operativo. In tale prospettiva, il legislatore compie un salto qualitativo rispetto alla precedente disciplina frammentata delle attività subacquee, che fino ad oggi era disseminata tra diritto della navigazione, normativa sulla sicurezza del lavoro, disposizioni ambientali e regolamentazioni tecniche settoriali. Il Capo III si propone, dunque, di costruire una disciplina organica dello spazio subacqueo quale ambito di rilevanza strategica, non solo per ragioni di sicurezza del lavoro, ma anche per la protezione delle infrastrutture critiche sottomarine e per la gestione di un ambiente sempre più interessato da attività economiche e tecnologiche complesse.

L'articolo 10 introduce un obbligo di comunicazione preventiva delle attività subacquee all'autorità competente, nell'intento di rispondere ad un'esigenza di controllo *ex ante* delle operazioni che si svolgono nel dominio subacqueo, contraddistinto da caratteristiche peculiari sotto il profilo della sicurezza e della difficoltà di sorveglianza. La comunicazione preventiva assume, pertanto, una funzione di gestione delle interferenze nella dimensione subacquea e, dunque, di coordinamento tra le diverse attività che possono svolgersi nello stesso spazio fisico, come operazioni industriali, scientifiche, energetiche o infrastrutturali. Sotto il profilo teorico, la norma realizza una tipica forma di amministrazione preventiva del rischio, riconducibile al paradigma della regolazione dei sistemi complessi, già diffuso in altri settori: l'autorità non si limita a reagire a situazioni di pericolo già manifestatesi, ma costruisce un sistema informativo che consente di anticipare e prevenire le interferenze operative tra soggetti diversi.

Nel bilanciamento degli interessi, sottesi a più istanze riferite al medesimo contesto spaziale e temporale, dovrà essere accordata priorità alle attività maggiormente idonee ad assicurare l'interesse pubblico, con particolare riferimento alla sicurezza nazionale e all'installazione e alla protezione delle infrastrutture di interesse nazionale (art. 10, comma 6). Se l'art. 10 introduce un meccanismo di prevenzione e gestione delle possibili interferenze tra atti-

vità diverse, l'art. 11 svolge una funzione complementare e strumentale, poiché istituisce un sistema informativo volto a garantire all'Agenzia per la sicurezza delle attività subacquee la conoscenza tempestiva dei titoli abilitativi e dei provvedimenti amministrativi che incidono sullo svolgimento di tali attività. La norma impone, infatti, alle amministrazioni competenti al rilascio di autorizzazioni, concessioni o altri provvedimenti regolatori relativi ad attività di superficie o subacquee, che possano interferire con la dimensione subacquea, l'obbligo di comunicare tali atti all'Agenzia immediatamente e, comunque, entro cinque giorni dalla loro adozione.

La disposizione introduce, quindi, un obbligo di cooperazione amministrativa finalizzato alla circolazione delle informazioni tra pubbliche amministrazioni e alla creazione di un quadro conoscitivo unitario delle attività che si svolgono nello spazio subacqueo. In un contesto caratterizzato dalla presenza di molteplici autorità competenti e dalla crescente intensificazione di attività economiche, infrastrutturali e scientifiche nel mare e nei fondali marini, la previsione di un flusso informativo centralizzato assume un ruolo essenziale per consentire all'Agenzia di esercitare efficacemente le funzioni di monitoraggio, coordinamento e prevenzione delle interferenze previste dalla legge. Attraverso la comunicazione dei titoli abilitativi, l'Agenzia può infatti acquisire tempestivamente informazioni sulle attività autorizzate, verificare la possibile sovrapposizione tra operazioni diverse e, ove necessario, attivare i meccanismi di coordinamento. Il termine particolarmente breve fissato dalla norma evidenzia il carattere operativo e preventivo della disposizione, che mira a garantire un controllo costante ed aggiornato delle attività incidenti sulla dimensione subacquea. Sotto il profilo giuridico, l'obbligo di comunicazione non incide sulla validità o sulla efficacia dei titoli rilasciati dall'amministrazione competente, ma costituisce uno strumento di coordinamento amministrativo, volto a rafforzare la sicurezza delle operazioni e la tutela delle infrastrutture presenti nel contesto subacqueo.

In tale contesto si inserisce anche l'art. 12, che rafforza il sistema delineato dalle norme precedenti, introducendo un meccanismo di cooperazione e condivisione delle informazioni tra amministrazioni e soggetti coinvolti, ovvero tra Agenzia, Marina Militare, Comando Generale della Guardia di finanza, Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto e Agenzia per la cybersicurezza nazionale. Tale sistema intende garantire un flusso informa-

tivo efficace, al fine di concorrere alla prevenzione delle interferenze tra attività militari e tra attività militari e civili svolte nella dimensione subacquea. Ciò contribuisce alla costruzione di un sistema di *governance* della dimensione subacquea fondato sulla condivisione delle informazioni tra le amministrazioni coinvolte e sul ruolo centrale dell'Agenzia quale soggetto deputato alla supervisione e alla sicurezza delle attività svolte nei fondali marini.

Con riguardo alle infrastrutture subacquee, l'art. 13 svolge una funzione centrale in termini di sicurezza, definendo le misure necessarie per evitare rischi di interferenza in danno delle stesse nelle zone marittime sottoposte alla giurisdizione nazionale e, limitatamente a quelle di interesse nazionale appartenenti a soggetti di nazionalità italiana, anche in alto mare.

La disposizione attribuisce all'Agenzia per la sicurezza delle attività subacquee specifiche funzioni in ordine: all'individuazione e monitoraggio delle attività subacquee che possano costituire un rischio per infrastrutture, quali piattaforme, isole artificiali, strumenti di ricerca, cavi e condotte; alla definizione delle misure per la verifica, la ricognizione, il monitoraggio e la sorveglianza dell'intera rete delle infrastrutture subacquee di interesse nazionale, favorendo l'impiego sinergico dei mezzi e lo scambio informativo; alla definizione dei piani di emergenza per il ripristino della funzionalità di cavi e condotte oggetto di rottura o danneggiamento; alla prevenzione, alla mitigazione e al contrasto di fenomeni di inquinamento connessi a incidenti infrastrutturali; alla promozione del coordinamento tra le amministrazioni competenti; alla definizione del percorso dei cavi e delle condutture. La norma, dunque, introduce una logica di sicurezza "di sistema", volta non solo alla reazione agli eventi dannosi, ma soprattutto alla prevenzione dei rischi derivanti dalle attività svolte nella dimensione subacquea.

La Legge n. 9/2026 offre, altresì, una disciplina in materia di mezzi subacquei non militari, definendo il quadro dei requisiti tecnici, delle condizioni di impiego e dei profili di sicurezza relativi a tali unità. L'art. 15 riconosce all'Agenzia, di concerto con vari Ministeri, il compito di stabilire i requisiti e le dotazioni minime di sicurezza, che devono possedere i mezzi subacquei non militari, operanti nelle acque interne, nel mare territoriale, nella piattaforma continentale e nella zona economica esclusiva, nonché di definire le relative procedure di verifica e di certificazione, anche in collaborazione con enti di normazione tecnica o soggetti accreditati a livello nazionale ed

internazionale. L'idoneità all'utilizzo di tali mezzi è subordinata al rispetto degli standard internazionali di riferimento compatibili con quelli definiti dall'Agenzia, la quale dovrà individuare anche le procedure di verifica dell'idoneità al loro utilizzo.

Nell'intento di assicurare che le attività operative siano svolte esclusivamente da personale adeguatamente formato e qualificato, l'art. 16 disciplina il tema del comando, della conduzione e del controllo dei mezzi subacquei, stabilendo che tali funzioni possano essere esercitate esclusivamente da soggetti in possesso di una specifica qualificazione professionale, i cui programmi formativi e procedure di verifica dei requisiti sono demandati a successivi decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, adottati d'intesa con vari ministeri competenti. In particolare, la norma impone al comandante dei mezzi subacquei non militari, battenti bandiera italiana e destinati al trasporto di persone o merci o con equipaggio a bordo, il possesso di una speciale qualificazione professionale, riferita al comando di mezzi subacquei, aggiuntiva rispetto a quella richiesta per il comando di navi battenti bandiera italiana; analogamente, colui che conduce o, comunque, controlla mezzi subacquei non militari senza equipaggio, anche autonomi, dal territorio dello Stato o da navi battenti bandiera italiana deve essere in possesso di una speciale qualificazione professionale.

La norma introduce, quindi, un sistema di professionalizzazione e certificazione delle competenze, volto a garantire standard elevati di sicurezza nelle operazioni subacquee, in considerazione dei rischi tecnici, ambientali ed infrastrutturali connessi a tali attività. A presidio di tale obbligo è prevista una sanzione amministrativa pecuniaria per chiunque assuma o mantenga il comando, la conduzione o il controllo di mezzi subacquei in assenza della prescritta qualificazione professionale, mediante applicazione dei criteri previsti dalla Legge n. 689/1981.

3.4. – Nel nostro ordinamento la nozione di nave è riferita, in senso lato, a qualunque costruzione avente caratteristiche tecniche che la rendono atta a galleggiare e a spostarsi sulle acque (emerse o immerse), nonché caratteristiche funzionali, individuabili nella sua destinazione al trasporto, in via immediata o mediata, di persone o cose su acque marittime (portuali o extrapor-

tuali) o interne (fluviali o lacuali)¹⁷. Il riferimento al concetto di trasporto, contenuto nel primo comma dell'art. 136 cod. nav., deve essere inteso, stando alla citata relazione al Codice della navigazione, "*non nel significato ristretto di trasferimento di persone o di cose da un luogo ad un altro, bensì in un significato più ampio, qual è usato dalla dottrina, di spostamento in un determinato spazio di un qualsiasi corpo per qualsiasi fine. In tal modo trasporto su acqua coincide con navigazione e la nave si può definire come mezzo di trasporto per acqua a qualsiasi scopo*"¹⁸.

Ne consegue, inevitabilmente, che i sommergibili, e più in senso lato i veicoli subacquei, non possono non essere qualificati come navi ai sensi dell'art. 136 cod. nav., e ciò alla luce dell'interpretazione della norma in senso ampio,

¹⁷ Si rinvia a G. Berlingieri, *Tra la nave e il galleggiante ci sta di mezzo il fisco*, nota a Cass. 15-11-1994, n. 9589, in *Dir. mar.*, 1996, 1008 s., in cui si precisa che le caratteristiche della mobilità ed attitudine alla navigazione, pur costituendo imprescindibili elementi oggettivi della nave, peraltro presupposti, anche se non espressamente enunciati, nella definizione di cui all'art. 136, comma 1, cod. nav., non sono sufficienti a qualificare la nave, "*se con esse non concorre la destinazione effettiva alla navigazione, ben potendo avvenire che una costruzione potenzialmente idonea a navigare sia in concreto destinata ad uno scopo diverso*". Per maggiori approfondimenti sulla nozione di nave si rinvia a G. Pescatore, *Nave. I) Diritto della navigazione*, in *Enc. giur.*, XX, Roma, 1990, 1 s.; G. Vermiglio, *La nave e l'aeromobile*, in *Il cinquantenario del codice della navigazione*, a cura di L. Tullio-M. Deiana, Cagliari, 1993, 114 s.; M. Carretta, *La nave*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, a cura di A. Antonini, vol. I, Milano, 2007, 299 s.

¹⁸ Si rinvia per un inquadramento generale del trasporto come operazione materiale a U. La Torre, *La definizione del contratto di trasporto*, Milano, 2000, 11 s. Pur alla luce dell'ampiezza del concetto di trasporto, è stato evidenziato come dal dettato letterale dell'art. 136 cod. nav. risulti labile il confine tra le nozioni di nave e galleggiante, sia con riguardo al profilo dello scopo specifico della navigazione, sia con riguardo a quello più generale della destinazione, tanto che autorevole dottrina rileva come nella suddetta norma coesisterebbero due nozioni di nave: una in senso stretto ed una in senso lato ed in quest'ultima convergerebbero sia le navi in senso proprio e tecnico (distinte in navi maggiori e minori), sia i galleggianti; si rinvia al riguardo a Musi, *La nozione di nave*, cit., 67 s., il quale osserva come l'art. 62 reg. nav. int., che potrebbe trovare applicazione per analogia anche a quella marittima, precisa che "*si considerano galleggianti le costruzioni che non siano dotate di mezzi di propulsione propria*", "*in mancanza di elementi dai quali risulti la destinazione prevalente a servizi attinenti alla navigazione*". Secondo l'A. "*l'aggettivo 'prevalente' e la richiesta al proprietario dell'unità di presentare, al momento dell'iscrizione, una dichiarazione circa la destinazione della stessa (...) permettono di sciogliere il bandolo del problema. Non parrebbe, infatti, più necessario disquisire sull'ampiezza del concetto di 'trasporto': se emerge che il mezzo ha una destinazione prevalente ai servizi ausiliari, allora è un galleggiante, se non si riesce ad avere piena contezza di tale prevalenza, allora ci si avvale del parametro sussidiario della insussistenza di strumenti di propulsione propria, negli altri casi è una nave*".

accolta dalla più autorevole dottrina italiana. Tuttavia, per il carattere generale del dettato, l'art. 136 cod. nav. non fornisce una descrizione delle varie tipologie di navi, determinando, conseguentemente, la necessità di fare richiamo ad altre fonti normative sia a livello internazionale, sia in ambito nazionale.

A livello internazionale, la UNCLOS non fornisce alcuna definizione di nave, e introduce unicamente all'art. 20 un generico riferimento a "*sottomarini e altri veicoli subacquei*" e tantomeno interviene a disciplinare il moderno fenomeno dei veicoli subacquei autonomi – e ciò non può che trovare giustificazione nel fatto che la suddetta Convenzione è stata elaborata in un'epoca caratterizzata sostanzialmente dalla inesistenza di tali mezzi. Anche volendo richiamare ulteriori convenzioni internazionali in materia, si rinvia la mancata elaborazione di una definizione univoca di nave, ricorrendo piuttosto la tendenza generale ad accogliere nozioni per lo più allargate di nave, a prescindere non solo dalla presenza o meno di mezzi di propulsione, ma anche dall'esistenza o meno di un equipaggio a bordo del mezzo.

La navigazione sottomarina, tradizionalmente limitata ad attività di natura militare e a più ridotte applicazioni nel settore civile, sta assistendo oggi a una fase di profonda trasformazione, grazie allo sviluppo tecnologico e alla progettazione e diffusione di veicoli subacquei autonomi e di droni sottomarini. Queste moderne tecnologie trovano impiego sia in ambito civile, per attività di ricerca scientifica, monitoraggio ambientale, manutenzione di infrastrutture energetiche *offshore* e archeologia subacquea, sia in ambito militare, per operazioni finalizzate alla sorveglianza, alla difesa nazionale, alla protezione di cavi e condotte sottomarine e alla raccolta di informazioni strategiche.

In un contesto come quello subacqueo, sui cui fondali si sta progressivamente estendendo l'interesse globale (dalle risorse ivi presenti al ruolo strategico che assumono), e caratterizzato, tuttavia, da un ambiente scarsamente ospitale e di difficile accesso, ha avuto avvio un processo di profonda innovazione tecnologica, che ha portato alla produzione e diffusione di mezzi senza pilota (*unmanned*), in grado di garantire considerevoli vantaggi, tanto in termini di tutela e protezione della vita umana in un contesto potenzialmente ostile, quanto in termini di efficacia nello sfruttamento delle risorse marine, nelle attività di ricerca e monitoraggio, nella gestione delle attività manutentive delle infrastrutture subacquee *offshore*. In un prossimo futuro, gli abissi marini saranno protagonisti di un forte incremento di attività subacquee (civili e mili-

tari) di svariato genere, svolte con mezzi dotati di equipaggio a bordo oppure con mezzi di tipo autonomo e finalizzate alla ricerca ed alla utilizzazione di risorse energetiche e minerarie, alla posa di infrastrutture di comunicazione, ad attività finalizzate alla ricerca scientifica e alla difesa e sicurezza nazionale.

Nell'apparato definitorio, di cui alla Legge 26 gennaio 2026, n. 9, l'art. 2, lett. *p*, stabilisce che per mezzi subacquei si intendono quelle unità idonee a svolgere attività di navigazione sotto la superficie marina, comprensive tanto dei sistemi a controllo remoto quanto di quelli a funzionamento autonomo, con o senza equipaggio ¹⁹.

Al riguardo, può osservarsi come la nuova legge difetti di una coerente uniformità terminologica, in quanto da un'attenta disamina del testo emerge l'impiego di espressioni differenti: l'art. 2, lett. *a*, menziona i "*veicoli subacquei*", mentre l'art. 2, lett. *d*, fa riferimento a "*mezzi, strutture o veicoli subacquei*". Analogamente, negli articoli successivi il lessico appare non univoco: l'art. 6, comma 1, lett. *c*, introduce il termine "*sommersibile*", che ricorre nuovamente all'art. 10, comma 4, e ancora agli artt. 14 e 17. In particolare, l'art. 14 (*Soccorso a mezzi subacquei civili sinistrati*) attribuisce all'ASAS, come si è visto, la funzione di promuovere lo sviluppo della capacità nazionale di soccorso ed estrazione delle persone da mezzi subacquei civili sinistrati, impiegando ancora una volta la nozione generica di "*mezzo subacqueo*", parallelamente ad un espresso richiamo ai "*sommersibili militari sinistrati*"; altrettanto si rinviene nell'art. 17 (*Sviluppo di tecnologie subacquee*) specifici riferimenti ai "*mezzi subacquei*", così come ai "*sommersibili civili sinistrati*".

Si tratta di un'eterogeneità lessicale che rischia di generare un'incertezza interpretativa, specie ove si consideri che l'ambito tecnologico subacqueo è connotato dall'impiego di mezzi con o senza equipaggio distinti dai tradizionali sommersibili. Stante, peraltro, la definizione di mezzi subacquei delineata dal legislatore ed intesa in senso ampio, sarebbe stato quanto mai preferibile, per non dire scontato, farne univoco richiamo nel testo, evitando il ricorso a termini differenti, al fine di assicurare una maggiore precisione e, al contempo, un'armonizzazione terminologica coerente con le esigenze della materia ²⁰.

¹⁹ La norma richiamata nel testo dispone testualmente che sono mezzi subacquei quelli "*idonei alla navigazione subacquea, anche operanti in autonomia o a controllo remoto con o senza equipaggio a bordo*".

²⁰ A tale proposito, l'Associazione italiana di diritto marittimo (AIDIM), nell'ambito delle proprie osservazioni espresse in data 3 giugno 2025, aveva suggerito di adottare, per l'intero *corpus* nor-

3.5. – La Legge n. 9/2026 regola in modo articolato al Capo IV, intitolato “Attività subacquee e iperbariche”, le attività svolte in ambiente subacqueo e iperbarico ed effettuate da operatori professionali e da imprese specializzate, rinviando la regolamentazione di taluni aspetti di dettaglio a una successiva disciplina attuativa. Le attività svolte dalle imprese subacquee sono molteplici e variegate (es. posa di strutture *off-shore*, cavi e condotte; attività ispettive; salvataggio; recupero di relitti) e, al fine di garantire le necessarie condizioni di sicurezza, è essenziale che tali attività siano esercitate da personale debitamente formato ed altamente qualificato e siano svolte in conformità a rigorose procedure organizzative ed operative.

La nuova normativa segna un passaggio rilevante nel diritto del lavoro marittimo e della sicurezza delle attività subacquee, poiché configura per la prima volta un regime normativo unitario per le professioni che operano nella dimensione subacquea, superando la precedente frammentazione normativa, costituita da regole tecniche, prassi amministrative e discipline settoriali ²¹.

mativo, la sola espressione di “mezzo subacqueo”, specificando in sede definitoria che essa ricomprende “veicoli, strutture, sommergibili, sottomarini, battelli, motoscafi, scooter, trasportatori, droni o altri mezzi che possono navigare e operare in immersione”.

²¹ Il precedente quadro normativo, caratterizzato dall'assenza della necessaria organicità, era, infatti, costituito dalla disciplina del Codice della navigazione e dal Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione in materia di palombari operanti in ambito portuale. Verso la fine degli anni Settanta lo sviluppo delle attività *off-shore* per lo sfruttamento degli idrocarburi e l'evoluzione delle tecniche del lavoro subacqueo hanno sollecitato nuovi interventi normativi di settore, in forza della necessità di riconoscere la categoria dei sommozzatori, distinguendola da quella dei palombari, e di disciplinarne l'impiego. Con il Decreto ministeriale 13 gennaio 1979 viene istituita la categoria dei sommozzatori “in servizio locale, quale personale addetto ai servizi portuali” (art. 1), profilando una disciplina che richiama quella già sussistente prevista per i palombari. Appare evidente come tale disciplina, visto l'espresso riferimento ai “servizi portuali”, non si estenda agli operatori subacquei operanti in mare aperto. Il successivo D.P.R. n. 886/1979 interviene a disciplinare molteplici aspetti relativi alle attività *off-shore* destinate allo sfruttamento degli idrocarburi, dedicando una sola disposizione (art. 53), rubricata “Impiego di operatori subacquei”, alla disciplina delle attività svolte da sommozzatori per il posizionamento delle piattaforme, per l'ispezione e la manutenzione delle attrezzature sommerse o per lavori assimilabili. La disposizione, come evidente, è rivolta a disciplinare l'attività degli operatori subacquei che operano nello specifico settore dello sfruttamento *off-shore* degli idrocarburi, non estendendosi pertanto alle attività subacquee svolte al di fuori di tale ambito (ad es. con riguardo alla posa di cavi per telecomunicazioni e condotte idrauliche, operazioni di salvataggio e attività archeologiche). Infine, il generico richiamo nel suddetto art. 53 all'applicazione delle “regole della buona tecnica” nello svolgimento delle attività subacquee, senza tuttavia alcun rife-

Con riguardo all'ambito di applicazione della normativa, l'art. 18 stabilisce i "*principi fondamentali*" che disciplinano l'esercizio delle attività subacquee e iperbariche professionali, introducendo un sistema di regolazione delle qualifiche professionali, della registrazione degli operatori e delle condizioni giuridiche per lo svolgimento del lavoro subacqueo. L'espresso riferimento a "*principi fondamentali*" chiarisce inequivocabilmente che la normativa in esame non ha vocazione esaustiva, limitandosi a dettare linee programmatiche e rinviando per la disciplina di dettaglio a normative secondarie di successiva adozione. L'art. 18 assume, altresì, una funzione delimitativa dell'ambito applicativo della disciplina alle sole attività subacquee e iperbariche professionali, che non siano svolte dalle Forze armate, compreso il Corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera, dalle Forze di polizia e dal Corpo nazionale dei vigili del fuoco.

Per l'esercizio di tali attività, svolte nelle acque interne e nel mare territoriale, nonché, limitatamente ai lavoratori italiani dipendenti dei soggetti con sede legale o stabile organizzazione nel territorio nazionale o di nazionalità italiana, nella zona economica esclusiva nazionale, nelle acque soprastanti la piattaforma continentale nazionale e nell'alto mare, è obbligatoria l'iscrizione nel registro, di cui all'art. 20, che avviene per le seguenti qualifiche professionali:

- a) operatore tecnico subacqueo di basso fondale (OTS di basso fondale), che effettua immersioni fino alla profondità di 15 metri;
- b) operatore tecnico subacqueo di medio fondale (OTS di medio fondale), che effettua immersioni fino alla profondità di 50 metri anche con il supporto di impianti iperbarici;
- c) operatore tecnico subacqueo di alto fondale (OTS di alto fondale), che effettua immersioni anche oltre 50 metri di profondità con il supporto di impianti iperbarici;
- d) tecnico iperbarico.

Sotto il profilo tecnico-giuridico, la disposizione, attraverso la predisposizione di un apposito registro professionale, introduce il riconoscimento normativo di una categoria, operante fino ad oggi prevalentemente sulla base di standard tecnici o certificazioni private. In tal modo, la norma realizza una

rimento alle fonti da cui esse derivino, ha indotto il settore industriale a procedere con successivi interventi ad elaborare ed adottare prassi e norme tecniche, idonee a definire un quadro regolatorio maggiormente organico e completo.

duplice finalità: da un lato, garantire la sicurezza delle operazioni subacquee, assicurando che esse siano svolte esclusivamente da personale qualificato; dall'altro, conferire certezza giuridica al mercato del lavoro nel settore della subacquea professionale, stabilendo criteri oggettivi per l'accesso alla professione.

I requisiti per l'iscrizione nel registro degli operatori subacquei e iperbarici professionali sono dettagliatamente elencati nell'art. 21 della legge e la previsione del registro, di cui all'art. 20, nella sua funzione di regolazione pubblica delle professioni tecniche, consente alle autorità competenti di verificare il possesso dei requisiti richiesti per l'esercizio della professione e di monitorare l'attività degli operatori, garantendo al tempo stesso trasparenza e affidabilità nei rapporti tra operatori, imprese e pubblica amministrazione. È indubbio che il registro rappresenti anche un meccanismo di qualificazione del mercato delle attività subacquee, poiché limita l'esercizio delle stesse ai soggetti che dimostrano il possesso di adeguate competenze tecniche e professionali.

In tale prospettiva si inserisce l'art. 24, che introduce il libretto personale informatico dell'operatore subacqueo o iperbarico, quale strumento di certificazione digitale delle esperienze professionali, delle immersioni effettuate e dei requisiti necessari per l'esercizio dell'attività. L'introduzione di tale libretto personale svolge una funzione di garanzia sia per il lavoratore, sia per il datore di lavoro, in quanto consente di attestare in modo ufficiale la formazione, l'esperienza e l'idoneità dell'operatore, contribuendo così alla prevenzione dei rischi e alla responsabilizzazione degli attori coinvolti nelle operazioni subacquee.

La Legge n. 9/2026 impone all'art. 26 agli operatori subacquei e iperbarici professionali il divieto di svolgere qualsiasi lavoro subacqueo e iperbarico fino all'avvenuta regolarizzazione della propria posizione in caso di omessa comunicazione dei dati identificativi del libretto personale informatico, nonché interviene a comminare ai medesimi sanzioni amministrative pecuniarie nelle ipotesi in cui essi svolgano lavori subacquei senza iscrizione nel registro (ove essa sia obbligatoria) ovvero senza libretto personale informatico o con libretto personale informatico non vidimato, sospeso o non rinnovato. Analogamente, alle imprese subacquee o iperbariche, che svolgono attività subacquee e iperbariche in violazione delle regole tecniche, di cui all'art. 25, sono irrogate sanzioni amministrative pecuniarie (art. 27).

La legge, poi, estende anche al datore di lavoro o al committente, che impiega operatori subacquei o iperbarici professionali non iscritti nel registro

(ove tale iscrizione sia obbligatoria) ovvero non dotati di libretto personale informatico o con libretto personale informatico non vidimato, sospeso o non rinnovato, l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria per ciascun lavoratore irregolarmente impiegato (art. 26, comma 3).

L'accertamento delle violazioni in ordine alla mancanza della speciale qualificazione professionale richiesta per il comando, condotta o controllo dei mezzi subacquei, di cui all'art. 16 (comma 4), nonché delle violazioni, di cui agli artt. 26 e 27 (sopra indicate), è affidato a funzionari pubblici addetti al controllo del rispetto della normativa vigente in materia di salute e di sicurezza nei luoghi di lavoro e ad ufficiali e agenti di polizia giudiziaria e di pubblica sicurezza, che provvedono ai sensi di quanto previsto dalla Legge n. 689/1981; l'irrogazione delle relative sanzioni, sempre ai sensi di quest'ultima legge, è in capo all'Autorità marittima.

Nell'ambito coordinato delle disposizioni di cui al presente capo, dedicate alla sicurezza delle attività subacquee e iperbariche e alla disciplina operativa del settore, l'art. 25 prevede l'adozione di una regolazione tecnica di dettaglio, finalizzata a dare attuazione e concreta applicazione, come si è detto, ai principi e alle disposizioni stabiliti dagli articoli del Capo IV.

Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con i Ministeri competenti, saranno quindi definite, sulla base delle norme elaborate dagli organismi di standardizzazione nazionali ed europei (come UNI e CEI) in materia di sicurezza e tutela della salute nelle attività subacquee e iperbariche, le regole tecniche concernenti le procedure operative, i requisiti delle attrezzature, le misure di sicurezza, le procedure di emergenza, la formazione degli operatori e gli aspetti sanitari legati alla medicina subacquea e iperbarica (art. 25). La disposizione svolge, dunque, una funzione di integrazione tecnica della legge e mira a garantire standard elevati ed uniformi di sicurezza, assicurando al contempo una disciplina flessibile ed aggiornabile nel tempo, capace di adattarsi all'evoluzione tecnologica e alle migliori pratiche del settore, con l'obiettivo di ridurre i rischi connessi alle attività subacquee e rafforzare la tutela della salute dei lavoratori.

4. – Una valutazione complessiva della Legge 26 gennaio 2026, n. 9 deve partire dalla considerazione del contesto nel quale essa oggi si inserisce.

L'intervento normativo rappresenta, sotto diversi profili, un passaggio significativo nel processo di costruzione di una disciplina organica della cosiddetta dimensione subacquea, un ambito che negli ultimi anni ha assunto una rilevanza crescente sia dal punto di vista economico e tecnologico, sia sotto il profilo della sicurezza nazionale. La legge si propone, infatti, di colmare un vuoto regolatorio che per lungo tempo ha caratterizzato il settore, nel quale le attività subacquee erano disciplinate da una pluralità di fonti normative eterogenee e spesso prive di un coordinamento sistematico. In questo senso, l'intervento legislativo appare nel complesso opportuno ed inevitabile, in quanto non solo introduce un quadro di riferimento unitario, delineando le linee programmatiche e destinando alla successiva normativa secondaria la disciplina di dettaglio, ma riconosce anche esplicitamente la specificità delle attività svolte in ambiente subacqueo, ponendo le basi per una regolazione più coerente e strutturata del settore.

Uno degli aspetti più rilevanti della legge è rappresentato dal tentativo di affrontare la dimensione subacquea secondo una prospettiva sistemica, che tenga conto della pluralità degli interessi coinvolti. La normativa non si limita, infatti, a disciplinare gli aspetti tecnici delle attività subacquee, ma mira anche a rafforzare la sicurezza degli operatori, a proteggere le infrastrutture critiche collocate sui fondali marini e a promuovere lo sviluppo della ricerca scientifica e dell'innovazione tecnologica.

In questo quadro, la legge riconosce implicitamente che la dimensione subacquea costituisce uno spazio sempre più strategico, nel quale convergono interessi economici, scientifici e geopolitici. La scelta di introdurre strumenti di coordinamento istituzionale e di monitoraggio delle attività subacquee appare quindi coerente con l'esigenza di garantire una gestione più efficace di un settore destinato a crescere ulteriormente nei prossimi anni.

Accanto a questi elementi positivi, non mancano tuttavia alcuni profili critici che meritano di essere evidenziati. In primo luogo, come spesso accade per interventi normativi di carattere sistemico, l'effettiva efficacia della legge dipenderà in larga misura dall'adozione dei numerosi provvedimenti attuativi previsti. La presenza di una significativa delega alla normazione secondaria potrebbe, infatti, determinare ritardi nell'attuazione concreta delle disposizioni legislative, con il rischio che alcune parti della disciplina rimangano a lungo prive di piena operatività. In secondo luogo, la complessità del

settore e la pluralità delle amministrazioni coinvolte potrebbero generare problemi di coordinamento istituzionale. Sebbene la legge introduca strumenti volti a migliorare la cooperazione tra i diversi soggetti pubblici competenti, non può escludersi che permangano sovrapposizioni di competenze o difficoltà operative nella gestione concreta delle attività subacquee.

Un ulteriore profilo critico riguarda la rapidità con cui stanno evolvendo le tecnologie impiegate nella dimensione subacquea. Lo sviluppo di sistemi autonomi, robotica subacquea, sensori avanzati e tecnologie di monitoraggio dei fondali potrebbe rendere nel tempo alcune disposizioni normative parzialmente inadeguate rispetto alle nuove esigenze del settore. Ciò rende particolarmente importante che il quadro normativo introdotto dalla legge sia accompagnato da strumenti di aggiornamento e adattamento capaci di seguire l'evoluzione tecnologica e scientifica del settore.

Nonostante tali criticità, la Legge n. 9 del 2026 rappresenta comunque un passaggio rilevante verso la costruzione di una politica pubblica più consapevole e strutturata nei confronti della dimensione subacquea. Essa contribuisce, infatti, a riconoscere formalmente l'importanza strategica di uno spazio che fino a tempi relativamente recenti era rimasto ai margini delle politiche pubbliche, ma che oggi assume un ruolo sempre più centrale nelle dinamiche economiche e di sicurezza internazionale.

Guardando alle prospettive future, è plausibile ritenere che la disciplina delle attività subacquee sarà destinata a evolversi ulteriormente, anche in relazione allo sviluppo delle politiche europee in materia di sicurezza marittima, protezione delle infrastrutture critiche e gestione sostenibile delle risorse marine. In questo contesto, la normativa italiana potrebbe rappresentare un punto di partenza per una più ampia integrazione con il quadro regolatorio europeo e con quello internazionale, favorendo forme di cooperazione tra Stati nella gestione e tutela delle infrastrutture sottomarine e nel monitoraggio delle attività che si svolgono sui fondali marini.

Allo stesso tempo, la crescente importanza della cosiddetta *blue economy* e delle tecnologie marine suggerisce che la dimensione subacquea diventerà sempre più un ambito di competizione economica e tecnologica tra Stati e imprese. In questa prospettiva, la legge potrà contribuire a creare condizioni normative più favorevoli allo sviluppo di attività industriali, scientifiche e tecnologiche legate all'ambiente marino, purché il quadro regolatorio sia in

grado di mantenere un adeguato equilibrio tra esigenze di sicurezza, tutela ambientale e promozione dell'innovazione.

In conclusione, la Legge 26 gennaio 2026, n. 9 può essere considerata un intervento normativo complessivamente positivo e necessario, volto a disciplinare in modo più organico un settore in rapida evoluzione. Pur presentando alcune criticità legate soprattutto alla fase di attuazione e alla complessità del contesto istituzionale e tecnologico, essa rappresenta un importante passo verso la definizione di una strategia nazionale per la gestione e la valorizzazione della dimensione subacquea, destinata a rivestire un ruolo sempre più rilevante nel panorama economico e strategico dei prossimi decenni.

Abstract

Il contributo analizza la nuova Legge 26 gennaio 2026, n. 9 (*Disposizioni in materia di sicurezza delle attività subacquee*), che istituisce un quadro organico di norme, volto a disciplinare le attività destinate a svolgersi nella dimensione subacquea, prevedendo, peraltro, l'istituzione di un'Agenzia per la sicurezza delle attività subacquee. L'intervento normativo rappresenta un passaggio opportuno e significativo nel processo di costruzione di una disciplina organica della cosiddetta dimensione subacquea, un ambito che negli ultimi anni ha assunto una rilevanza crescente sia dal punto di vista economico e tecnologico, sia sotto il profilo della sicurezza nazionale. La legge rappresenta il tentativo di affrontare la dimensione subacquea secondo una prospettiva sistemica, che tenga conto della pluralità degli interessi coinvolti. La normativa non si limita, infatti, a disciplinare gli aspetti tecnici delle attività subacquee, ma mira anche a rafforzare la sicurezza degli operatori, a proteggere le infrastrutture critiche collocate sui fondali marini e a promuovere lo sviluppo della ricerca scientifica e dell'innovazione tecnologica.

This article examines Law No. 9 of 26 January 2026 (Provisions regarding the safety of underwater activities), which establishes a comprehensive regulatory framework for activities within the underwater domain and mandates the creation of a dedicated National Agency for Underwater Safety. This legislative intervention constitutes a timely and significant milestone in the development of a systematic legal discipline for the 'underwater dimension'—a sphere of increasing relevance across economic, technological, and national security spectra. The statute adopts a systemic perspective, addressing the multiplicity of interests at stake; it transcends mere technical regulation to encompass the enhancement of operator safety, the protection of critical seabed infrastructures, and the promotion of scientific research and technological innovation.