

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2925

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
(SALVINI)

Riordino della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di *governance* portuale e rilancio degli investimenti in infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale

Presentato l'8 maggio 2026

ONOREVOLI DEPUTATI! — Il presente disegno di legge apporta modificazioni alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente la legislazione in materia portuale, con particolare riguardo alla disciplina relativa all'organizzazione delle Autorità di sistema portuale nonché agli investimenti per la manutenzione, il potenziamento e la realizzazione delle infrastrutture dei porti. Il contenuto delle disposizioni è illustrato nella presente relazione.

PREMESSA

1. CONTESTO DI RIFERIMENTO

Lo scenario nel quale si iscrive il settore marittimo-portuale è in costante mutamento e deve affrontare sfide sempre più complesse per l'intero Sistema Paese: invero, dalla pandemia di Covid-19 si è passati in poco tempo alla crisi del Mar Rosso, con un rallentamento dei flussi commerciali, un incremento dei costi ambientali, dovuti anche all'attuazione del meccanismo ETS, e di quelli relativi alla movimentazione delle merci, fattori che incidono sulle imprese e in generale sull'economia nazionale. A ciò si aggiunga che i porti del Nord Africa, del Mediterraneo Orientale e del Nord Europa, grazie a politiche aggressive di sviluppo e investimenti massicci in infrastrutture, stanno guadagnando quote di mercato, erodendo il predominio storico dei porti italiani nel Mediterraneo.

In particolare, la crescente concorrenza dei porti di Tangeri in Marocco, di Algeri in Algeria, di Port Said in Egitto, e quelli di Rotterdam e Anversa, che sono oggi veri e propri *hub* logistici globali che offrono servizi sempre più efficienti e competitivi, aumenta i rischi di marginalizzazione dei porti del Mediterraneo, collocati nelle classifiche globali di efficienza in posizioni di retroguardia. Ne deriva la necessità di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico nazionale, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone, nonché di promuovere l'intermodalità nel traffico merci, ponendo in tal modo i porti italiani nelle condizioni di affrontare la crescente concorrenza mediante politiche di sviluppo più incisive e una maggiore capacità di attrazione del traffico internazionale, sfruttando al meglio la loro posizione strategica nel Mediterraneo.

Ciò, in considerazione del fatto che trattasi di fattori di sviluppo fondamentali per la crescita del Paese a livello economico, in quanto la portualità e la logistica influiscono sulla dimensione produttiva, sia in termini di capacità di indotto, di lavorazioni e di servizi commerciali e finanziari che essi producono, sia in termini di supporto all'import-export e al turismo, e, conseguentemente, sull'attivazione del PIL e dell'occupazione dell'intero Paese. Inoltre, va ricordato che nei porti e nel sedime portuale si svolgono attività industriali di primario interesse nel settore della navigazione (e.g. cantieristica, riparazioni navali), del manifatturiero e della produzione e distribuzione energetica.

Peraltro, sul piano internazionale, la portualità svolge un ruolo essenziale nel posizionamento dell'Italia nelle filiere produttive, commerciali e di approvvigionamento a livello globale e, attualmente, soprattutto a seguito della crisi del Mar Rosso, può rappresentare una leva fondamentale per sostenere processi di *reshoring*, *nearshoring*, regionalizzazione degli scambi, accorciamento e resilienza delle catene logistiche di approvvigionamento e della produzione. Mediante il recupero di capacità di offerta logistica e, più in generale, della dotazione infrastrutturale esistente, la portualità italiana può, sfruttando le potenzialità insite nella sua collocazione geografica, assumere una nuova centralità geoeconomica, quale complessivo sistema integrato e

intermodale di mobilità delle merci su nave, connesso a reti di trasporto stradale e ferroviario e ad altri nodi di scambio fondamentali, come interporti, aeroporti e piattaforme logistiche.

Pertanto, risulta urgente una politica di rilancio della portualità nazionale, affinché porti e logistica diventino fattori trainanti di ricchezza e di sviluppo. In tal senso, il presente disegno di legge mira a un efficientamento complessivo del sistema, per il quale gli interventi infrastrutturali necessari al rilancio del Sistema Paese sono accompagnati da nuove strategie, secondo una visione unitaria determinata a livello centrale, in grado di ridare un forte impulso competitivo al settore.

2. CRITICITÀ DELL'ATTUALE SISTEMA PORTUALE ITALIANO

Le infrastrutture portuali rivestono un ruolo strategico per lo sviluppo del sistema Paese. Nonostante la posizione geografica favorevole, le realtà portuali italiane sono spesso caratterizzate da infrastrutture non adeguate ad affrontare l'evoluzione del traffico marittimo globale. In particolare, le strutture portuali non sempre sono in grado di accogliere le grandi navi container, che continuano a crescere in dimensioni, né di garantire un adeguato supporto alle nuove tecnologie necessarie per migliorare l'efficienza e la sostenibilità del settore.

A fronte di questa parziale inadeguatezza del sistema infrastrutturale, anche in rapporto alla tendenza alla crescita dimensionale delle navi funzionale a beneficiare di economie di scala, si impone la realizzazione di lavori di allungamento delle banchine, come anche di opere di dragaggio per accrescere la profondità dei fondali. Tuttavia, gli investimenti infrastrutturali portuali sono spesso frammentari e mancano di una visione integrata che tenga conto delle sfide future del settore.

Invero, la gestione di ciascun ambito ricadente nelle circoscrizioni delle Autorità di sistema portuale (di seguito, anche le "AdSP") è in gran parte autonoma, con decisioni prese a livello locale, senza un'efficace integrazione tra le diverse realtà territoriali, una visione unitaria a livello nazionale e una strategia di "rete". L'assenza di una programmazione sovra-scalo in grado di massimizzare gli investimenti, unitamente alla frammentarietà dell'utilizzo delle risorse, limita le possibilità di sviluppo e di attrazione di traffico commerciale, riducendo l'efficacia dei programmi in essere e ostacolando la creazione di un sistema portuale più competitivo a livello globale.

In tale contesto, riveste un ruolo importante anche il sistema della logistica retroportuale e dei collegamenti intermodali, che richiede la realizzazione di collegamenti diretti con l'infrastruttura autostradale per incrementare il traffico ro-ro (banchina-strada), nonché interventi sul c.d. "ultimo miglio" ferroviario, imposti dall'appartenenza dei maggiori scali italiani alla c.d. TEN-T, Rete transeuropea dei trasporti. Affinché la Rete funzioni è, però, necessario un effettivo coordinamento tra le politiche di programmazione dei porti appartenenti al medesimo corridoio. Ciò, non solo in ordine a quali interventi porre in essere, ma anche in relazione a quando realizzarli.

Ulteriore criticità è rappresentata dall'isolamento in cui operano le AdSP nella programmazione infrastrutturale del singolo scalo. La sostanziale assenza di una programmazione nazionale a carattere vincolante comporta, infatti, che, anche in relazione alle opere di grande infrastrutturazione, ci si limiti a valutare le diverse proposte da parte delle singole Autorità, le quali, inevitabilmente, sono tutte portate a prospettare sviluppi infrastrutturali ambiziosi dei propri scali,

a prescindere sia dall'effettiva possibilità di un correlato sviluppo dei traffici, sia dall'opportunità dell'intervento in una prospettiva di più ampia strategia nazionale.

Con riferimento agli aspetti inerenti alla programmazione finanziaria, si riscontrano carenze nella pianificazione strategica nazionale nell'uso dei finanziamenti. Infatti, in relazione ai finanziamenti, anche di derivazione europea, il soggetto promotore è rappresentato quasi esclusivamente dalle singole AdSP, e spesso ciascuna di esse non è in grado di tenere conto degli interventi ipotizzati negli altri scali, con il rischio di porsi in competizione con porti limitrofi senza considerare le reali potenzialità di crescita globale della movimentazione merci.

Date queste premesse, appare opportuno delineare un modello sinergico di *governance* e un adeguato sistema di ripartizione delle competenze programmatiche tra i diversi livelli di governo, che passi attraverso la ridefinizione del ruolo delle AdSP e del loro rapporto con l'amministrazione centrale, del modello di finanziamento degli investimenti infrastrutturali strategici e del rapporto tra pianificazione territoriale e programmazione infrastrutturale.

Ciò, nella consapevolezza che il complessivo rilancio della portualità italiana dovrebbe trovare fondamento su un approccio mirato alla qualità della dotazione infrastrutturale piuttosto che alla quantità della stessa, alla capacità di agire in modo coordinato e alla valorizzazione delle specializzazioni. Invero, la limitatezza delle risorse pubbliche e la logica insita nella Rete TEN-T impongono una selezione delle scelte infrastrutturali basata sulla vocazione dei singoli porti.

Al riguardo, proprio al fine di coordinare gli investimenti e di ottimizzare l'utilizzo delle risorse immesse nel sistema portuale, il presente disegno di legge delinea un nuovo modello di *governance* del sistema portuale che include la costituzione di un unico soggetto nazionale al quale attribuire le competenze sulla realizzazione di investimenti infrastrutturali strategici nelle aree del demanio marittimo ricomprese nelle circoscrizioni delle Autorità di sistema portuale.

Nell'ottica di valorizzare le risorse pubbliche disponibili, anche in aderenza ai valori costituzionali di sussidiarietà orizzontale, viene comunque previsto il coinvolgimento di capitali privati nella realizzazione degli investimenti, mediante il ricorso a forme di partenariato pubblico-privato (PPP), anche istituzionalizzato (PPPI), già previste dal codice dei contratti pubblici.

Particolare attenzione è riservata anche alle esigenze di razionalizzazione degli strumenti di pianificazione e programmazione esistenti, nell'ottica di semplificarne l'*iter* di adozione e di favorire, mediante l'introduzione di meccanismi di raccordo con le strategie elaborate a livello nazionale, una maggiore coerenza tra le diverse aree portuali e le loro prospettive di sviluppo.

3. FONDAMENTI DEL NUOVO MODELLO DI *GOVERNANCE*

Al fine di porre rimedio alle criticità su illustrate, il nuovo modello di *governance* del sistema portuale italiano definito dal presente disegno di legge si fonda sui seguenti assiomi:

- a) il **rafforzamento di una strategia portuale nazionale**, mediante l'introduzione di due nuovi strumenti: il Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di rilevanza internazionale e nazionale di cui all'articolo 4-ter del presente disegno di legge e l'accordo di programma, finalizzato a dare attuazione al predetto Piano. Ciò, con

l'obiettivo di configurare una **“rete portuale nazionale”**, quale sistema integrato dei porti ricompresi nelle circoscrizioni delle AdSP: la dimensione di rete è finalizzata a realizzare sinergie tra le diverse realtà portuali, a supportare lo sviluppo economico del comparto, a migliorare la competitività del settore e a garantire una gestione sostenibile delle risorse. La rete portuale nazionale dovrà operare in sinergia con l'intero sistema TEN-T, costituendo una componente fondamentale per il collegamento e l'integrazione delle varie modalità di trasporto in Europa, in una prospettiva di trasporto intermodale finalizzato a favorire gli scambi e a promuovere un sistema di trasporto europeo pienamente integrato e funzionale;

- b) la **costituzione di un unico soggetto nazionale**, ovvero la società Porti d'Italia S.p.A. (di seguito, anche **“PdI”**), al quale attribuire, appunto, le competenze relative agli investimenti strategici sulle aree del demanio marittimo ricomprese nelle circoscrizioni delle AdSP. Invero, nella prospettiva dell'integrazione in rete delle diverse realtà portuali italiane, si ritiene che una società ad integrale partecipazione pubblica, in quanto dotata di moduli di funzionamento privatistici che le consentono di operare in maniera flessibile, possa meglio garantire gli obiettivi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa rispetto alla realizzazione di investimenti di settore, nel rispetto di effettive condizioni di accessibilità fisica ed economica, continuità, non discriminazione, qualità e sicurezza, come tali funzionali alla piena realizzazione dei bisogni della collettività di riferimento, secondo prospettive di coesione territoriale e sociale;
- c) la **qualificazione delle attività svolte dalla PdI, in regime di concessione, come servizi di interesse economico generale (SIEG)** ai sensi dell'articolo 106 del TFUE, cui è associato il riconoscimento di diritti speciali o esclusivi, aventi quale effetto quello di riservare alla predetta Società le attività di realizzazione di opere infrastrutturali e di manutenzione straordinaria strategiche all'interno degli ambiti portuali inclusi nelle AdSP, che rispondono a obiettivi di interesse pubblico. Al riguardo, si evidenzia che tali attività sono già sottratte al mercato e affidate in via esclusiva alle 16 AdSP e, pertanto, non si determina alcuna sottrazione al mercato di sfere di interesse e di attività ulteriori rispetto a quelle previste dal contesto normativo vigente. Rimane, quindi, immutata la valutazione originaria in merito all'impossibilità di affidare siffatte attività al mercato.

4. ASPETTI DI PROGRAMMAZIONE

Come anticipato, il nuovo modello mira al rafforzamento di una strategia portuale nazionale. In tale contesto, si inserisce il **Piano nazionale** di cui all'articolo 4-ter del presente disegno di legge, finalizzato a individuare le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di rilevanza internazionale e nazionale, sulla base dei fabbisogni in termini infrastrutturali evidenziati da ciascuna autorità di sistema portuale.

Il suddetto Piano sarà attuato mediante un **accordo di programma** sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Porti d'Italia S.p.A., che stabilirà, per ciascun intervento, il cronoprogramma di approvazione, affidamento ed esecuzione dei lavori. Ciò rende l'accordo uno strumento capace di realizzare un efficace coordinamento non solo delle differenti tipologie di opere

da realizzare in diversi ambiti portuali, ma anche delle tempistiche necessarie al loro completamento, in vista di un'integrazione funzionale tra le stesse.

All'istituzione di questi nuovi strumenti di programmazione, si accompagna un'azione di **armonizzazione degli strumenti esistenti**. Si fa riferimento, in particolare, all'introduzione di un vincolo di necessaria coerenza tra il Documento di programmazione strategica di sistema (DPSS) e i singoli Piani regolatori portuali (PRP) con l'accordo di programma, oltre che all'introduzione di procedure semplificate in grado di assicurare un efficace e rapido adeguamento degli strumenti di pianificazione già adottati o approvati dalle singole AdSP o comunque vigenti in ambito portuale. È di tutta evidenza, infatti, che il DPSS e i PRP potrebbero pregiudicare la piena operatività dell'accordo di programma, laddove le destinazioni o le funzioni ammesse in una determinata area portuale non fossero compatibili con la localizzazione e la realizzazione degli investimenti previsti.

Vanno, infine, evidenziate le **misure di semplificazione procedurale** introdotte dal presente disegno di legge, per esempio, in tema di varianti apportate ai Piani regolatori portuali vigenti.

5. PRESUPPOSTI DEL NUOVO MODELLO DI *GOVERNANCE*

Per meglio comprendere le innovazioni apportate dal presente disegno di legge, appare utile anticipare i presupposti operativi della PdI.

Il nuovo modello di *governance* del sistema portuale italiano si fonda sul superamento della frammentazione locale a favore di una visione unitaria, che concepisce il sistema portuale non più come una somma di singoli scali, bensì come una **rete nazionale integrata** di beni e servizi di trasporto, coesistente al completamento della rete transeuropea dei trasporti (Rete TEN-T).

In tale contesto, il disegno di legge opera una **riallocazione strategica delle competenze**. Si mantiene in capo alle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) la gestione amministrativa, la regolazione locale e la manutenzione ordinaria degli scali, mentre si accentra in capo alla società Porti d'Italia S.p.A. (PdI) la funzione di realizzazione e potenziamento delle **infrastrutture strategiche di trasporto marittimo** di rilevanza nazionale e internazionale.

Tale accentramento risponde all'esigenza di garantire standard omogenei di sicurezza, efficienza e connettività su tutta la rete nazionale, obiettivi che una gestione parcellizzata non ha finora garantito in modo uniforme.

La qualificazione delle attività della PdI come **Servizi di Interesse Economico Generale (SIEG)** opera su due livelli complementari, in linea con il Protocollo n. 26 sui servizi di interesse generale e la giurisprudenza della Corte di Giustizia UE.

1. **Livello generale:** La riforma definisce *ex lege* la missione della Società come gestione unitaria della rete infrastrutturale strategica. Questa definizione normativa è necessaria per legittimare l'attribuzione di diritti speciali o esclusivi e sottrarre tali attività alle ordinarie procedure di mercato.
2. **Livello attuativo:** La concreta erogazione delle compensazioni finanziarie per i singoli interventi, disciplinata dall'accordo di programma, presuppone la verifica del corretto

regime di compatibilità europea. Il Piano nazionale di individuazione delle opere e il successivo Accordo di Programma includeranno l'intero portafoglio degli interventi strategici.

Sotto il profilo della compatibilità con la disciplina dell'Unione europea in materia di **aiuti di Stato**, il modello adotta un approccio rigoroso volto a garantire la massima certezza giuridica. Ferma restando la qualificazione SIEG, il finanziamento degli interventi seguirà un meccanismo di verifica graduato:

- gli interventi che costituiscono estrinsecazione di **pubblici poteri** (es. infrastrutture per la sicurezza della navigazione o di polizia) o infrastrutture pubbliche di accesso generale, prive di rilevanza economica, non configureranno aiuto di Stato;
- gli interventi di natura economica che rispettano i requisiti e le soglie del **Regolamento generale di esenzione per categoria (GBER)**, in particolare l'art. 56-bis per i porti marittimi, procederanno in regime di esenzione da notifica;
- per gli interventi strategici di maggiore complessità o importo, che non beneficiano di esenzioni automatiche, l'efficacia del finanziamento sarà subordinata alla preventiva **notifica alla Commissione europea**, al fine di confermarne la compatibilità con il mercato interno ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, TFUE o dell'articolo 107, paragrafo 3, lett. c), TFUE.

A garanzia di tale assetto, sono previsti precisi presidi di tutela della concorrenza, quali l'obbligo per la Pdl di adottare un sistema di **contabilità separata** per evitare sussidi incrociati e l'introduzione di meccanismi di recupero (*claw-back*) per prevenire qualsiasi ipotesi di sovracompensazione.

Infine, restano espressamente escluse dal perimetro di attività della Pdl le opere non connesse al trasporto (es. uffici, spazi commerciali), per le quali permane l'ordinario regime di mercato.

Il presente disegno di legge si compone di **29 articoli**, di seguito illustrati.

Articolo 1 (Modifiche all'articolo 1 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'articolo 1 del disegno di legge in esame reca modifiche all'articolo 1, comma 1, della Legge 84/94, avente ad oggetto le finalità della legge in parola.

In coerenza con quanto evidenziato in premessa, viene precisato che la Legge 84/94 disciplina, altresì, la realizzazione di infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di rilevanza internazionale

e nazionale, per promuovere lo sviluppo integrato del settore portuale anche rispetto agli obiettivi di connettività sostenibile connessi allo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), nonché per potenziare del sistema di trasporto e dell'intermodalità mediante il rilancio degli investimenti nelle infrastrutture portuali di interesse generale.

Inoltre, la novella in esame introduce il ruolo della Porti d'Italia S.p.A., precisando che la Legge 84/94 disciplina non solo i compiti e le funzioni delle AdSP, degli uffici territoriali portuali e dell'autorità marittima ma anche i compiti e le funzioni della predetta società.

Infine, si precisa che nell'applicazione della legge 84/1994, si tiene conto, altresì, degli indirizzi strategici recati dal Piano del mare di cui all'articolo 12, comma 3, del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204.

Articolo 2 (Inserimento dell'articolo 1-bis alla legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'articolo 2 del disegno di legge in esame introduce un nuovo articolo 1-bis alla Legge 84/94, al fine di chiarire e definire le categorie di interventi ed opere in ambito portuale. Tali definizioni sono necessarie al fine di inquadrare correttamente non solo il contenuto delle macro-categorie di intervento ma anche l'attribuzione delle relative competenze e responsabilità ai soggetti coinvolti nella realizzazione delle stesse (PdI, AdSP e Regioni), in termini di realizzazione e finanziamento.

La definizione di **opere infrastrutturali** ricalca quanto già previsto a legislazione vigente dall'all'articolo 5, comma 9, della Legge 84/94, integrando l'elenco esemplificativo con altri interventi riconducibili alle grandi opere di infrastrutturazione in ambito portuale.

Le definizioni di **manutenzione straordinaria e ordinaria** riprendono, con alcuni adattamenti al settore in parola, quelle già previste nel Codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016. In particolare, tali definizioni si riferiscono alle tipologie di interventi destinate alla conservazione e al miglioramento delle infrastrutture e degli impianti. La manutenzione ordinaria comprende gli interventi di routine, volti a garantire il mantenimento in buono stato di funzionalità delle strutture, mentre la manutenzione straordinaria riguarda interventi significativi, necessari per il ripristino, la ristrutturazione o l'adeguamento delle stesse.

In tale sede si è proceduto, altresì, a chiarire alcuni termini relativi alle opere eseguite sui fondali. In particolare:

- il **dragaggio infrastrutturale** (cd. *capital dredging*) è ricompreso espressamente nelle opere infrastrutturali;
- il **dragaggio di bonifica** (cd. *environmental/remedial dredging*) è ricompreso espressamente negli interventi di manutenzione straordinaria;
- il **dragaggio di manutenzione** (cd. *maintenance dredging*) è ricompreso espressamente negli interventi di manutenzione ordinaria.

Quanto all'attribuzione delle competenze su tali interventi, come si avrà modo di illustrare nel prosieguo, appare opportuno anticipare che le predette opere ed interventi saranno attribuiti ai diversi soggetti istituzionali in relazione alla collocazione delle opere da realizzare. In particolare:

- la realizzazione delle opere infrastrutturali e degli interventi di manutenzione straordinaria che insistono nelle circoscrizioni delle AdSP individuati dal Piano di cui all'introducendo articolo 4-ter della Legge 84/94, sono attribuiti alla Pdl;
- la realizzazione degli interventi di manutenzione ordinaria che insistono nelle circoscrizioni delle AdSP, nonché degli investimenti strategici non ricompresi nel Piano di cui all'articolo 4-ter, sono attribuiti alla AdSP competente;
- la realizzazione delle opere infrastrutturali e degli interventi di manutenzione straordinaria e ordinaria che non insistono nelle circoscrizioni delle AdSP, sono attribuiti alle Regioni.

Articolo 3 (Modifiche all'articolo 2 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'articolo 3 del disegno di legge in esame reca modifiche all'articolo 2 della Legge 84/94, avente ad oggetto la ricognizione e l'individuazione dei soggetti istituzionali coinvolti nel settore portuale.

Per finalità di coordinamento viene inclusa tra tali soggetti anche la Pdl, che viene qualificata quale *“ente nazionale per le infrastrutture di trasporto marittimo nelle aree demaniali marittime ricomprese nelle circoscrizioni delle Autorità di sistema portuale”*.

Conseguentemente, sono apportate modifiche di coordinamento alla rubrica dell'articolo.

Articolo 4 (Modifiche all'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'articolo 4 del disegno di legge in esame reca modifiche all'articolo 4 della Legge 84/94, volte a rideterminare la classificazione dei porti, chiarire il concetto di funzione attribuita ai porti e individuare il regime degli oneri relativi alla realizzazione delle opere sugli stessi.

1. CLASSIFICAZIONE DEI PORTI (COMMA 1, LETTERE A), B), D) ED E))

Preliminarmente appare opportuno ricordare che l'articolo 4 della Legge 84/94 reca una classificazione dei porti marittimi in categorie, e relative classi, al fine di definire le competenze gestionali e le relative risorse da allocare.

Con particolare riferimento ai porti di rilevanza economica, che siano essi di natura internazionale, nazionale, regionale o interregionale, la concreta individuazione delle realtà portuali all'interno delle categorie e classi è stata demandata all'adozione di provvedimenti attuativi.

In particolare, le caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali dei porti commerciali, e l'appartenenza di ogni scalo alle classi medesime sarebbero dovute essere determinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con particolare riferimento all'attuale e potenziale bacino di utenza internazionale o nazionale, tenendo conto di specifici criteri (entità del traffico globale e delle rispettive componenti, capacità operativa degli scali derivante dalle caratteristiche funzionali e dalle condizioni di sicurezza rispetto ai rischi ambientali degli impianti e delle attrezzature, sia per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri sia per il carico, lo scarico, la manutenzione e il deposito delle merci nonché delle attrezzature e dei servizi idonei al rifornimento, alla manutenzione, alla riparazione ed alla assistenza in genere delle navi e delle imbarcazioni, livello ed efficienza dei servizi di collegamento con l'entroterra).

Le disposizioni della Legge 84/94 in materia di classificazione dei porti devono essere lette congiuntamente alle altre disposizioni che si sono succedute nell'ordinamento in materia di attribuzioni di funzioni in ambito portuale tra i diversi livelli di governo.

Un'indiretta funzione classificatoria, è stata attribuita all'articolo 88 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 (novellato dall'articolo 5, comma 6, della Legge 84/94), che, assegnando alla competenza statale *“le opere marittime relative ai porti di prima categoria e seconda categoria, prima classe, i fari e le opere di preminente interesse nazionale per la sicurezza dello Stato e della navigazione nonché per la difesa delle coste”*, aveva attribuito alle Regioni a statuto ordinario le funzioni amministrative, attribuendo loro la relativa spesa pubblica anche in concorso con i Comuni, limitatamente ai porti comunali.

Tale decentramento di attribuzioni verso il livello regionale è stato ridimensionato dal successivo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 21 dicembre 1995 (in attuazione dell'articolo 59 del citato DPR n. 616 del 1977) prevedendo che *“le aree demaniali marittime, distinte per regione, identificate nell'allegato elenco [...] sono escluse dalla delega di funzioni di cui all'articolo 59 del Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, in quanto riconosciute di preminente interesse nazionale in relazione agli interessi della sicurezza dello Stato e alle esigenze della navigazione marittima”*.

Da ultimo, rilevano le previsioni del decreto legislativo n. 112 del 1998 e, in particolare:

- l'articolo 104, per il quale *“sono mantenute allo Stato le funzioni relative: [...] s) alla classificazione dei porti; alla pianificazione, programmazione e progettazione degli interventi aventi ad oggetto la costruzione, la gestione, la bonifica e la manutenzione dei porti e delle vie di navigazione, delle opere edilizie a servizio dell'attività portuale, dei bacini di carenaggio, di fari e fanali, nei porti di rilievo nazionale e internazionale”*; e

- l'articolo 105, per il quale *“sono conferite alle regioni e agli enti locali tutte le funzioni non espressamente indicate negli articoli del presente capo e non attribuite alle autorità portuali dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84, [...] e) alla programmazione, pianificazione, progettazione ed esecuzione degli interventi di costruzione, bonifica e manutenzione dei porti di rilievo regionale e interregionale delle opere edilizie a servizio dell'attività portuale”*.

Ciò posto, appare opportuno rilevare che la disciplina secondaria relativa alla classificazione dei porti non è stata mai adottata. Tale circostanza ha comportato numerosi problemi e criticità applicative soprattutto nell'ambito del procedimento di inserimento di un porto all'interno del sistema dell'AdSP territorialmente competente di cui all'articolo 6, comma 2, della Legge 84/94.

Sotto un profilo fattuale, i porti commerciali italiani sono stati interessati nel corso degli anni da un'evoluzione sostanziale che ha portato, di fatto, a una divisione tra i porti che rientrano nelle circoscrizioni delle AdSP e quelli che ne sono esclusi (di competenza regionale), indipendentemente dalla classificazione formale, di fatto, mai attuata.

Alla luce di quanto sopra, ferma restando la classificazione già prevista dalla Legge 84/94 (categoria I, difesa militare e alla sicurezza dello Stato; categoria II: classe I rilevanza intenzionale, classe II, nazionale e classe III regionale/interregionale) la novella in esame prevede, *ex lege*, una

classificazione dei porti che si basa sulla predetta dicotomia fattuale (porti ricompresi nella circoscrizione territoriale di una AdSP o meno).

Con particolare riferimento ai porti marittimi commerciali, il **comma 1-bis dell'articolo 4 della Legge 84/94, come novellato dall'articolo in commento**, prevede che:

- appartengono alla categoria II, classe I (rilevanza economica internazionale), i porti, o specifiche aree portuali, ricadenti nella circoscrizione territoriale di una autorità di sistema portuale e ricompresi nella rete centrale TEN-T;
- appartengono alla categoria II, classe II (rilevanza economica nazionale), i porti, o specifiche aree portuali, ricadenti nella circoscrizione territoriale di una autorità di sistema portuale e non ricompresi nella rete centrale TEN-T;
- appartengono alla categoria II, classe III (rilevanza economica regionale/interregionale), i porti, o specifiche aree portuali, non ricadenti nella circoscrizione territoriale di una autorità di sistema portuale.

Categoria II - Classe I	Internazionali	- ricompresi nella circoscrizione delle AdSP - inclusi nella rete core TEN-T
Categoria II - Classe II	Nazionali	- ricompresi nella circoscrizione delle AdSP - <u>non</u> inclusi nella rete core TEN-T
Categoria II - Classe III	Regionali/interregionali	- <u>non</u> ricompresi nella circoscrizione delle AdSP

Con l'introduzione, all'articolo 4 della Legge 84/94, del nuovo comma 3-ter, si prevede che i porti di cui alla categoria II, classi I e II, sono integrati nella Rete italiana della portualità, il cui sviluppo e la cui promozione è affidata alla PdI.

Infine, in conseguenza della classificazione *ex lege* operata dalla novella dianzi descritta, il **comma 1, lettera e)**, dell'articolo in commento provvede all'abrogazione dei commi 4, 5 e 6 dell'articolo 4 della Legge 84/94, che prevedevano la procedura di classificazione dei porti mediante decreti attuativi.

2. CARATTERIZZAZIONE E FUNZIONI DEI PORTI (COMMA 1, LETTERE C E D))

L'articolo 4, comma 3, della Legge 84/94 prevede che i porti, o le specifiche aree portuali di cui alla categoria II, classi I, II e III, hanno le seguenti funzioni:

- a) commerciale e logistica;
- b) industriale e petrolifera;
- c) di servizio passeggeri, ivi compresi i crocieristi;
- d) peschereccia;
- e) turistica e da diporto.

L'individuazione delle funzioni che possono essere svolte in ambito portuale è funzionale alla redazione ed approvazione dei piani regolatori portuali di cui all'articolo 5 della Legge 84/94. Ed

invero, il comma 1-quater del predetto articolo 5 prevede che “*le funzioni ammesse dai PRP nelle aree portuali sono esclusivamente quelle previste dall'articolo 4, comma 3; nelle aree retro-portuali possono essere ammesse attività accessorie alle funzioni previste dal citato articolo 4, comma 3.*”.

In analogia a quanto previsto in materia edilizia, la novella in esame chiarisce che “funzioni” sopra elencate devono piuttosto essere ricondotte a “categorie funzionali” e che all’interno di esse possono essere ammesse più destinazioni d’uso omogenee in termini di carichi urbanistici ed ambientali. A titolo esemplificativo, nella categoria funzionale “commerciale e logistica” potranno essere ammesse le seguenti destinazioni d’uso: container, ro-ro, merci varie, rinfuse solide e rinfuse liquide.

Come si dirà più approfonditamente nel commento alle modifiche all’articolo 5 della Legge 84/94, tale novella mira a garantire una maggiore flessibilità negli usi delle aree portuali attraverso l’individuazione di “famiglie di destinazione d’uso” tra loro compatibili sotto il profilo tecnico ed ambientale.

3. REGIME DEGLI ONERI (COMMA 1, LETTERA D))

Con la lettera e) della disposizione in commento sono introdotti, tra l’altro, quattro nuovi commi (3-quater, 3-quinquies, 3-sexies e 3-septies) relativi al regime degli oneri per la realizzazione delle opere infrastrutturali.

Tali disposizioni sono mutate dall’articolo 5, commi 8 e 9, della Legge 84/94 e attualizzate rispetto al nuovo regime di *governance* del settore portuale che attribuisce, come anticipato, alla PdI il compito di realizzare le opere infrastrutturali e gli interventi di manutenzione straordinaria ed alle AdSP quello di realizzare gli interventi di manutenzione ordinaria nonché le attività infrastrutturali non connesse al trasporto.

In particolare:

- il nuovo **comma 3-quater** prevede che spettano allo Stato gli oneri per la realizzazione delle opere nei porti di cui alla categoria I (cfr. articolo 5, comma 8, primo periodo, della Legge 84/94);
- il nuovo **comma 3-quinquies** prevede che:
 - o lo Stato contribuisce al finanziamento degli oneri per la realizzazione di nuove opere infrastrutturali e per la manutenzione straordinaria nei porti di cui alla categoria II, classi I e II individuate dal Piano di cui all’introducendo articolo 4-ter della Legge n. 84/94, nei limiti delle risorse individuate nell’accordo di programma di cui all’articolo 5.1 (cfr. articolo 5, comma 8, primo periodo, della Legge 84/94); e
 - o le regioni o i comuni interessati possono comunque intervenire con proprie risorse, in concorso o in sostituzione dello Stato, per la realizzazione delle opere infrastrutturali nei porti di cui alla categoria II, classi I e II (cfr. articolo 5, comma 8, secondo periodo, della Legge 84/94);
- il nuovo **comma 3-sexies** prevede che spetta a ciascuna AdSP l’onere per la realizzazione delle opere infrastrutturali e degli interventi di manutenzione straordinaria non ricompresi nel Piano di cui all’introducendo articolo 4-ter della Legge n. 84/94, degli interventi di manutenzione ordinaria, nonché delle attività infrastrutturali non connesse al trasporto (inclusa la realizzazione

- di impianti di produzione industriale che operano in un porto, gli uffici o i negozi, e le sovrastrutture portuali), nei porti ricompresi nella propria circoscrizione;
- il nuovo **comma 3-septies** prevede che spetta alla regione o alle regioni interessate l'onere per la realizzazione di nuove opere infrastrutturali, per la manutenzione straordinaria e manutenzione ordinaria nei porti di cui alla categoria II, classe III (cfr. articolo 5, comma 8, terzo periodo, della Legge 84/94).

Articolo 5 (Inserimento dell'articolo 4-ter alla legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'articolo 5 del disegno di legge in esame introduce un nuovo articolo 4-ter alla Legge 84/94, al fine di introdurre un nuovo strumento volto al rafforzamento di una strategia portuale nazionale: il Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di rilevanza internazionale e nazionale. Tale strumento consentirà di definire le linee strategiche per il settore portuale, assicurando una visione unitaria e integrata della rete portuale italiana.

In particolare, al **comma 1**, al fine di promuovere, in tempi rapidi lo sviluppo integrato in rete del settore portuale anche rispetto agli obiettivi di connettività sostenibile connessi allo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) nonché di potenziare il sistema di trasporto e dell'intermodalità mediante il miglioramento delle infrastrutture portuali di interesse generale, la disposizione in esame prevede che, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale e il Comitato interministeriale per le politiche del mare, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sia adottato entro novanta giorni il Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di rilevanza internazionale e nazionale, sulla base dei fabbisogni in termini infrastrutturali evidenziati da ciascuna autorità di sistema portuale.

Il **comma 2** precisa i contenuti del suddetto Piano, il quale dovrà definire, in ordine di priorità, l'elenco degli interventi strategici di realizzazione di nuove opere infrastrutturali e di manutenzione straordinaria nelle aree ricomprese nella circoscrizione delle autorità di sistema portuale, da affidare in concessione alla Porti d'Italia S.p.A.

Al fine di garantire il necessario coordinamento con la pianificazione di livello locale, il **comma 3** stabilisce che l'elenco degli interventi strategici definito dal Piano è trasmesso a ciascuna AdSP territorialmente competente per l'acquisizione dei pareri dell'autorità marittima, dell'ufficio di sanità marittima, aerea e di frontiera (USMAF), dell'azienda sanitaria locale e del comando provinciale dei vigili del fuoco, che sono prodromici all'approvazione ed esecuzione degli interventi affidati alla Porti d'Italia S.p.A.

Infine, il **comma 5** disciplina le modalità di aggiornamento del Piano, cui si procede, almeno con cadenza quinquennale, secondo le medesime modalità previste per la sua adozione, tenuto conto dello stato di avanzamento degli interventi, nonché dei nuovi fabbisogni di sviluppo in rete del settore portuale.

Per gli interventi di competenza delle regioni, da realizzare in conformità ai piani regionali dei trasporti o ai piani di sviluppo economico-produttivo, si prevede che il Ministro delle infrastrutture

e dei trasporti emani, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, apposite direttive di coordinamento. Trattasi di previsione, traslata nel presente articolo per ragioni sistematiche, già contenuta nell'articolo 5, comma 11, della Legge 84/94, che viene conseguentemente abrogato ad opera dell'articolo 6 del disegno di legge.

Articolo 6 (Modifiche all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'articolo 6 del disegno di legge in esame reca modifiche all'articolo 5 della Legge 84/94, avente ad oggetto il documento di programmazione strategica di sistema e il PRP.

Prima di passare all'analisi dettagliata delle novità introdotte, appare utile sottolineare come la novella in esame segua, principalmente, **quattro direttrici**:

- 1) introduzione di meccanismi di armonizzazione e di raccordo tra gli strumenti di pianificazione delle AdSP, favorendo una maggiore coerenza tra le diverse aree portuali e le loro strategie di sviluppo, anche a fini di raccordo con l'accordo di programma;
- 2) semplificazione e razionalizzazione dell'iter procedurale per l'adozione e modifica del PRP, al fine di consentire una maggiore flessibilità nell'adozione e modifica dello stesso;
- 3) modificazione/abrogazione di norme volte a dar seguito alla sentenza 10 novembre 2022 - 26 gennaio 2023, n. 6, della Corte costituzionale;
- 4) modificazione/abrogazione, in un'ottica di razionalizzazione normativa, delle disposizioni che sono state riprodotte in altri articoli della Legge 84/94, mediante altre disposizioni di cui al disegno di legge in oggetto, e di coordinamento.

Con riferimento alla direttrice **n. 2** e, in particolare, in relazione alle procedure di approvazione del PRP appare opportuno rappresentare quanto segue.

All'attualità, per l'approvazione di modifiche al PRP sono previsti i seguenti strumenti:

- **variante generale**, che prevede la medesima procedura di approvazione del PRP (non espressamente disciplinata);
- **variante mediante piano operativo triennale**, per opere in via d'urgenza (comma 1-sexies);
- **variante-stralcio** (commi 4, 4-bis e 4-ter), soggetta al solo screening VAS. L'attuale formulazione non appare più rispondente al vigente regime degli strumenti di pianificazione portuale. Le varianti-stralcio servivano infatti ad apportare modifiche ai piani regolatori "relativi al singolo scalo" nella vigenza dello strumento di pianificazione (soppresso dal decreto legislativo 13 dicembre 2017, n. 232) che prevedeva un unico piano regolatore di sistema portuale (i.e., l'insieme dei PRP che dovevano essere approvati congiuntamente);
- **adeguamenti tecnico funzionali (atf)** per le modifiche non sostanziali, che prevedono una procedura semplificata (comma 5).

Nell'ottica di consentire una maggior flessibilità dello strumento pianificatorio, la novella in esame introduce la seguente gradazione di strumenti di modifica:

- "**variante generale**", che prevede una riduzione dei termini rispetto all'approvazione del PRP;
- "**variante localizzata**" (ex variante-stralcio) quale strumento di modifica intermedio tra variante generale e atf, che coincide con modifiche minori ma comunque di natura sostanziale, soggetta al solo screening VAS;

- “**atf**”, per le modifiche non sostanziali che includono anche il mutamento di destinazione d’uso nell’ambito della stessa categoria funzionale;
- “**variante mediante accordo di programma**” (nuovo comma 1-sexies), qualora risulti necessario realizzare opere incluse nell’accordo di programma che siano in contrasto con il PRP vigente.

Nel dettaglio, si illustrano, di seguito, le modifiche puntuali apportate dall’articolo 6, comma 1, del disegno di legge in commento all’articolo 5 della Legge 84/94.

Lettera	Direttrice	Commento
a)	1/3	<p>La novella interviene sul comma 1 al fine garantire un coordinamento ed un raccordo tra il DPSS e il nuovo strumento di programmazione. In particolare, si precisa che il DPSS e i suoi contenuti devono essere coerenti con l’accordo di programma.</p> <p>Inoltre, la novella interviene sul comma 1, lettera b), al fine di recepire i contenuti della citata sentenza della Corte Costituzionale che ha dichiarato l’illegittimità costituzionale dell’articolo 4, comma 1-septies, lettera a), del decreto-legge n. 121 del 2021, come convertito, nella parte in cui sostituisce l’articolo 5, comma 1, lettera b), della legge n. 84 del 1994, limitatamente alle parole “che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell’Autorità di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell’Autorità di sistema portuale”.</p>
b)	3	<p>La novella interviene sul comma 1-bis, al fine di recepire i contenuti della citata sentenza della Corte Costituzionale che ha dichiarato l’illegittimità costituzionale dell’articolo 4, comma 1-septies, lettera a), del decreto-legge n. 121 del 2021, come convertito, nella parte in cui, sostituendo l’articolo 5, comma 1-bis, della legge n. 84 del 1994, non prevede che «In caso di mancanza di accordo si applicano le disposizioni di cui all’art. 14-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241 in quanto compatibili».</p> <p>È stata pertanto recepita la modifica, apportato modifiche di coordinamento con la nuova procedura.</p>
c)	1	<p>La novella introduce un nuovo comma 01-bis.1 che prevede una procedura semplificata per la revisione del DPSS quando nell’accordo di programma sono inclusi interventi che per la loro realizzazione richiedono una modifica delle scelte operate in termini di ripartizione degli ambiti portuali e di individuazione dei collegamenti infrastrutturali. Tale semplificazione consiste nel mancato coinvolgimento della conferenza di servizi e della conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP. Ciò, in considerazione del fatto che il processo di approvazione del Piano e dell’accordo già tengono in debita considerazione i vari attori coinvolti. È opportuno prevedere una procedura di massima semplificazione</p>

		anche alla luce della cadenza annuale di aggiornamento dell'accordo di programma.
d)	2	La novella interviene sul comma 1-ter e reca misure di coordinamento con le modifiche apportate all'articolo 4, comma 3. In particolare, si precisa che il PRP individua per ciascuna area ricompresa nell'ambito, le destinazioni d'uso omogenee, in termini di carichi urbanistici ed ambientali, ammesse nell'ambito delle categorie funzionali di cui all'articolo 4, comma 3. Inoltre, per ragioni di carattere sistematico, viene soppresso il secondo periodo, recante una disciplina transitoria inerente alla corretta interpretazione della funzione caratterizzante delle aree portuali e retroportuali, per essere trasfuso tra le norme finali e di coordinamento contenute nell'articolo 29 del presente disegno di legge.
e)	1	La novella interviene sul comma 1-quinquies al fine di precisare che, ai fini dell'adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario nonché agli attraversamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operatività del porto individuati nel DPSS, l'ente competente vi provvede sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
f)	1	La novella interviene sul comma 1-sexies al fine di introdurre misure di raccordo tra il PRP e l'accordo di programma: trattasi dello strumento " variante mediante accordo di programma ". Come anticipato, qualora risulti necessario realizzare opere incluse nell'accordo di programma che siano in contrasto con il PRP vigente, la determinazione conclusiva della conferenza di servizi in ordine alla localizzazione dell'opera inclusa nell'accordo di programma ai sensi dell'articolo 38, comma 10, del codice dei contratti pubblici ha effetto di variante al PRP, costituendo quest'ultimo l'unico strumento di pianificazione e governo del territorio in ambito portuale. Ciò, in considerazione del fatto che: - i progetti inseriti nell'accordo di programma devono essere almeno nella forma di DOCFAP; - gli interventi allo stadio del PFTE sono soggetti all'approvazione della conferenza dei servizi ed alla procedura di VIA.
g)	3	La novella abroga il comma 1-septies in aderenza a quanto sancito dalla sentenza della Corte costituzionale che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 4, comma 1-septies, lettera a), del decreto-legge n. 121 del 2021, come convertito, nella parte in cui inserisce il comma 1-septies nell'articolo 5 della Legge 84/94.
h)	1	La novella interviene sul comma 2, al fine di chiarire che i PRP delineano l'assetto complessivo delle opere infrastrutturali.
i)	2	La novella interviene sul comma 2-bis, lettera b), al fine di introdurre misure di semplificazione dell'iter di approvazione del PRP prevedendo che il PRP sia trasmesso <u>contestualmente</u> al comune e alla regione interessati nonché al Ministero

		delle infrastrutture e dei trasporti e al Consiglio superiore dei lavori pubblici per l'espressione del rispettivo parere.
l)	4	<p>La novella abroga il comma 3 in conseguenza delle modifiche apportate all'articolo 4 in merito alla nuova classificazione portuale.</p> <p>Al riguardo appare opportuno ricordare che il comma 3 prevede che nei <i>“porti di cui alla categoria II, classe III, con esclusione di quelli aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lettera e), l'ambito e l'assetto complessivo del porto sono specificati dal PRP, che individua, altresì, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate”</i>.</p> <p>Tale formulazione non appare più attuale nella misura in cui, come si è detto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - i porti di categoria II, classe III sono quelli non ricadenti nella circoscrizione territoriale di una autorità di sistema portuale; - nella circoscrizione territoriale di una autorità di sistema portuale i porti sono classificati <i>ex lege</i> come internazionali (classe I) o nazionali (classe II); - il PRP è lo strumento di pianificazione proprio delle AdSP. <p>Pertanto, l'ambito e l'assetto complessivo dei porti regionali o interregionali non possono essere specificati nel PRP ma piuttosto da un piano regolatore approvato dalla regione ai sensi del successivo comma 3-bis.</p>
m)	4	La novella interviene sul comma 3-bis al fine di coordinare la disposizione con le modifiche apportate all'articolo 4 in merito alla nuova classificazione portuale.
n)	2	<p>La novella interviene sul comma 3-ter, al fine di ridurre le tempistiche di approvazione del PRP. In particolare, si prevede che unitamente alla trasmissione del PRP (adottato dal Comitato di gestione ai sensi del comma 2-bis, lettera a)) ai soggetti competenti per l'espressione dei pareri, lo stesso sia sottoposto alla procedura di VAS.</p> <p>Inoltre, è introdotta una disciplina per l'approvazione dello strumento della variante generale.</p>
o)	2	<p>La novella interviene sul comma 4 al fine di modificare l'istituto della “variante-stralcio”. Come anticipato, la formulazione appare superata in considerazione del fatto che tale variante era stata ideata per apportare modifiche ai piani regolatori “relativi al singolo scalo” nella vigenza dello strumento di pianificazione (soppresso dal correttivo del 2017) che prevedeva un <u>unico piano regolatore di sistema portuale</u> (l'insieme dei PRP, che dovevano essere approvati congiuntamente).</p> <p>Nella misura in cui, a legislazione vigente, è invece prevista l'adozione di un PRP per ciascun porto, non ha ragion d'essere la locuzione “variante a stralcio relativa al singolo scalo”.</p> <p>Alla luce di quanto sopra la novella in esame prevede che il Presidente dell'Autorità di sistema portuale, autonomamente o su richiesta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, della regione o del comune interessato, può promuovere e proporre al Comitato di gestione, per la successiva adozione, varianti <u>localizzate</u> (e pertanto</p>

		relative ad aree del porto ovvero porzioni di esse) al PRP concernenti le categorie funzionali assegnate alle aree portuali e retroportuali, nonché i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio.
p)	2	La novella interviene sul comma 4-bis al fine di introdurre misure di semplificazione per l'adozione di tali varianti. Ed inverso si prevede l'applicazione dei termini ridotti previsti per l'adozione di varianti generali.
q)	2	La novella abroga il comma 4-ter, essendo venuta meno la competenza regionale sull'approvazione dei PRP. Ai sensi del comma 1-quinquies la pianificazione delle aree portuali e retro-portuali è competenza esclusiva delle AdSP.
r)	2	La novella interviene sul comma 5 al fine di introdurre misure di semplificazione per apportare modifiche al PRP. In particolare, si prevede che possa essere utilizzato lo strumento dell'adeguamento tecnico funzionale anche per consentire il mutamento di destinazione d'uso nell'ambito della medesima categoria funzionale, costituendo modifica non sostanziale della struttura del PRP.
s)	1	La novella interviene sul comma 5-bis al fine di operare gli opportuni coordinamenti con la nuova ripartizione delle competenze in ambito portuale.
t)	4	La novella interviene sul comma 5-ter al fine di aggiornare i riferimenti normativi al nuovo codice dei contratti pubblici.
u)	4	La novella reca un coordinamento al comma 7 in materia di funzioni amministrative regionali, in coerenza con quanto previsto dalle modifiche introdotte all'articolo 4 della Legge 84/94 in materia di classificazione dei porti.
v)	4	La novella prevede l'abrogazione dei commi 8, 9, 10 e 11. In particolare, le disposizioni di cui commi 8 e 9 sono trasposte nell'articolo 4 dedicato anche al regime degli oneri, mentre le disposizioni di cui ai commi 10 e 11 sono trasposte o assorbite nel nuovo articolo 4-ter della Legge 84/94.

Ferma restando la qualificazione del PRP quale “unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza”, la ponderazione dei vincoli di tutela paesaggistica trova la sua sede procedurale elettiva e imprescindibile nei seguenti strumenti, richiamati dal testo normativo:

- nella fase di pianificazione strategica, attraverso la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di cui all'articolo 5, comma 3-ter della legge n. 84/1994 (come modificato dall'articolo 6 del presente disegno di legge), che assicura la coerenza strutturale del Piano con i valori paesaggistici e ambientali;

- nella fase attuativa e realizzativa, attraverso lo strumento della Conferenza di Servizi decisoria (richiamata agli articoli 5-bis e 5-quater), sede nella quale vengono acquisiti gli atti di assenso preposti alla tutela del vincolo, ivi inclusa l'Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'articolo 146 del Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgs. 42/2004).

Articolo 7 (Inserimento dell'articolo 5.1 alla legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'articolo 7 inserisce nuovo articolo 5.1 al fine di disciplinare l'accordo di programma, che costituisce lo strumento che consente di dare piena attuazione al Piano nazionale di individuazione degli interventi strategici.

Nel dettaglio, il **comma 1** prevede che l'accordo di programma sia definito dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la Porti d'Italia S.p.a. e abbia durata quinquennale. Quale strumento attuativo del Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di rilevanza internazionale e nazionale adottato ai sensi dell'articolo 4-ter, l'AdP sarà definito nel rispetto delle priorità ivi indicate e, comunque, nei limiti della dotazione finanziaria annuale del Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di cui al nuovo articolo 27-bis.

Il **comma 2** prevede che, in relazione a ciascun intervento, l'accordo di programma indica il codice unico di progetto (CUP) e stabilisce il cronoprogramma di approvazione, affidamento ed esecuzione dei lavori e le relative modalità di verifica e monitoraggio da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché la stima del costo dell'opera con l'indicazione della misura del concorso dello Stato al relativo finanziamento, nei limiti della dotazione del fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo.

Pertanto, ad ogni opera ricompresa all'interno dell'accordo di programma, verrà associato un contributo di importo pari o inferiore al costo di progettazione e/o di realizzazione, in dipendenza della modalità di volta in volta prescelta per l'affidamento della realizzazione delle opere.

In particolare, la contribuzione associata a ciascuna opera nell'ambito dell'accordo di programma consentirà:

- di coprire interamente i costi connessi agli interventi affidati dalla Pdl mediante la conclusione di contratti di appalto;
- di modulare la contribuzione statale, coprendo in parte i costi connessi agli interventi affidati in concessione, anche mediante finanza di progetto, ovvero tramite strumenti di partenariato pubblico-privato di tipo istituzionale. In tali ipotesi, la contribuzione pubblica non coprirà l'intero fabbisogno finanziario dell'intervento in regione del concorso delle risorse private.

Anche al fine di consentire una rapida cantierabilità, i progetti relativi agli interventi inclusi nell'accordo di programma sono corredati dal documento di fattibilità delle alternative progettuali di cui all'articolo 2, Allegato I.7, del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36.

Particolare rilievo assume la disciplina relativa alla compatibilità degli interventi con l'ordinamento dell'Unione europea. Al fine di garantire la certezza giuridica degli investimenti e il rigoroso rispetto della disciplina in materia di aiuti di Stato, la norma introduce una esplicita clausola di salvaguardia (c.d. *stand-still clause*) che subordina l'efficacia dei finanziamenti relativi ai singoli interventi alla verifica di conformità con la normativa europea.

Nello specifico, il meccanismo prevede che, per gli interventi che non soddisfano i requisiti per l'esenzione dall'obbligo di notifica (come previsti, ad esempio, dal Regolamento generale di esenzione per categoria - GBER), l'erogazione delle risorse resti sospesa fino all'ottenimento della decisione di autorizzazione da parte della Commissione europea, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo

3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). Tale previsione assicura che il trasferimento delle risorse pubbliche avvenga solo all'esito positivo della procedura di notifica, prevenendo il rischio di erogazione di aiuti illegali e garantendo la piena legittimità dell'azione amministrativa e finanziaria a supporto della infrastrutturazione portuale.

I **commi 3 e 4** disciplinano l'*iter* procedimentale cui è soggetto l'accordo di programma. In primo luogo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sottopone lo schema di accordo all'approvazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), che adotta la relativa delibera entro trenta giorni. La delibera del CIPESS è sottoposta al controllo di legittimità da parte della Corte dei conti. Al fine di consentire una più celere realizzazione degli interventi, è ammessa la registrazione anche parziale della delibera, che diviene efficace limitatamente a quanto oggetto di registrazione. In tal caso, il CIPESS può adottare, su richiesta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze, una delibera integrativa o modificativa delle parti non registrate.

Lo schema di accordo è sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Porti d'Italia S.p.A. entro quindici giorni dalla registrazione da parte della Corte dei conti della delibera di approvazione del medesimo schema da parte del CIPESS. L'accordo di programma è poi trasmesso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro cinque giorni dalla sottoscrizione, alle Camere, al Ministero dell'economia e delle finanze e al CIPESS.

Il **comma 5** prevede le modalità di monitoraggio dell'attuazione dell'accordo di programma. In particolare, su base annuale la società Porti d'Italia S.p.A. trasmette al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'economia e delle finanze una relazione sullo stato di attuazione dell'accordo di programma (compreso lo stato di avanzamento delle opere e degli interventi sulla base delle informazioni desumibili dal sistema di monitoraggio ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229).

Il **comma 6** reca disposizioni relative all'aggiornamento dell'accordo di programma, che può avvenire su base annuale. Tale aggiornamento è eseguito tenuto conto dello stato di avanzamento degli interventi, nonché delle risorse disponibili. In particolare, gli aggiornamenti di importo pari o inferiore a 2 miliardi di euro, al netto delle risorse finalizzate per legge a specifici interventi, sono approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa informativa al CIPESS. Per gli aggiornamenti di importo superiore a 2 miliardi di euro, al netto delle risorse finalizzate per legge a specifici interventi, si applica, invece, la medesima procedura prevista dai su illustrati commi 3 e 4.

Al fine di garantire il coordinamento della programmazione a livello centrale e la pianificazione a livello locale, ai sensi del **comma 7**, l'accordo di programma è trasmesso a ciascuna AdSP territorialmente competente per l'acquisizione dei pareri dell'autorità marittima, dell'ufficio di sanità marittima, aerea e di frontiera (USMAF), dell'azienda sanitaria locale e del comando provinciale dei vigili del fuoco, prodromici all'esecuzione degli interventi affidati alla Porti d'Italia S.p.a.

Articolo 8 (Modifiche all'articolo 5-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'articolo 8 del disegno di legge in esame apporta modifiche all'articolo 5-bis in materia di dragaggi. In particolare, la disposizione interviene sotto due profili: da un lato, opera una razionalizzazione normativa, incorporando nella Legge 84/94 le disposizioni di cui all'articolo 6-bis del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 e, dall'altro, reca procedure semplificate in relazione alle operazioni di dragaggio nei porti non compresi in siti di interesse nazionale (cd. SIN). Sul punto, viene inserito un nuovo **comma 01 all'articolo 5-bis**, volto proprio a definire l'ambito di applicazione della disposizione.

In relazione al primo aspetto, per coerenza sistematica della disciplina, i contenuti del citato articolo 6-bis, commi 2 e 3, del decreto-legge n. 77 del 2021 sono trasposti nei **commi 8-bis** (ove viene fatto confluire anche il contenuto del comma 1-bis, abrogato dalla novella in commento) e **8-ter dell'articolo 5-bis** della Legge 84/94. Per effetto dell'abrogazione dell'articolo 6-bis ad opera del disegno di legge in esame, la disposizione di cui al comma 1 del medesimo articolo 6-bis, relativa all'adozione del Piano nazionale dei dragaggi sostenibili, viene invece abrogata tout court, stante la mancata attuazione della stessa.

In relazione al secondo aspetto, la disposizione in commento abroga il comma 8 sostituendolo con una disciplina volta ad incentivare operazioni di recupero dei rifiuti e di riutilizzo dei materiali al **fuori dei siti di bonifica di interesse nazionale**.

Preliminarmente appare opportuno ricordare che il comma 8 prevede che i materiali provenienti dal dragaggio dei fondali dei porti non compresi in siti di interesse nazionale possono essere:

- **immersi in mare** con autorizzazione dell'autorità competente nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 109, comma 2, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152;
- diversamente utilizzati a fini di **ripascimento**, anche con sversamento nel tratto di spiaggia sommersa attiva, o per la **realizzazione di casse di colmata** o altre strutture di contenimento nei porti in attuazione del Piano regolatore portuale ovvero lungo il litorale per la **ricostruzione della fascia costiera**, con autorizzazione della regione territorialmente competente ai sensi dell'articolo 21 della legge 31 luglio 2002, n. 179.

Con l'introduzione dei nuovi **commi da 8-quater a 8-sexies**, si prevede una disciplina volta alla promozione di politiche di sostenibilità ed economia circolare, incentivando operazioni di recupero dei rifiuti, di riutilizzo dei materiali dalle operazioni di dragaggio ed escavo e di contenimento dei relativi costi di smaltimento-

Il **comma 8-quater** disciplina il Progetto per la gestione integrata e circolare dei rifiuti e materiali provenienti dalle attività di dragaggio, con obiettivi di recupero, riutilizzo e tracciabilità dei materiali. Tale Progetto prevede l'utilizzo dei seguenti materiali:

- a) dei materiali provenienti dal dragaggio ed escavo delle aree portuali, periportuali e marino costiere, che non ricadono nei siti di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 109, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nel rispetto di quanto previsto dal decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio del mare 15 luglio 2016, n. 173, recante "Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei

materiali di escavo di fondali marini", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana del 6 settembre 2016, n. 208;

b) di inerti, materiali geologici inorganici e manufatti ai sensi dell'articolo 109, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152;

c) di sottoprodotti che soddisfano le condizioni e i criteri di cui all'articolo 184-bis, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, comprensivi dei materiali geologici naturali e inorganici, idonei in termini di caratteristiche qualitative e granulometriche, derivanti da scavi in roccia oppure dall'escavo di substrati naturali appartenenti all'originale litorale o al fondale sottostante di pertinenza demaniale;

d) di inerti e materiali geologici inorganici di cui possa avvenire la cessazione della qualifica di rifiuto a seguito di un'operazione di recupero, incluso il riciclaggio, che soddisfano le condizioni di cui all'articolo 184-ter, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, oppure che soddisfano i requisiti e le condizioni di cui all'articolo 184-quater, comma 1, del medesimo decreto legislativo.

I commi **8-quinquies** e **8-sexies** prevedono ulteriori specifiche del Progetto.

Al comma **8-quinquies** si indicano i contenuti del Progetto, prevedendo che lo stesso contenga i) un dettagliato cronoprogramma delle attività finalizzate alla gestione dei materiali con specifica indicazione dei quantitativi massimi dei rifiuti destinati al recupero e dei materiali destinati al riutilizzo, suddivisi per opera, tipologia di materiale e caratteristiche ii) le dichiarazioni di conformità di ciascun produttore, detentore o utilizzatore dei materiali, le quali includono la tipologia e quantità dei materiali oggetto di ogni utilizzo, le attività di gestione necessarie, il sito di origine e di destinazione e le modalità di impiego previste. Il Progetto comprende, altresì i risultati e le procedure di campionamento e caratterizzazione dei materiali e dei rifiuti.

Si dispone, inoltre, al fine di garantire una effettiva semplificazione amministrativa, al **comma 8-sexies**, che l'approvazione del Progetto sostituisce ogni ulteriore autorizzazione, intesa, concessione, licenza, parere o nulla osta richiesto dalla normativa vigente, con l'eccezione delle eventuali valutazioni ambientali obbligatorie.

Articolo 9 (Inserimento degli articoli 5-ter, 5-quater, 5-quinquies, 5-sexies e 5-septies alla legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'articolo 9 del disegno di legge in esame inserisce nel testo della Legge 84/1994 i nuovi articoli 5-ter, 5-quater, 5-quinquies e 5-septies, concernenti la costituzione e le attività attribuite alla società Porti d'Italia S.p.A., nonché le forme di coordinamento tra la stessa e le AdSP.

1. PORTI D'ITALIA S.P.A. (ARTICOLO 5-TER)

In particolare, il nuovo **articolo 5-ter**, al **comma 1**, prevede che la società Porti d'Italia S.p.A., titolare di diritti speciali ed esclusivi, sia costituita con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Si prevede, altresì, che con il medesimo provvedimento sono definiti l'atto costitutivo e lo statuto sociale, sono nominati gli organi sociali per il primo periodo di durata in carica, sono stabilite le remunerazioni degli stessi organi ai sensi dell'articolo 2389, primo comma, del codice civile e sono definiti i criteri, in riferimento al

mercato, per la remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche da parte del consiglio di amministrazione ai sensi dell'articolo 2389, terzo comma, del codice civile, in deroga all'articolo 23-bis del decreto-legge n. 201 del 2011, in materia di compensi per gli amministratori e per i dipendenti delle società controllate dalle pubbliche amministrazioni. Viene infine specificato che le successive modifiche allo statuto e le successive nomine dei componenti degli organi sociali sono deliberate a norma del codice civile. Con il medesimo decreto è individuata la data di avvio dell'operatività della società medesima

Il **comma 2** individua l'oggetto sociale della PdI nello sviluppo e nella promozione della Rete italiana della portualità, che ricomprende i porti collocati all'interno della circoscrizione territoriale delle singole Autorità di sistema portuale. Ne consegue che sono esclusi dal perimetro di operatività della Società, avuto riguardo alle attività dalla medesima svolte in regime di concessione (disciplinate dall'articolo 5-quater), oltre ai porti di categoria I, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato, i porti non ricompresi all'interno della circoscrizione territoriale delle singole Autorità di sistema portuale, per i quali rimane ferma la possibilità di svolgere attività in regime di mercato (disciplinate dall'articolo 5-quinquies).

Pur trattandosi di una società a partecipazione pubblica istituita per esplicita previsione legislativa, è possibile in ogni caso dar conto degli oneri di motivazione analitica che, ai sensi dell'articolo 5, comma 1, del TUSP, sostengono la costituzione della predetta società.

Sul punto, si evidenzia infatti che:

- la società persegue finalità istituzionali di preminente interesse nazionale, consistenti nel pieno sviluppo, secondo prospettive di coesione territoriale e sociale, del sistema portuale quale rete di beni e servizi di trasporto coesenziale al completamento della rete transeuropea di trasporti;
- dal punto di vista della convenienza economica e della sostenibilità finanziaria, si rinvia a quanto si dirà nella relazione tecnica;
- l'opzione a favore di un modello societario ad integrale partecipazione pubblica è stata operata al fine di garantire obiettivi di efficienza, efficacia e economicità dell'azione amministrativa, in quanto i moduli di funzionamento privatistici sottesi alla Porti d'Italia S.p.A. consentono alla medesima di operare in maniera flessibile, secondo le effettive esigenze di sviluppo degli obiettivi infrastrutturali sottesi alle finalità istituzionali della società.

Nel dettaglio, in coerenza con l'oggetto sociale, alla PdI è attribuito:

- a) lo svolgimento, in **regime di concessione**, dei servizi di interesse pubblico generale (SIEG) ai sensi dell'articolo 106 TFUE connessi alla realizzazione degli investimenti strategici in opere infrastrutturali e di manutenzione straordinaria individuati dal Piano di cui all'articolo 4-ter nei porti collocati all'interno della circoscrizione territoriale delle singole Autorità di sistema portuale, nonché delle attività strumentali all'efficiente erogazione di tali servizi, anche mediante la stipula di convenzioni con le autorità di sistema portuale per il coordinamento delle attività di comune interesse, fatta eccezione per le attività non connesse al trasporto, inclusi gli impianti di produzione industriale che operano in un porto, gli uffici o i negozi, e per le sovrastrutture portuali;

- b) lo svolgimento, in **regime di mercato**, all'estero o in Italia, di attività di progettazione e realizzazione di opere infrastrutturali attinenti alle attività marittime e portuali, nonché la realizzazione di consulenze, studi, ricerche, servizi anche di ingegneria nel settore delle infrastrutture portuali, compresi gli interventi intermodali. Si pensi, a titolo esemplificativo, alle attività di predisposizione di servizi portuali aggiuntivi a favore dei concessionari delle AdSP e di realizzazione di investimenti nelle aree portuali esterne alle circoscrizioni delle AdSP e adibite alla nautica da diporto, ovvero all'acquisizione di partecipazioni in altre società di settore.

Il **comma 3** fissa il capitale sociale della Porti d'Italia S.p.A. in 10 milioni di euro, autorizzando il Ministero dell'economia e delle finanze alla sua sottoscrizione e al suo versamento, anche in più fasi. A tal fine, la disposizione autorizza la spesa di 1 milione di euro per l'anno 2026 e di 9 milioni di euro per l'anno 2027. Si prevede che le azioni siano interamente attribuite al Ministero dell'economia e delle finanze, che eserciterà i diritti dell'azionista d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Inoltre, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono attribuite funzioni di controllo, vigilanza tecnica e operativa sulla Società in ordine alle attività svolte in regime di concessione.

Il **comma 4** definisce la composizione del Consiglio di amministrazione (CdA) della Porti d'Italia S.p.A. In particolare, si prevede che il Consiglio di amministrazione è composto da cinque membri, di cui due designati dal Ministero dell'economia e delle finanze, due designati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e uno designato dalla Presidenza del Consiglio dei ministri. La disposizione in esame precisa ulteriormente che il presidente del CdA è nominato tra i membri designati dal Ministero dell'economia e delle finanze, mentre l'amministratore delegato è nominato tra i membri designati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il **comma 5** definisce la composizione del Collegio sindacale della Porti d'Italia S.p.A. In particolare, si prevede che il Collegio sindacale è composto da cinque membri, di cui tre effettivi e due supplenti. Si precisa ulteriormente che due membri effettivi, di cui uno in qualità di presidente del collegio sindacale, e un membro supplente sono designati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, mentre un membro effettivo e un supplente sono designati dal Ministero dell'economia e delle finanze.

Infine, il **comma 6** specifica che alla società Porti d'Italia S.p.A. non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 11, commi 6 e 7, e all'articolo 19 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, in materia di classificazione e di gestione del personale delle società a partecipazione pubblica, e di cui all'articolo 5, comma 9, del decreto-legge 6 luglio 2012 n. 95, convertito con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, in materia di attribuzione incarichi di studio e di consulenza a soggetti già lavoratori privati o pubblici collocati in quiescenza.

2. LE ATTIVITÀ DELLA PORTI D'ITALIA S.P.A. IN REGIME DI CONCESSIONE (ARTICOLO 5-QUATER)

Il nuovo **articolo 5-quater** disciplina le attività svolte dalla Porti d'Italia S.p.A. in regime di concessione. Al riguardo, il **comma 1** individua l'oggetto di tale concessione, avente la durata di 99 anni, nello svolgimento dei servizi di interesse pubblico generale connessi alla realizzazione degli

investimenti strategici in opere infrastrutturali e di manutenzione straordinaria individuati dal Piano di cui all'articolo 4-ter, nei porti ricompresi all'interno delle circoscrizioni delle AdSP, nonché delle relative attività strumentali. Pertanto, sono conferiti in concessione alla Società tutte le attività, nonché i diritti, già attribuiti o riservati per legge o con atti amministrativi alle Autorità di sistema portuale in relazione ai suddetti compiti.

Il **comma 2** contiene un elenco dettagliato dei compiti attribuiti alla Società nell'ambito delle attività svolte in regime di concessione. Al riguardo, rileva, in particolare, la circostanza che, nell'ambito della realizzazione degli interventi, la PdI opererà nella veste di stazione appaltante, e, quindi, provvederà all'esecuzione delle opere in proprio, attraverso le proprie maestranze, ovvero mediante la conclusione di contratti di appalto o il ricorso allo strumento concessorio, in quest'ultimo caso nel rispetto di quanto previsto dal regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, 28 dicembre 2022, n. 202, relativo alla disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine.

Ferma restando la partecipazione pubblica della PdI, la riforma – nell'ottica di valorizzare le risorse pubbliche disponibili – consente il coinvolgimento di capitali privati nella realizzazione degli interventi infrastrutturali mediante le forme già previste a legislazione vigente.

In particolare, la partecipazione di soggetti privati può configurarsi:

- (i) nel caso in cui la PdI affidi la realizzazione delle opere mediante lo strumento della concessione, anche ricorrendo alla finanza di progetto di cui all'articolo 193 del codice dei contratti pubblici. In tal caso l'aggiudicatario potrà costituire una società di scopo per la realizzazione dei lavori e la gestione dell'opera; ovvero
- (ii) nel caso in cui la PdI, per la realizzazione delle opere, intenda ricorrere forme di partenariato pubblico-privato istituzionalizzato (PPPI), mediante la costituzione di una società *ad hoc* con capitale misto pubblico-privato, ai sensi dell'articolo 174, comma 4, del codice dei contratti pubblici, anche in aderenza ai valori costituzionali di sussidiarietà orizzontale.

Pertanto, per la realizzazione di una o più opere infrastrutturali, la PdI potrà instaurare un rapporto contrattuale di lungo periodo con un soggetto privato per il raggiungimento del risultato di interesse pubblico, mediante la creazione di un ente (*rectius*: società) partecipato congiuntamente dalla parte privata e da quella pubblica.

Sul piano industriale, la partecipazione nel capitale sociale del socio privato è individuata mediante lo svolgimento di una procedura competitiva, tale da assicurare le adeguate capacità tecniche per la realizzazione dell'opera e, in generale, il perseguimento dello scopo sociale.

In particolare, per quanto concerne l'individuazione del socio privato, l'**articolo 4 del TUSP**, in aderenza ai principi europei (cfr. Corte di Giustizia 15 ottobre 2009, C-196/08), prevede che le amministrazioni pubbliche possono, direttamente o indirettamente, costituire società e acquisire o mantenere partecipazioni in società per la realizzazione e gestione di un'opera pubblica ovvero l'organizzazione e la gestione di un servizio d'interesse generale attraverso un contratto di partenariato, a condizione che il **socio privato sia prescelto attraverso una gara avente ad oggetto, al contempo, "la sottoscrizione o l'acquisto della partecipazione societaria da parte del**

socio privato e l'affidamento del contratto di appalto o di concessione oggetto esclusivo dell'attività della società mista” (articolo 17 TUSP).

Tale percorso implicherebbe:

- svolgimento da parte della **PdI** di una **gara** avente ad oggetto la scelta del socio e l'affidamento del servizio (da delimitare temporalmente e con riferimento all'oggetto);
- i criteri di scelta del socio privato devono riferirsi non solo al capitale conferito ma anche alle **capacità tecniche del socio** di realizzare le opere e gli interventi che la società è chiamata svolgere, alle caratteristiche dell'offerta in considerazione della prestazione da offrire.
- la **durata della partecipazione** privata non potrebbe essere superiore a quella del servizio affidato (articolo 17, comma 3, TUSP).

Si specifica che, nell'ambito di tale attività, la Porti d'Italia S.p.A., oltre a vigilare sull'esecuzione dei lavori, è competente sia per l'approvazione dei progetti, sia per l'emanazione degli atti del procedimento espropriativo ai sensi del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al d.P.R. 8 giugno 2001, n. 327.

La medesima società potrà, altresì, realizzare e partecipare a studi, ricerche e sperimentazioni in materia di viabilità, traffico e circolazione, nonché curare le strategie di *marketing* e di promozione della Rete italiana della portualità. Quest'ultima previsione si correla alla modifica apportata dall'articolo 16, comma 1, lettera a), del disegno di legge in esame all'articolo 11-ter della Legge 84/94, il quale, nel ridefinire i compiti attribuiti alla Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, non menziona più, tra di essi, le “*strategie di marketing e promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale*”.

Il **comma 3** precisa che sono escluse dalle attività affidate in concessione alla PdI le attività infrastrutturali non connesse al trasporto, inclusa la realizzazione di impianti di produzione industriale che operano nell'area portuale, gli uffici o i negozi e le sovrastrutture portuali. Trattasi di disposizione volta ad escludere dal perimetro dei servizi di interesse economico generale svolti dalla Società in regime di concessione quei compiti, sostanzialmente riconducibili ad interventi di infrastrutturazione secondaria, cui sono connessi costi che, ai sensi dell'articolo 56-ter, paragrafo 4, del Regolamento (UE) n. 651/2014, non sono ricompresi tra gli aiuti a favore dei porti marittimi compatibili con il mercato interno dell'Unione europea.

Il **comma 4** dispone che la concessione alla Società è assentita con decreto, entro 6 mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa, per gli aspetti finanziari, con il Ministro dell'economia e delle finanze. Si precisa che la disciplina di detta concessione sarà stabilita nella convenzione di concessione, ove, tra l'altro, saranno definite le modalità di realizzazione degli interventi strategici individuati dal Piano di cui all'articolo 4-ter, secondo le disposizioni e le procedure previste a legislazione vigente, compreso il ricorso ai contratti di concessione a terzi.

Quanto, in particolare, agli aspetti connessi al rapporto tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Porti d'Italia S.p.A., la citata convenzione di concessione regolerà le modalità di esercizio da parte del concedente dei poteri di vigilanza sull'attività della concessionaria, le penali e

le ipotesi di decadenza dalla concessione, con le relative procedure, nonché i criteri e le modalità per l'acquisizione allo Stato delle opere in corso di realizzazione.

Quanto, poi, ai profili concernenti la ripartizione dei costi e il finanziamento delle attività svolte in regime di concessione, la predetta convenzione prevederà l'assunzione, da parte della Società, di tutti i costi di progettazione, costruzione e di manutenzione straordinaria degli interventi alla medesima affidati e, al contempo, provvederà a disciplinare compiutamente le modalità di definizione e revisione periodica del piano economico-finanziario, le modalità di erogazione delle risorse finanziarie, nonché le modalità di reperimento, da parte della Società, degli ulteriori mezzi finanziari occorrenti per la realizzazione delle prestazioni affidate.

Il **comma 5** prevede che lo schema della convenzione di concessione sia approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze, per quanto attiene agli aspetti finanziari. Si precisa che il medesimo procedimento dovrà essere seguito anche in caso di eventuali successive modifiche della convenzione di concessione.

Infine, il **comma 6** prevede l'obbligo, da parte della PdI, di adottare sistemi di contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali o esclusivi, svolte in regime di concessione.

Si richiama, al riguardo, quanto previsto dalla Comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (2016/C 262/01), punto 212: *“212. Perché l'intero finanziamento pubblico di un determinato progetto non ricada nel campo di applicazione delle norme sugli aiuti di Stato, gli Stati membri devono garantire che i finanziamenti forniti per la costruzione di infrastrutture nelle circostanze di cui al punto 211 non possano essere utilizzati per sovvenzioni trasversali o indirette di altre attività economiche, ivi compresa l'attività di gestione dell'infrastruttura. Si può escludere il sovvenzionamento trasversale facendo sì che il proprietario dell'infrastruttura non eserciti nessun'altra attività economica o - se la esercita - applichi contabilità separate [...]”*.

La previsione si pone in coerenza anche con quanto previsto dall'articolo 6, comma 1, del TUSP, a mente del quale *“Le società a controllo pubblico, che svolgano attività economiche protette da diritti speciali o esclusivi, insieme con altre attività svolte in regime di economia di mercato [...] adottano sistemi di contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali o esclusivi [...]*”.

A presidio della tutela della concorrenza e in piena conformità con la disciplina dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato, la norma introduce un rigoroso divieto di sussidi incrociati (cross-subsidization). Nello specifico, viene precluso tassativamente l'utilizzo di risorse pubbliche o di compensazioni ricevute per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico (SIEG) per finanziare, direttamente o indirettamente, le attività che la Società svolge in regime di libero mercato ai sensi dell'articolo 5-quinquies.

Al fine di rendere effettivo tale divieto, la disposizione impone l'adozione di un modello di separazione non solo contabile, ma anche organizzativa e funzionale. Tale assetto è volto a garantire una netta distinzione tra le strutture operative dedicate alle funzioni di interesse pubblico e quelle destinate alle attività commerciali, assicurando la trasparenza dei flussi finanziari e prevenendo qualsiasi distorsione del mercato derivante da trasferimenti di risorse che potrebbero configurare vantaggi competitivi indebiti.

3. LE ATTIVITÀ DELLA PORTI D'ITALIA S.P.A. IN REGIME DI MERCATO (ARTICOLO 5-QUINQUIES)

Il nuovo **articolo 5-quinquies** disciplina le attività svolte dalla Porti d'Italia S.p.A. in regime di mercato, stabilendo, al **comma 1**, che la Porti d'Italia S.p.A. può, al di fuori del perimetro della concessione per lo svolgimento dei servizi di interesse economico generale, operare, direttamente o attraverso società, consorzi o imprese partecipate, per la progettazione e la realizzazione di opere infrastrutturali attinenti alle attività marittime e portuali, nonché effettuare consulenze, studi, ricerche, servizi anche di ingegneria nel settore delle infrastrutture portuali, anche intermodali.

Il **comma 2** introduce una specifica clausola di salvaguardia volta a prevenire distorsioni del mercato e a garantire l'imparzialità dell'agire societario. Viene infatti sancito il divieto per la Porti d'Italia S.p.A. di intraprendere le attività di mercato di cui al comma 1 qualora queste possano generare, anche solo potenzialmente, un conflitto di interessi con le funzioni pubbliche esercitate in regime di concessione.

La disposizione mira, altresì, a tutelare le condizioni di parità concorrenziale, impedendo che la Società possa sfruttare la titolarità dei diritti speciali o esclusivi connessi alla gestione dei servizi di interesse economico generale per acquisire indebiti vantaggi competitivi o alterare il corretto funzionamento del mercato di riferimento.

4. COORDINAMENTO TRA LA PORTI D'ITALIA S.P.A. E LE ADSP (ARTICOLO 5-SEXIES)

Anche in ragione del fatto che la concessione assentita alla PdI interesserà aree e beni già amministrati dalle singole Autorità di sistema portuale, il nuovo **articolo 5-sexies** appronta strumenti di coordinamento tra la Società e le AdSP per le attività di comune interesse.

In tale ottica, il **comma 1** prevede la stipula di un'apposita convenzione-quadro tra la Porti d'Italia S.p.A. e la Conferenza nazionale di coordinamento delle autorità di sistema portuale, finalizzata, in primo luogo, a regolare gli aspetti strettamente connessi alla realizzazione degli interventi inclusi nell'accordo di programma, tra i quali il rilascio, da parte delle AdSP territorialmente competenti, degli atti di assenso, concerto o nulla osta propedeutici all'esecuzione di un intervento ricompreso nell'accordo di programma, nonché la risoluzione di eventuali interferenze sulla gestione dei servizi portuali di competenza delle AdSP e sulle attività connesse a infrastrutture secondarie autorizzate, anche mediante affidamento in concessione, dalle Autorità di sistema portuale.

In secondo luogo, la convenzione-quadro regolerà le modalità di affidamento congiunto da parte della PdI e delle AdSP territorialmente competenti, anche mediante ricorso alla finanza di progetto e in coerenza con quanto previsto dal citato decreto ministeriale n. 202 del 2022, delle concessioni miste di lavori e servizi aventi ad oggetto la realizzazione di un intervento incluso nell'accordo di programma e la gestione dei servizi portuali nella medesima area e nelle relative pertinenze.

Invero, nel caso di concessione mista di lavori e servizi avente ad oggetto un intervento ricompreso nell'accordo di programma, l'applicazione del modello delineato dal presente disegno di legge conduce a ritenere che coesistano, al contempo, profili di competenza sia in capo alla Porti d'Italia S.p.A., sia in capo all'Autorità di sistema portuale. Al riguardo, infatti, alla Porti d'Italia S.p.A. è attribuito, in virtù della concessione assentita ai sensi dell'articolo 5-quater, lo svolgimento, anche per il tramite dello strumento concessorio, dell'attività connessa alla realizzazione dell'intervento,

mentre all'Autorità di sistema portuale continua ad essere attribuito, ai sensi dell'articolo 18 della Legge 84/94, il compito di affidare in concessione le aree e i beni demaniali ai fini dello svolgimento sulle stesse delle operazioni portuali.

Da questo sistema di competenze duale che connota la fattispecie delle concessioni miste su opere incluse nell'accordo di programma, discende *a fortiori* che enti concedenti, nei casi in esame, debbano essere necessariamente, seppur per profili tra loro distinti, sia la Porti d'Italia S.p.A. che la singola Autorità di sistema portuale. Pertanto, nell'ambito del rapporto concessorio che verrà a instaurarsi, parti sostanziali del contratto saranno, da una parte, l'operatore economico aggiudicatario e, dall'altra, la PdI e l'AdSP, quale unico "centro di interessi" in riferimento al quale si producono gli effetti del contratto di concessione (parte plurisoggettiva).

Quanto agli aspetti più propriamente organizzativi, la medesima convenzione-quadro regolerà la stipula, tra la Porti d'Italia S.p.A. e le Autorità di sistema portuale territorialmente competenti, di contratti di comodato aventi ad oggetto la consegna alla nuova Società di locali e immobili compresi nell'ambito portuale per lo svolgimento delle attività dalla medesima svolte in regime di concessione, il trasferimento del personale, di cui si dirà *infra*, e le modalità e i criteri con cui, a titolo di avvalimento, la Porti d'Italia S.p.A. e le singole Autorità di sistema portuale possono impegnarsi a mettere reciprocamente a disposizione le dotazioni tecniche e le risorse umane e strumentali di cui necessitano per lo svolgimento delle attività di comune interesse.

Al **comma 2** si precisa che, in sede di sottoscrizione della convenzione-quadro, le parti si impegnano ad attuare le relative attività con le risorse umane, tecniche e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il **comma 3** prevede che la convenzione-quadro sia trasmessa al Ministero dell'economia e delle finanze e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'acquisizione di un parere preventivo, di natura vincolante, da esprimere entro 30 giorni dalla trasmissione dell'atto.

Il **comma 4** specifica che le convenzioni attuative sottoscritte tra la PdI e ciascuna Autorità di sistema portuale dovranno essere conformi a quanto previsto dalla convenzione-quadro, prevedendo un termine di novanta giorni per la sottoscrizione delle medesime. Al fine di evitare ritardi o blocchi operativi, si prevede un potere sostitutivo di sottoscrizione delle predette convenzioni in capo alla Direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in luogo delle AdSP. Per le medesime finalità, nella fase esecutiva della convenzione, il **comma 5** prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può nominare un commissario ad acta, al quale attribuire, in via sostitutiva, il potere di adottare gli atti o i provvedimenti comunque necessari all'esecuzione della predetta convenzione.

5. RAPPORTI DI LAVORO, CONTROLLI E PROCEDURE DI COMPETENZA DELLA PORTI D'ITALIA S.P.A. (ARTICOLO 5-SEPTIES)

Il nuovo **articolo 5-septies** disciplina alcuni aspetti relativi ai rapporti di lavoro, ai controlli e alle procedure di competenza della Porti d'Italia S.p.A. Nel dettaglio, si prevede che la Società:

- 1) può stipulare, per le sue esigenze, contratti di lavoro autonomo e di lavoro subordinato (**comma 1**), ferma restando la possibilità di avvalersi, per l'espletamento delle attività tecniche e scientifiche e dell'attività di direzione dei lavori funzionali alla realizzazione delle

attività svolte in regime di concessione, del personale delle società partecipate dallo Stato, in regime di distacco, fino a un contingente massimo di 150 unità, il cui trattamento economico fondamentale e accessorio è a carico della società (**comma 2**);

- 2) può, nei limiti delle risorse disponibili, stipulare apposite convenzioni, anche a titolo oneroso, con società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato ai fini dell'assistenza tecnica, operativa e gestionale, anche in deroga alla disciplina del codice dei contratti pubblici, fatta eccezione per le norme che costituiscono attuazione delle disposizioni contenute nelle direttive 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sugli appalti pubblici, e 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali (**comma 3**);
- 3) è iscritta di diritto nell'elenco ANAC delle stazioni appaltanti qualificate di cui all'articolo 63, comma 1, del codice dei contratti pubblici, per la progettazione, l'affidamento e l'esecuzione delle opere e degli interventi alla medesima affidati (**comma 4**);
- 4) è soggetta al controllo della Corte dei conti con le modalità previste dall'articolo 12 della legge 21 marzo 1958, n. 259, e, pertanto, il controllo sulla gestione finanziaria sarà effettuato da un magistrato, nominato dal Presidente della Corte dei conti stessa, abilitato ad assistere alle sedute degli organi di amministrazione e di revisione (**comma 5**);
- 5) può avvalersi, sia nei giudizi attivi che passivi, del patrocinio dell'Avvocatura dello Stato, ai sensi dell'articolo 43 del Testo unico delle leggi e delle norme giuridiche sulla rappresentanza e difesa in giudizio dello Stato e sull'ordinamento dell'Avvocatura dello Stato, di cui al regio decreto 30 ottobre 1933, n. 1611, e s.m.i. per lo svolgimento dei compiti e delle funzioni alla medesima attribuiti in regime di concessione ai sensi dell'articolo 5-quater (**comma 6**);
- 6) è soggetta all'applicazione delle disposizioni processuali per le controversie relative a infrastrutture strategiche di cui all'articolo 125 del codice del processo amministrativo, di cui all'allegato 1 al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104, in relazione alle controversie relative alle procedure di espropriazione, con esclusione di quelle relative alla determinazione delle indennità espropriative, e alle procedure di progettazione, approvazione e realizzazione degli interventi inclusi nell'accordo di programma, in ogni caso senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica (**comma 7**).

ART. 10 (Modifiche all'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'articolo 10 del disegno di legge in esame apporta modifiche puntuali all'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, che disciplina le AdSP.

In particolare, il primo intervento è volto ad allineare il numero delle AdSP istituite a legislazione vigente. Con l'introduzione, alla lettera q-bis), dell'AdSP dello Stretto (ad opera del decreto-legge 23 ottobre 2018, n. 119) le predette autorità sono, infatti, passate da quindici a sedici.

Vengono poi apportate modifiche al comma 2-bis, al fine di garantire un coordinamento con il nuovo regime di classificazione operato dall'articolo 4 della Legge 84/94.

Al comma 4 del medesimo articolo 6 vengono apportate modifiche volte a circoscrivere i compiti delle AdSP in considerazione del trasferimento di alcuni di essi alla PdI. Come già rappresentato, le AdSP, da un lato, saranno incaricate della realizzazione dei soli interventi di manutenzione straordinaria non ricompresi nel Piano di cui all'articolo 4-ter e, dall'altro, le attività di coordinamento dalle medesime svolte dovranno tenere conto delle prerogative attribuite alla PdI.

È poi sostituito il comma 9-ter ed è modificato il comma 9-quater dell'articolo 6 in questione, concernenti, rispettivamente, l'attività di prelievo autoritativa delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 16 della Legge 84/94, e la natura dei canoni, al fine di escludere la presenza di aiuti di Stato nel sistema di tassazione dei porti italiani.

Sul punto appare preliminarmente opportuno ricordare che le modifiche normative introdotte nel 2022 alla Legge 84/94 hanno espressamente previsto un vincolo di destinazione delle entrate derivanti dalle tasse di ancoraggio, dalle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 16 della medesima legge, alla copertura dei costi per la manutenzione e lo sviluppo delle parti comuni dell'ambito portuale destinate alla difesa del territorio, al controllo e alla tutela della sicurezza del traffico marittimo e del lavoro in ambito portuale, alla viabilità generale e alle altre attività che si connotano come estrinsecazione di potestà pubbliche, nonché al mantenimento dei fondali, oltre che alla copertura di quota parte dei costi generali. Le predette spese ed investimenti sono pertanto riconducibili a costi relativi ad attività non economiche dei porti, derivanti dall'esercizio di potestà e funzioni di natura pubblicistica e di interesse generale a vantaggio della collettività.

Sotto altro profilo, il comma 9-quater dell'articolo 6 della Legge 28 gennaio 1994, n. 84, riconosce la natura tributaria di "redditi diversi" alle entrate da canoni di concessione di cui all'articolo 18 della citata Legge 84/1994, all'articolo 36 del R.D. n.327/1942 'Codice della Navigazione', nonché all'articolo 39 del D.P.R. 328/1952 'Approvazione del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione', prevedendo un meccanismo di deduzione forfettaria del 50% delle spese relative a tali redditi.

Anche in relazione all'utilizzo dei risparmi fiscali, in generale l'ordinamento giuridico italiano prevede una disciplina vincolante che limita coerentemente l'utilizzo delle entrate delle AdSP esclusivamente per il perseguimento delle finalità istituzionali per cui l'ente è stato costituito. L'intero quadro normativo nazionale impone infatti un vincolo giuridico preciso che assicura l'utilizzo delle entrate esclusivamente per finalità pubbliche non economiche, coerentemente con la natura dell'ente e nel rispetto dei principi di legalità, destinazione vincolata e controllo.

Tanto premesso, alla luce delle interlocuzioni con i servizi della Commissione Europea si è reso necessario rafforzare i meccanismi volti a garantire una effettiva e verificabile separazione delle risorse in parola, al fine di affrontare anche gli aspetti concernenti l'utilizzo delle entrate dei porti (*i.e.* tasse di ancoraggio, tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e tasse per il rilascio delle autorizzazioni), nonché l'impiego degli eventuali risparmi derivanti dal regime fiscale applicabile ai redditi derivanti dai canoni.

L'obiettivo primario delle modifiche oggetto di novella è, pertanto, quello di confermare la destinazione delle predette risorse agli investimenti e ai servizi di interesse economico generale a beneficio della collettività, imponendo stringenti vincoli di destinazione delle medesime.

Inoltre, al fine di garantire la massima trasparenza e chiarezza nella gestione delle risorse, si intende prevedere l'introduzione di specifiche misure di monitoraggio. Tali meccanismi di controllo saranno finalizzati a tracciare e verificare rigorosamente l'effettivo e corretto utilizzo delle risorse derivanti dai predetti risparmi fiscali. Tali misure sono pertanto volte ad assicurare la conformità agli obiettivi della riforma e a prevenire distorsioni della concorrenza, garantendo che le agevolazioni fiscali si traducano effettivamente in un beneficio per lo sviluppo e la funzionalità del sistema portuale nel suo complesso.

Ciò posto sono apportate modifiche all'**articolo 9-ter**, relativo alla destinazione dei proventi derivanti dalla riscossione delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni, per coordinare le relative disposizioni con quanto statuito dall'articolo 27 del disegno di legge in esame, che introduce il nuovo articolo 27-bis nella Legge n. 84/94.

In particolare, come si è avuto modo di illustrare, il predetto articolo 27 prevede l'istituzione fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo alimentato, tra l'altro, da una percentuale compresa tra il 15 e il 25% delle predette tasse. Alla luce della necessità di scorporare la predetta percentuale sono apportate modifiche al comma 9-ter volte a circoscrivere la quota di risorse che possono essere destinate dalle AdSP alla copertura delle spese ed investimenti.

Sotto altro profilo, si specifica che la rendicontazione circa l'utilizzo delle predette risorse, ai fini dell'esercizio dei poteri di vigilanza di cui all'articolo 12 della Legge 84/94, deve essere tempestivamente trasmessa dalle AdSP al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Sono apportate altresì modifiche all'**articolo 9-quater** in materia di tassazione degli introiti derivanti dalle concessioni demaniali.

Come anticipato, a legislazione vigente la disposizione qualifica gli introiti da canoni demaniali e autorizzazioni come "redditi diversi", prevedendo una deduzione forfettaria del 50% per le spese, ai fini della determinazione del reddito complessivo imponibile per le AdSP. Questa deduzione, di fatto, genera un **risparmio fiscale** per le AdSP, riducendo l'ammontare su cui calcolare le imposte. Sebbene l'ordinamento preveda una disciplina vincolante circa l'utilizzo delle entrate delle AdSP, la disposizione non impone una specifica destinazione per l'utilizzo delle risorse derivanti da tale risparmio.

Pertanto, in assenza di un vincolo specifico sull'utilizzo di queste risorse, appare necessario chiarire che tale risparmio non costituisce un **vantaggio economico selettivo** concesso dallo Stato, suscettibile di falsare o minare la concorrenza e di incidere sugli scambi tra Stati membri.

In tale ottica, la novella, vincolando espressamente il risparmio fiscale alla copertura delle medesime spese e costi previsti dal comma 9-ter, stabilisce una corrispondenza diretta e specifica tra il beneficio fiscale (la deduzione) e la copertura di costi specifici a beneficio dell'intera collettività.

Nella misura in cui i costi richiamati dal comma 9-ter sono qualificabili come costi di servizio pubblico (Service Public Obligation - SPO) o costi strettamente necessari per l'esercizio delle funzioni istituzionali delle AdSP (come la manutenzione delle infrastrutture o la fornitura di servizi essenziali che non sono di natura economica o che rientrano nel modello di compensazione per servizi di interesse economico generale - SIEG), il risparmio fiscale non configura un vantaggio indebito. Si tratta di un una compensazione per oneri di servizio pubblico o un meccanismo per garantire la sostenibilità finanziaria di funzioni non economiche, compatibilmente con la normativa sugli aiuti di Stato.

A ciò si aggiunga che l'obbligo di tenere "apposita rendicontazione" associato ad un'attività di vigilanza sugli stessi appare necessario al fine di dare piena attuazione alle modifiche sopra illustrate. La rendicontazione dettagliata consente di:

- dimostrare la proporzionalità tra il risparmio fiscale e i costi specifici che intende coprire;
- assicurare la tracciabilità dell'utilizzo dei fondi;
- rispettare i requisiti di trasparenza richiesti dalla Commissione Europea per la valutazione della compatibilità delle misure di aiuto.

Questo approccio mira a inquadrare il beneficio all'interno delle eccezioni previste dal Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE) per gli aiuti di Stato, in particolare quelle relative ai servizi di interesse economico generale o a funzioni non economiche, a condizione che l'ammontare del risparmio fiscale sia rigorosamente proporzionato ai costi da coprire e sia soggetto a un'adeguata rendicontazione e controllo.

Al comma 10 dell'articolo 6 sono apportate modifiche di mero chiarimento, al fine di specificare che le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, nonché l'affidamento delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, devono essere svolte dalle Autorità di sistema portuale nel rispetto delle disposizioni del sopravvenuto decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 dicembre 2022, n. 202.

Sono poi apportate modifiche al comma 14, che disciplina il procedimento per la modifica del numero delle Autorità di sistema portuale. In particolare, viene espunto il riferimento al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, adottato in attuazione della delega di cui all'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124, in materia di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali, in quanto, essendo trascorsi più tre anni dalla sua entrata in vigore, è ormai entrato a regime il suddetto procedimento per la modifica del numero delle AdSP tramite apposito decreto del Presidente della Repubblica.

Infine, la disposizione in esame aggiunge un nuovo comma 14-bis, il quale, nell'ottica di introdurre precisi criteri per la revisione del numero delle Autorità di sistema portuale al fine di realizzare economie di scala e di efficienza, prevede che, al verificarsi, per la terza volta nell'arco di un quadriennio, di un risultato di competenza dell'esercizio negativo asseverato dal Collegio dei revisori dei conti, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, acquisito il parere della Conferenza unificata, possano essere disposti la soppressione dell'autorità di sistema portuale e il trasferimento delle relative

funzioni e delle relative risorse umane, finanziarie e strumentali ad altra autorità di sistema portuale, che subentra nella titolarità di tutti i rapporti giuridici attivi e passivi dell'autorità soppressa.

Articolo 11 (Modifiche all'articolo 6-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'articolo 11 del disegno di legge in esame modifica l'articolo 6-bis, comma 1, lettera c-bis), della Legge 84/94 al solo fine di precisare che gli Uffici territoriali portuali, nel rilascio delle concessioni di propria competenza, con durata fino a quattro anni, devono determinarne i canoni nel rispetto dei criteri previsti dall'articolo 18 della medesima Legge 84/94.

Articolo 12 (Modifiche all'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'articolo 12 del disegno di legge in esame modifica l'articolo 8 della Legge 84/94, per meglio delineare alcune delle attribuzioni del Presidente dell'Autorità di sistema portuale.

In particolare, alla luce del nuovo assetto della *governance* portuale delineato dalla riforma sono apportate le seguenti modifiche all'articolo 8, comma 3:

- in merito al rilascio delle concessioni, si precisa che dovranno essere rispettati i criteri di cui all'articolo 18 (**lettera f**);
- viene abrogata la **lettera h**), che prevede che il Presidente “*promuove programmi di investimento infrastrutturali che prevedano contributi dello Stato o di soggetti pubblici nazionali o comunitari*”. Tali compiti, ad opera della riforma, sono stati attribuiti alla PdI;
- sono introdotte disposizioni di coordinamento rispetto ai nuovi compiti attribuiti alla PdI (**lettere l e m**);
- viene apportata una modifica di mero coordinamento al fine di precisare che rimangono ferme le prerogative della società Porti d'Italia S.p.A. in relazione agli interventi di dragaggio ricompresi nel Piano di cui all'articolo 4-ter (**lettera o**);
- viene inserita la **lettera r-bis**), che prevede che il Presidente sia tenuto ad assicurare l'attuazione degli impegni derivanti dalla sottoscrizione della convenzione quadro stipulata tra la PdI e la Conferenza nazionale di coordinamento delle autorità di sistema portuale, ai sensi dell'articolo 5-sexies.

Articolo 13 (Modifiche all'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'articolo 13 del disegno di legge in esame apporta alcune modifiche all'articolo 9 della Legge 84/94 che disciplina il Comitato di gestione, integrandone la composizione con un componente designato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche al fine di rafforzare il coordinamento e il controllo dello stesso sulle Autorità di sistema portuale.

Al riguardo, appare opportuno precisare quanto previsto dall'articolo 29, comma 12, del disegno di legge in esame, il quale prevede che i componenti del Comitato di Gestione già nominati mantengono la propria carica fino alla scadenza naturale del rispettivo mandato, senza necessità di alcuna nuova nomina o conferma.

Si prevede altresì che alle relative sedute partecipa, a titolo gratuito, anche un rappresentante della

PdI, che ha diritto di voto limitatamente alle decisioni di interesse. Trattasi, in particolare, dell'adozione degli strumenti di pianificazione e programmazione locali, nell'espressione dei pareri relativi, tra l'altro, al rilascio delle concessioni.

È inoltre prevista l'abrogazione del comma 3 che conteneva una disposizione, ormai superata, concernente il sostituto del rappresentante del comitato di gestione della città metropolitana di Reggio Calabria.

Il comma 5, lettera g), che disciplina le modalità di determinazioni dei canoni delle concessioni, viene modificato al fine di inserire un rinvio ai criteri generali previsti dall'articolo 18, nonché nei decreti di cui all'articolo 16, comma 4, e all'articolo 18, commi 1 e 3.

Articolo. 14 (Modifiche all'articolo 10 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'articolo 14 del disegno di legge in esame modifica l'articolo 10, comma 2, della Legge 84/94 al solo fine di prevedere che, nel procedimento di nomina del Segretario generale dell'AdSP, deve essere preventivamente acquisito il previo parere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 15 (Modifiche all'articolo 11-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'articolo 15 del disegno di legge in esame modifica l'articolo 11-bis, comma 1, della Legge 84/94, per inserire, tra i componenti dell'Organismo di partenariato della risorsa mare un rappresentante della PdI.

Articolo 16 (Modifiche all'articolo 11-ter della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'articolo 16 del disegno di legge in esame modifica l'articolo 11-ter, comma 1, della Legge 84/94, al fine di ridefinire alcuni dei compiti della Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale.

Al riguardo appare opportuno ricordare che, a legislazione vigente, tale organo ha il compito, tra l'altro, di coordinare i "grandi investimenti infrastrutturali" e le strategie di marketing e la promozione internazionale dei sistemi portuali. Con la riforma tali attribuzioni sono state trasferite a livello centrale. In particolare, quanto al coordinamento dei grandi investimenti, si è previsto il Piano di cui all'articolo 4-ter, attuato mediante l'accordo di programma, mentre, quanto alle strategie di marketing, queste sono state affidate, quale compito istituzionale, alla PdI.

La disposizione prevede inoltre che alle riunioni della Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale partecipa anche un rappresentante della PdI.

Articolo 17 (Modifiche all'articolo 12 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'articolo 17 del disegno di legge in esame modifica l'articolo 12 della Legge 84/94, prevedendo, in primo luogo, l'inserimento di un nuovo comma 2-bis, finalizzato a subordinare l'avvio delle procedure di evidenza pubblica relative al rilascio, da parte dell'autorità di sistema portuale, delle

concessioni di cui all'articolo 18 della medesima legge 84/94 aventi durata superiore a venti anni, al previo parere vincolante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

In secondo luogo, viene inserito un nuovo comma 4-bis, al fine di prevedere che le Autorità di sistema portuale adottano il proprio bilancio in conformità ai principi e alle regole del sistema di contabilità economico-patrimoniale unico come definito in attuazione della Riforma 1.15 del PNRR, la quale prevede l'adozione di un sistema unico di contabilità economico-patrimoniale per tutte le amministrazioni pubbliche entro il 2026.

Articolo 18 (Modifiche all'articolo 13 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'articolo 18 apporta modifiche di coordinamento all'articolo 13 della Legge 84/94 relativa alle entrate delle AdSP.

In considerazione della rimodulazione delle risorse portuali, l'articolo 13 della Legge 84/94 viene modificato al fine di chiarire che le entrate delle AdSP devono essere considerate al netto della quota dei proventi di autorizzazioni portuali e della quota delle tasse di ancoraggio e tasse portuali che dovranno essere riversate al fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo volto a promuovere la realizzazione degli interventi inclusi nell'accordo di programma definito tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Porti di Italia S.p.A.

Articolo 19 (Inserimento dell'articolo 13-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

La disposizione in esame introduce un nuovo articolo 13-bis volto a disciplinare le risorse per le attività di investimento della società Porti di Italia S.p.A.

In particolare, al comma 1, esplicita che gli interventi inclusi nell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1 sono finanziati dalla Porti d'Italia S.p.a. a valere sui contributi statali derivanti dal trasferimento delle risorse del Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di cui all'articolo 27-bis, nonché sui ricavi generati dalla società medesima.

Il comma 2 prevede che per le attività di investimento rientranti nei compiti della Porti d'Italia S.p.A. previste dall'articolo 5-quater, comma 2, lettere a), b) e d) (*i.e.* progettazione e realizzazione degli interventi di costruzione di opere infrastrutturali e di manutenzione straordinaria di competenza, nonché vigilanza sull'esecuzione dei lavori), è attribuita alla Società una somma prevista alla voce «oneri di investimento» compresa nel quadro economico di ciascun progetto delle opere incluse nell'accordo di programma. Tale ammontare è commisurato sino al limite massimo del 12,5% del totale dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento con esclusione delle spese previste da altre disposizioni di legge o regolamentari o inserite nel quadro economico di progetto approvato ed è desunto dal quadro economico. Entro il predetto limite, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base della contabilità analitica sulle spese effettivamente sostenute dalla società Porti d'Italia S.p.A., stabilisce la quota da riconoscere alla Società.

Articolo 20 (Modifiche all'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'articolo 20 del disegno di legge in esame modifica l'articolo 14, comma 1, della Legge 84/1994, al fine di espungere il riferimento ai compiti di programmazione, coordinamento, promozione, formulazione ed elaborazione di piani triennali di competenza delle aziende speciali delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura nelle aree non ricomprese nella circoscrizione delle Autorità di sistema portuale, atteso che a seguito dell'inserimento di tutti i maggiori porti nelle circoscrizioni delle Autorità di sistema portuale, le suddette aziende speciali hanno cessato di operare in ambito portuale.

Articolo 21 (Modifiche all'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'articolo 21 del disegno di legge in esame modifica l'articolo 16 della Legge 84/94 per espungere la previsione relativa all'eventuale competenza dell'autorità marittima in tema di autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni portuali.

Ciò in considerazione del fatto che in esito alla riforma operata con il presente provvedimento, i porti rientrano, ormai, esclusivamente nelle competenze dell'Autorità di sistema portuale o delle regioni.

Articolo 22 (Modifiche all'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'articolo 22 del disegno di legge in esame modifica l'articolo 17 della Legge 84/94 per espungere la previsione della competenza dell'autorità marittima in tema di disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo. Anche in relazione a tale modifica valgono le stesse considerazioni illustrate al precedente articolo 21.

Articolo 23 (Modifiche all'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'articolo 23 apporta modifiche all'articolo 18 della Legge 84/94 relativo alla disciplina delle concessioni di aree e banchine.

La novella si propone di apportare modifiche di coordinamento con le altre disposizioni introdotte dalla riforma.

Nel dettaglio, al **comma 1**, sono apportate modifiche volte ad espungere la previsione della competenza dell'autorità marittima in tema di concessioni sulle aree demaniali e sulle banchine comprese nell'ambito portuale, sulla base delle medesime considerazioni illustrate al precedente articolo 21. Inoltre, viene precisato che le concessioni sono affidate in coerenza con quanto previsto dal regolamento di cui al decreto 28 dicembre 2022, n. 202

L'inserimento di un nuovo **comma 1-bis** assicura che, prima dell'avvio di una nuova procedura per l'affidamento di una concessione, sia data piena pubblicità a qualsiasi nuovo progetto, investimento o proposta di rinnovo presentati da un operatore economico, incluso il concessionario uscente, e che siano chieste le controposte di terzi interessati entro un termine non inferiore a 60 giorni. In particolare, la disposizione prevede che ove le concessioni di lavori o servizi per il cui rilascio è

competente l’Autorità di sistema portuale siano affidate sulla base di procedure ad evidenza pubblica avviate su istanza di parte, la medesima Autorità, allo scopo di garantire la piena pubblicità della presentazione della proposta, è tenuta a darne notizia nella sezione «Amministrazione trasparente» del proprio sito istituzionale. In tali casi, si prevede, altresì, che l’AdSP debba provvedere ad indicare un termine, comunque non inferiore a sessanta giorni, commisurato alla complessità del progetto, per la presentazione da parte di altri operatori economici di proposte relative al medesimo intervento. Inoltre, è altresì previsto che le autorità di sistema portuale danno altresì notizia nella sezione «Amministrazione trasparente» del proprio sito istituzionale dell’avvio delle procedure di evidenza pubblica relative al rilascio delle concessioni di cui all’articolo 18. Le autorità di sistema portuale trasmettono, entro trenta settembre, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti i calendari delle procedure di evidenza pubblica relativi alle concessioni in scadenza, secondo il modello definito con decreto direttoriale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I calendari sono pubblicati nel sito internet del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro i successivi due mesi. In sede di prima applicazione, i calendari recheranno evidenza dell’elenco degli affidamenti programmati fino al 2033.

Al **comma 7** sono apportate modifiche di coordinamento volte a delineare le competenze delle AdSP nel rilascio delle concessioni miste di lavori e di servizi. Come già anticipato, alla luce della nuova governance, le AdSP potranno rilasciare tali concessioni con modalità di affidamento congiunto con la Porti d’Italia S.p.a., nel rispetto delle disposizioni del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 e in coerenza con quanto previsto dal regolamento di cui al decreto ministeriale 28 dicembre 2022, n. 202.

Ai **commi 6, 10, 11 e 12** sono apportate modifiche di mero coordinamento.

Infine, sono inseriti due nuovi commi (12-bis e 12-ter). Il primo, relativo alla determinazione dei canoni di concessione demaniale per scopi turistico-ricreativi, è interamente mutuato da quanto già previsto dall’abrogata corrispondente disposizione dell’articolo 13 della Legge 84/94.

Il secondo, prevede l’obbligo, da parte delle Autorità di sistema portuale, di avviare le procedure per il riaffidamento delle concessioni in essere di propria competenza almeno dodici mesi prima della scadenza di ciascuna di esse.

Articolo 24 (Modifiche all’articolo 18-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L’articolo 24 del disegno di legge in esame apporta modifiche di coordinamento all’articolo 18-bis della Legge 84/94, istitutivo del fondo per finanziare interventi di adeguamento dei porti, destinato all’attualità alla realizzazione delle opere previste nei piani regolatori portuali, per il potenziamento della rete infrastrutturale e i servizi nei porti e per la messa in sicurezza, la manutenzione e riqualificazione degli ambiti portuali.

In particolare, in considerazione del nuovo assetto di governance recato dalla riforma in esame, per il quale la competenza relativa agli investimenti in opere infrastrutturali primarie e in manutenzione straordinaria è attribuita alla Porti d’Italia S.p.A., l’ambito di operatività del citato fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti viene circoscritto agli interventi mantenuti nell’ambito della sfera di competenza delle AdSP.

Articolo 25 (Modifiche all'articolo 23 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'articolo 25 del disegno di legge in esame apporta modifiche all'articolo 23 della Legge 84/94, introducendo disposizioni relative al trasferimento del personale dalle AdSP alla PdI.

Ciò in quanto la costituzione della Porti d'Italia S.p.A. richiederà, parallelamente al trasferimento delle funzioni relative alla realizzazione degli investimenti, anche il trasferimento dalle AdSP delle corrispondenti risorse di personale attualmente alle dipendenze della AdSP.

Tanto premesso, il nuovo **comma 6-bis** autorizza il trasferimento alla Porti d'Italia S.p.a. di una percentuale di personale delle autorità di sistema portuale non superiore al venticinque per cento e il contestuale trasferimento delle risorse finanziarie corrispondenti al trattamento retributivo del medesimo personale, tenuto conto della specificità delle attività attribuite alla società e delle competenze tecniche necessarie al loro svolgimento.

Il trasferimento del personale dovrà avvenire senza soluzione di continuità e con la garanzia della conservazione della posizione giuridica, economica e previdenziale maturata alla data del trasferimento, previa ricognizione delle competenze possedute, ai fini di una collocazione organizzativa coerente e funzionale alle esigenze della medesima società.

A tale personale si applica l'articolo 2112 del Codice civile e le procedure di informazione e di consultazione di cui all'articolo 47, commi da 1 a 4, della legge 29 dicembre 1990, n. 428.

Ed invero, proprio in considerazione del trasferimento delle funzioni e dei compiti dalle AdSP alla PdI, in via analogica troverà applicazione la norma civilistica relativa al mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimento d'azienda. Inoltre, in linea con quanto previsto dal decreto legislativo n. 165 del 2001 (Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche) e, in particolare, dall'articolo 31, si ritiene necessaria l'applicazione dell'istituto dell'informativa sindacale di cui all'articolo 47, commi da 1 a 4, della legge 29 dicembre 1990, n. 428.

Con particolare riferimento alle modalità di trasferimento, il nuovo **comma 6-ter** prevede che la convenzione-quadro stipulata tra la PdI e le AdSP dovrà individuare il contingente complessivo delle unità professionali e le relative risorse finanziarie da trasferire e dovrà definire il riparto tra le singole autorità di sistema portuale. L'individuazione del personale e il riparto dovranno tener conto di taluni fattori elencati alle lettere a) e b) della disposizione in commento. Trattasi, in particolare, delle qualifiche professionali, dei ruoli in organico e dell'anzianità del personale da trasferire, nonché dei fabbisogni della Porti d'Italia S.p.a. in termini di professionalità ed esperienza nell'attività di programmazione, progettazione, affidamento ed esecuzione di appalti e concessioni di lavori in ambito portuale, nonché delle esigenze territoriali. La disposizione precisa al riguardo che in caso di trasferimento ad un ufficio territoriale sito a più di cinquanta chilometri da quello in cui il lavoratore è adibito, il trasferimento può avvenire soltanto per comprovate ragioni tecniche, organizzative o produttive.

Tale disposizione si pone in linea con le disposizioni di cui al decreto-legge 22 ottobre 2016, n. 193 (articolo 1), relativo al trasferimento del personale della società Gruppo Equitalia ad Agenzia delle

entrate-Riscossione, nonché con le disposizioni di cui all'articolo 44 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, in materia di dismissione di attività pubbliche.

Articolo 26 (Abrogazione dell'articolo 26 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'articolo 26 del disegno di legge in esame abroga l'articolo 26 della Legge 84/94, concernente il trasferimento al Ministero dei trasporti e della navigazione del servizio per l'escavazione dei porti marittimi nazionali istituito con regio decreto 27 febbraio 1927, in quanto non più attuale.

Al riguardo, appare opportuno ricordare che il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, recante il Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, ha disposto:

- con l'articolo 102, comma 1, lettera g), la soppressione delle funzioni amministrative relative al piano poliennale di escavazione dei porti;
- con l'articolo 105, comma 7, che l'attività di escavazione dei fondali dei porti è svolta dalle autorità portuali o, in mancanza, è conferita alle regioni, specificando che alla predetta attività si provvede mediante affidamento a soggetti privati scelti attraverso procedura di gara pubblica;
- con l'articolo 106, è stato soppresso il servizio escavazione porti.

In tal senso, il menzionato regio decreto 27 febbraio 1927, istitutivo del servizio per l'escavazione dei porti marittimi nazionali è stato abrogato nel 2010 ad opera del decreto legislativo 13 dicembre 2010, n. 212.

Articolo 27 (Inserimento dell'articolo 27-bis alla legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'articolo 27 del disegno di legge in esame inserisce un nuovo articolo 27-bis alla Legge 84/94 al fine di concentrare in un'unica sede le disposizioni finanziarie necessarie all'attuazione della riforma.

1. PREMESSA

Preliminarmente, appare opportuno ricordare che il nuovo modello di governance ha attribuito (*rectius*: trasferito) alla società Porti d'Italia S.p.A. alcuni compiti e funzioni delle AdSP.

La riforma ha pertanto dato vita **un sistema duale**, nel quale:

- le AdSP provvederanno – come avviene all'attualità – al rilascio di autorizzazioni per l'espletamento delle operazioni portuali, al rilascio delle concessioni di servizi nonché alla manutenzione ordinaria dei beni e delle aree; e
- la Porti d'Italia S.p.A., titolare, ex lege, di una concessione sui beni e sulle aree del demanio marittimo delle circoscrizioni delle AdSP, provvederà, direttamente o indirettamente, alla realizzazione degli investimenti e alla manutenzione straordinaria, in attuazione dell'accordo di programma (attività SIEG). La PdI potrà comunque svolgere altre attività in regime di economia di mercato, consistenti, a titolo esemplificativo, nella realizzazione di investimenti portuali al di fuori del territorio nazionale, nella realizzazione di investimenti nelle aree portuali esterne alle

circoscrizioni delle AdSP e adibite alla nautica da diporto, nell'acquisizione di partecipazioni in altre società di settore.

Tale nuova configurazione e trasferimento di competenze comporta, necessariamente, il trasferimento di risorse umane e finanziarie dalle AdSP alla PdI, ferma restando la necessità di garantire la sostenibilità delle strutture patrimoniali ed economiche di entrambi i soggetti.

2. IL FINANZIAMENTO DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA E LE ENTRATE DELLA PdI

Con particolare riferimento al finanziamento delle attività qualificate come SIEG, queste trovano la propria fonte nell'accordo di programma.

Al riguardo, il **comma 1** del nuovo articolo 27-bis prevede che al fine di promuovere la realizzazione degli interventi inclusi nell'accordo di programma, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un **fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo**.

Il comma 2, invece, prevede che al fine di garantire il funzionamento della società Porti di Italia S.p.A., è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un fondo denominato «Fondo di funzionamento della Società Porti d'Italia S.p.A.».

Al comma 3, si prevede che i predetti fondi (fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo e il fondo di funzionamento della Società Porti d'Italia S.p.A) sono alimentati su base annua dalle seguenti componenti:

- a) da una percentuale compresa tra il 15 e il 25% delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 16;
- b) le risorse disponibili attualmente iscritte nei fondi destinati allo sviluppo delle infrastrutture portuali.

Quanto alla **componente sub (a)**, il **comma 5** specifica che entro il 31 ottobre di ciascun anno, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, è determinata, nell'ambito delle menzionate soglie del 15 e 25%, la percentuale delle tasse da assegnare per il successivo esercizio finanziario al fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo. Ai fini della determinazione della percentuale che confluirà nel predetto fondo, sono assunte come parametro di riferimento le previsioni di gettito elaborate sulla base delle risultanze contabili di cassa derivanti dagli ultimi cinque bilanci consuntivi presentati dalle Autorità di sistema portuale.

I **commi 3 e 6** disciplinano le modalità di accantonamento e riversamento di tali somme. In particolare, ai sensi del comma 2, le risorse sono accantonate annualmente nel bilancio di esercizio dell'autorità di sistema portuale in un fondo vincolato. Il comma 5 subordina l'utilizzo effettivo delle somme iscritte nei Fondi statali al versamento, da effettuare da parte di ciascuna AdSP entro trenta giorni dall'approvazione del conto consuntivo, all'entrata del bilancio dello Stato delle risorse relative alle tasse.

Quanto alla **componente sub(b)**, il **comma 7** prevede che, con la prima legge di bilancio successiva

all'entrata in vigore della presente disposizione, il fondo sia altresì alimentato dalle risorse disponibili attualmente iscritte nei fondi destinati allo sviluppo delle infrastrutture portuali, fatta eccezione per le risorse autorizzate a favore degli interventi in corso di realizzazione per i quali non sia disposto il subentro della Porti d'Italia S.p.A. alle competenti autorità di sistema portuale.

Pertanto, ai sensi del **comma 7**, le risorse iscritte nel fondo (derivanti dalle due componenti dianzi descritte) determinano il limite annuo di concorso dello Stato al finanziamento degli interventi strategici di realizzazione di nuove opere infrastrutturali e di manutenzione straordinaria inclusi nell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1 della Legge 84/94. Tali risorse sono trasferite in apposita contabilità separata intestata alla Porti d'Italia S.p.A., con destinazione vincolata alla realizzazione dei predetti interventi, secondo quanto previsto nell'accordo di programma.

Articolo 28 (Modifiche all'articolo 28 dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'articolo 28 apporta modifiche all'articolo 28 della Legge 84/1994 con principale finalità di coordinamento.

In particolare, la novella apporta modifiche al **comma 5** al fine di chiarire che il gettito della tassa di ancoraggio di cui al capo I del titolo I della legge 9 febbraio 1963, n. 82 acquisito al bilancio dello Stato è quello relativo ai porti di cui alla categoria II, classe III (i.e. regionali e interregionali).

Ed invero, per i porti ricompresi delle circoscrizioni delle AdSP, le tasse di ancoraggio sono calcolate dall'autorità marittima, riscosse dall'agenzia delle dogane e riversate alle AdSP che, ai sensi dell'ex comma 9-ter dell'articolo 6, sono destinate dalle stesse *“alla copertura dei costi per la manutenzione ordinaria e lo sviluppo delle parti comuni dell'ambito portuale destinate alla difesa del territorio, al controllo e alla tutela della sicurezza del traffico marittimo e del lavoro in ambito portuale, alla viabilità generale e ad attività che si connotino come estrinsecazione di potestà pubbliche, nonché al mantenimento dei fondali, oltre che alla copertura di quota parte dei costi generali”*.

La disposizione pertanto deve essere aggiornata prevedendo che le tasse che sono acquisite al bilancio dello Stato saranno solo quelle dei porti regionali (categoria II, classe III), fatto salvo quanto previsto dall'articolo 1, comma 10, del decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009, n. 107, che prevede l'attribuzione alla Regione Siciliana del gettito relativo alla tassa di ancoraggio.

Articolo 29 (Norme finali, di coordinamento e finanziarie)

La disposizione in esame reca norme transitorie e di coordinamento.

Nel dettaglio, al fine di consentire la predisposizione del Piano di cui all'articolo 4-ter, al **comma 1** si prevede che entro 30 trenta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione le Autorità di sistema portuale siano tenute a trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tutte le informazioni e i documenti all'uopo necessari, che devono comprendere i fabbisogni infrastrutturali e le relative priorità di investimento, l'elenco dei progetti in corso di valutazione o di realizzazione, con indicazione del relativo codice unico di progetto (CUP) ove disponibile, e i rispettivi finanziamenti eventualmente già disposti o erogati, nonché i dati tecnici di traffico suddivisi per tipologia e le caratteristiche tecnico-nautiche di ciascun porto.

Tenuto conto della vetustà che spesso connota i piani regolatori portuali tuttora vigenti, nonché dell'introduzione del vincolo di coerenza tra questi e i nuovi strumenti di pianificazione e programmazione previsti dal presente disegno di legge, il **comma 2** dispone che entro 36 mesi dalla data di entrata in vigore della disposizione in esame le Autorità di sistema portuale debbano provvedere all'approvazione di nuovi PRP nei porti in cui siano tuttora in vigore piani regolatori portuali approvati precedentemente all'entrata in vigore della Legge 84/94. Al fine di garantire l'effettività di tale previsione, si prevede che, decorso inutilmente il termine di 36 mesi per l'approvazione dei nuovi PRP, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nomina un commissario ad acta, al quale attribuisce, in via sostitutiva, il potere di adottare gli atti o i provvedimenti necessari, anche avvalendosi delle strutture dell'autorità di sistema portuale interessata, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Nel **comma 3** è trasfuso il contenuto delle modifiche apportate all'articolo 5, comma 1-ter, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 ad opera del decreto-legge n. 73 del 2025, con le quali è stato precisato l'ambito di riferimento delle caratteristiche e delle destinazioni funzionali delle aree portuali, come individuate dal piano regolatore portuale (PRP). In particolare, la disposizione in esame precisa che, sino all'aggiornamento dei PRP alle disposizioni di cui all'articolo 6 del presente disegno di legge, le caratteristiche e la destinazione funzionale individuate per ciascuna area portuale devono intendersi riferite agli ambiti complessivamente considerati, come disegnati e specificati nel PRP, e non alle singole porzioni dei medesimi, eventualmente oggetto di atti concessori o autorizzativi da parte delle Autorità di sistema portuale ai sensi degli articoli 16 e 18 della legge n. 84 del 1994. Si ricorda che quanto disposto dalla disposizione in esame non si applica nei procedimenti pendenti al 20 luglio 2025, data di entrata in vigore della legge di conversione (n. 105 del 2025) del citato decreto-legge n. 73 del 2025.

Al fine di tenere conto del fatto che investimenti relativi alle opere di grande infrastrutturazione possono essere autorizzati e finanziati da specifiche disposizioni di legge, il **comma 4** prevede che tali investimenti siano inseriti di diritto nell'accordo di programma e ne costituiscano, pertanto, parte integrante. A tal fine, si prevede che gli aggiornamenti dell'accordo di programma diano specifica evidenza di tali investimenti e dei relativi finanziamenti associati.

Il **comma 5** disciplina il regime transitorio, disponendo che nelle more della piena operatività della Porti d'Italia S.p.A., le funzioni e le competenze attribuite alla stessa dal disegno di legge in esame continuano ad essere svolte dalle singole Autorità di sistema portuale.

Ai fini del completamento di opere di grande infrastrutturazione, di opere infrastrutturali e di interventi di manutenzione straordinaria in corso di realizzazione da parte delle Autorità di sistema portuale, il **comma 6** autorizza il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a disporre, con decreto, il subentro della Porti d'Italia S.p.A. in relazione ad un elenco di interventi ritenuti prioritari e di particolare complessità. In tal caso, si prevede espressamente che la PdI subentri all'Autorità di sistema portuale in tutti i rapporti giuridici attivi e passivi sorti in relazione agli interventi interessati, nonché nei relativi procedimenti amministrativi pendenti alla data del subentro. La disposizione in esame specifica, altresì, che restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici già sorti.

Il **comma 7** dispone l'abrogazione dell'articolo 6-bis del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, in ragione del fatto che i contenuti dello stesso sono stati parzialmente trasfusi nell'articolo 5-bis della Legge 84/94, come novellato dall'articolo 9 del disegno di legge in esame, relativo all'attività di dragaggio.

Il **comma 8** stabilisce che il MIT, in collaborazione con le AdSP, monitora la coerenza degli atti concessori con il regolamento sui canoni demaniali. In caso di incongruenze, il MIT avvia un procedimento per la modifica delle clausole concessorie tramite atto aggiuntivo. Se l'AdSP non provvede entro sei mesi, la Direzione Generale per i Porti, la Logistica e l'Intermodalità del MIT può intervenire in via sostitutiva per assicurare la conformità. Nel caso in cui non possa essere garantita la piena conformità al quadro regolatorio esistente, la medesima Direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito dei poteri sostituitivi di cui al presente comma, disporrà la revoca della concessione.

Il **comma 9** prevede che le AdSP sono obbligate ad aggiornare i dati delle concessioni nel Sistema Informativo del Demanio Marittimo (SID – il Portale del Mare) entro 30 giorni dall'entrata in vigore della disposizione, garantendo un accesso costante al MIT e all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART). L'inadempienza rileva ai fini della valutazione della performance e della responsabilità dirigenziale di cui all'articolo 21 del decreto legislativo n. 165 del 2001.

Il **comma 10** specifica che i componenti del Comitato di Gestione delle AdSP già in carica mantengono il loro mandato fino alla scadenza naturale e che il MIT designerà il proprio rappresentante in tale comitato in sede di prima applicazione delle nuove norme.

Il **comma 11** reca la copertura finanziaria degli oneri relativi alla capitalizzazione della società di cui all'articolo 9, capoverso articolo 5-ter. In particolare, il capitale sociale della società è fissato in 10 milioni in relazione ai quali si provvede:

- a) quanto a **1 milione di euro** per l'anno 2026, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2026-2028, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2026, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- b) quanto a **9 milioni di euro** per l'anno 2027, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 236, della legge 23 dicembre 2014, n. 190. Tali risorse sono iscritte nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sul capitolo 7600, che per l'annualità 2027 presenta uno stanziamento interamente disponibile pari a 10.500.000 euro.

RELAZIONE TECNICA

(Articolo 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196).

Il disegno di legge in esame si compone di **29 articoli**.

Articolo 1 (Modifiche all'articolo 1 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'**articolo 1** reca modifiche all'articolo 1, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (di seguito, legge n. 84 del 1994), avente a oggetto le finalità della medesima legge.

In particolare, viene precisato che la legge n. 84 del 1994 disciplina anche la realizzazione di infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di rilevanza internazionale e nazionale per promuovere lo sviluppo integrato in rete del settore portuale anche rispetto agli obiettivi di connettività sostenibile connessi allo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e per potenziare il sistema di trasporto e dell'intermodalità mediante il rilancio degli investimenti nelle infrastrutture portuali di interesse generale.

Inoltre, la novella in esame precisa che la legge n. 84 del 1994 disciplina non solo i compiti e le funzioni delle AdSP, degli uffici territoriali portuali e dell'autorità marittima, ma anche i compiti e le funzioni della Porti d'Italia S.p.A. (PdI).

Infine, si precisa che nell'applicazione della legge n. 84 del 1994, si tiene conto, altresì, degli indirizzi strategici recati dal Piano del mare di cui all'articolo 12, comma 3, del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204.

La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 2 (Inserimento dell'articolo 1-bis alla legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'**articolo 2** introduce un nuovo articolo 1-*bis* alla legge n. 84 del 1994, al fine di chiarire e definire le categorie di interventi e opere in ambito portuale. Tali definizioni sono necessarie al fine di inquadrare correttamente non solo il contenuto delle macro-categorie di intervento, ma anche l'attribuzione delle relative competenze e responsabilità ai soggetti coinvolti nella realizzazione delle stesse (PdI, AdSP e Regioni), in termini di realizzazione e finanziamento.

Quanto all'attribuzione delle competenze su tali interventi, come si avrà modo di illustrare nel prosieguo, appare opportuno anticipare che:

- a) la realizzazione delle opere infrastrutturali e degli interventi di manutenzione straordinaria che insistono nelle circoscrizioni delle AdSP, individuate dal Piano di cui all'articolo 4-*ter* della legge n. 84 del 1994, è attribuita alla PdI;



- b) la realizzazione degli interventi di manutenzione ordinaria che insistono nelle circoscrizioni delle AdSP nonché degli investimenti strategici non ricompresi nel Piano di cui all'articolo 4-ter della legge n. 84 del 1994, è attribuita alla AdSP competente;
- c) la realizzazione delle opere infrastrutturali e degli interventi di manutenzione straordinaria e ordinaria che non insistono nelle circoscrizioni delle AdSP è attribuita alle Regioni.

La disposizione, priva di effetti finanziari, reca definizioni in materia di interventi infrastrutturali in ambito portuale.

Articolo 3 (Modifiche all'articolo 2 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'**articolo 3** reca modifiche all'articolo 2 della legge n. 84 del 1994, avente a oggetto la ricognizione e l'individuazione dei soggetti istituzionali coinvolti nel settore portuale.

Viene inclusa tra tali soggetti anche la PdI, che viene qualificata quale *“ente nazionale per le infrastrutture di trasporto marittimo nelle aree demaniali marittime ricomprese nelle circoscrizioni delle Autorità di sistema portuale”*.

Conseguentemente, sono apportate modifiche di coordinamento alla rubrica dell'articolo 2 della legge n. 84 del 1994.

La disposizione non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 4 (Modifiche all'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'**articolo 4** reca modifiche all'articolo 4 della legge n. 84 del 1994 volte a rideterminare la classificazione dei porti, chiarire il concetto di funzione attribuita ai porti e individuare il regime degli oneri relativi alla realizzazione delle opere sugli stessi.

Con riferimento alla classificazione dei porti (**comma 1, lettere a), b), d), e)**, dell'articolo in esame), si rappresenta preliminarmente che l'articolo 4 della legge n. 84 del 1994 reca una classificazione dei porti marittimi in categorie, e relative classi, al fine di definire le competenze gestionali e le relative risorse da allocare.

Ferma restando la classificazione già prevista dalla legge n. 84 del 1994 (categoria I, difesa militare e alla sicurezza dello Stato; categoria II: classe I rilevanza intenzionale, classe II nazionale e classe III regionale/interregionale) le disposizioni in esame introducono una classificazione dei porti che si basa sulla predetta dicotomia fattuale (porti ricompresi nella circoscrizione territoriale di una AdSP o meno).

Con particolare riferimento ai porti marittimi commerciali, il nuovo comma 1-bis dell'articolo 4 della legge n. 84 del 1994, come novellato dal comma 1, lettera b), dell'articolo in esame, prevede che:



- a) appartengono alla categoria II, classe I (rilevanza economica internazionale), i porti, o specifiche aree portuali, ricadenti nella circoscrizione territoriale di una autorità di sistema portuale e ricompresi nella rete centrale TEN-T;
- b) appartengono alla categoria II, classe II (rilevanza economica nazionale), i porti, o specifiche aree portuali, ricadenti nella circoscrizione territoriale di una autorità di sistema portuale e non ricompresi nella rete centrale TEN-T;
- c) appartengono alla categoria II, classe III (rilevanza economica regionale/interregionale), i porti, o specifiche aree portuali, non ricadenti nella circoscrizione territoriale di una autorità di sistema portuale.

Con l'introduzione, ad opera del comma 1, lettera *d*), dell'articolo in esame, del nuovo comma 3-*ter* dell'articolo 4 della legge n. 84 del 1994, si prevede che i porti di cui alla categoria II, classi I e II, sono integrati nella Rete italiana della portualità, il cui sviluppo e la cui promozione è affidata alla Pdl.

Infine, in conseguenza della classificazione operata dalla novella descritta, il comma 1, lettera *e*), dell'articolo in commento provvede all'abrogazione dei commi 4, 5 e 6 dell'articolo 4 della legge n. 84 del 1994, che prevedono la procedura di classificazione dei porti mediante decreti attuativi.

Con riferimento alla caratterizzazione e alle funzioni dei porti (**comma 1, lettere c) e d)**, dell'articolo in esame), si rappresenta che l'articolo 4, comma 3, della legge n. 84 del 1994 prevede che i porti, o le specifiche aree portuali di cui alla categoria II, classi I, II e III, hanno le seguenti funzioni:

- a) commerciale e logistica;
- b) industriale e petrolifera;
- c) di servizio passeggeri, ivi compresi i crocieristi;
- d) peschereccia;
- e) turistica e da diporto.

In analogia a quanto previsto in materia edilizia, la novella in esame chiarisce che “funzioni” sopra elencate devono piuttosto essere ricondotte a “categorie funzionali” e che all'interno di esse possono essere ammesse più destinazioni d'uso omogenee in termini di carichi urbanistici ed ambientali.

Con riferimento al regime degli oneri, con il **comma 1, lettera d)**, della disposizione in commento sono introdotti quattro nuovi commi (*3-quater*, *3-quinquies*, *3-sexies* e *3-septies*) all'articolo 4 della legge n. 84 del 1994 relativi al regime degli oneri per la realizzazione delle opere infrastrutturali.

Tali disposizioni sono mutate dall'articolo 5, commi 8 e 9, della legge n. 84 del 1994 e attualizzate rispetto al nuovo regime di *governance* del settore portuale che attribuisce alla Pdl il compito di realizzare le opere infrastrutturali e gli interventi di manutenzione straordinaria e alle AdSP quello di realizzare gli interventi di manutenzione ordinaria e le attività infrastrutturali non connesse al trasporto.

In particolare:



- a) il nuovo **comma 3-*quater*** prevede che spettano allo Stato gli oneri per la realizzazione delle opere nei porti di cui alla categoria I (si veda l'articolo 5, comma 8, primo periodo, della legge n. 84 del 1994);
- b) il nuovo **comma 3-*quinqies*** prevede che lo Stato contribuisce al finanziamento degli oneri per la realizzazione di nuove opere infrastrutturali e per la manutenzione straordinaria nei porti di cui alla categoria II, classi I e II individuate dal Piano di cui all'articolo 4-*ter* e nei limiti delle risorse individuate nell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1 (si veda l'articolo 5, comma 8, primo periodo, della legge n. 84 del 1994) e che le regioni o i comuni interessati possono comunque intervenire con proprie risorse, in concorso o in sostituzione dello Stato, per la realizzazione delle opere infrastrutturali nei porti di cui alla categoria II, classi I e II (si veda l'articolo 5, comma 8, secondo periodo, della legge n. 84 del 1994);
- c) il nuovo **comma 3-*sexies*** prevede che spetta a ciascuna AdSP l'onere per la realizzazione delle opere infrastrutturali e degli interventi di manutenzione straordinaria non ricompresi nel Piano di cui all'articolo 4-*ter*, degli interventi di manutenzione ordinaria, nonché delle attività infrastrutturali non connesse al trasporto (inclusa la realizzazione di impianti di produzione industriale che operano in un porto, gli uffici o i negozi, e le sovrastrutture portuali), nei porti ricompresi nella propria circoscrizione;
- d) il nuovo **comma 3-*septies*** prevede che spetta alla regione o alle regioni interessate l'onere per la realizzazione di nuove opere infrastrutturali, per la manutenzione straordinaria e manutenzione ordinaria nei porti di cui alla categoria II, classe III (si veda l'articolo 5, comma 8, terzo periodo, della legge n. 84 del 1994).

Le disposizioni non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 5 (Inserimento dell'articolo 4-*ter* alla legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'**articolo 5** introduce un nuovo articolo 4-*ter* alla legge n. 84 del 1994, al fine di introdurre un nuovo strumento volto al rafforzamento di una strategia portuale nazionale: il Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale e di rilevanza internazionale e nazionale. Tale strumento consentirà di definire le linee strategiche per il settore portuale, assicurando una visione unitaria e integrata della rete portuale italiana.

In particolare, al **comma 1**, al fine di promuovere in tempi rapidi lo sviluppo integrato in rete del settore portuale anche rispetto agli obiettivi di connettività sostenibile connessi allo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), nonché di potenziare il sistema di trasporto e dell'intermodalità mediante il miglioramento delle infrastrutture portuali di interesse generale, si prevede che, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale e il Comitato per le politiche del mare, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sia adottato, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione, il Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di rilevanza internazionale e nazionale, sulla base dei fabbisogni in termini infrastrutturali evidenziati da ciascuna Autorità di sistema portuale.



Il **comma 2** precisa i contenuti del suddetto Piano, il quale dovrà, in particolare, definire, in ordine di priorità, l'elenco degli interventi strategici di realizzazione di nuove opere infrastrutturali e di manutenzione straordinaria nelle aree ricomprese nella circoscrizione delle autorità di sistema portuale, da affidare in concessione alla Porti d'Italia S.p.A.

Al fine di garantire il necessario coordinamento con la pianificazione di livello locale, il **comma 3** stabilisce che l'elenco degli interventi strategici definito con il Piano è trasmesso a ciascuna AdSP territorialmente competente per l'acquisizione dei pareri dell'autorità marittima, dell'ufficio di sanità marittima, aerea e di frontiera (USMAF), dell'azienda sanitaria locale e del comando provinciale dei vigili del fuoco, che sono prodromici all'approvazione ed esecuzione degli interventi affidati alla Porti d'Italia S.p.A.

Infine, il **comma 5** disciplina le modalità di aggiornamento del Piano, cui si procede, almeno a cadenza quinquennale, secondo le medesime modalità previste per la adozione, tenuto conto dello stato di avanzamento degli interventi, nonché dei nuovi fabbisogni di sviluppo in rete del settore portuale.

Per gli interventi di competenza delle regioni, da realizzare in conformità ai piani regionali dei trasporti o ai piani di sviluppo economico-produttivo, si prevede che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti – sentita la Conferenza Stato-regioni – emani apposite direttive di coordinamento. Trattasi di previsione già contenuta nell'articolo 5, comma 11, della legge n. 84 del 1994, che viene conseguentemente abrogato ad opera dell'articolo 6 del provvedimento in esame.

Le attività prodromiche alla predisposizione e adozione del Piano da parte delle amministrazioni coinvolte saranno svolte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 6 (Modifiche all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'**articolo 6** reca modifiche all'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, avente ad oggetto il documento di programmazione strategica di sistema e il PRP.

In particolare, il **comma 1, lettera a)**, interviene sul comma 1 dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994 al fine di garantire un coordinamento e un raccordo tra il DPSS e il nuovo strumento di programmazione. In particolare, si precisa che il DPSS e i suoi contenuti devono essere coerenti con l'accordo di programma.

Inoltre, la novella interviene sul comma 1, lettera *b)*, del medesimo articolo 5 al fine di recepire i contenuti della sentenza della Corte Costituzionale che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 4, comma 1-*septies*, lettera *a)*, del decreto-legge n. 121 del 2021 nella parte in cui sostituisce l'articolo 5, comma 1, lettera *b)*, della legge n. 84 del 1994, limitatamente alle parole «*che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorità di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale*».



Il **comma 1, lettera b)**, interviene sul comma 1-*bis* dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, al fine di recepire i contenuti della sentenza della Corte Costituzionale che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 4, comma 1-*septies*, lettera *a*), del decreto-legge n. 121 del 2021, nella parte in cui, sostituendo l'articolo 5, comma 1-*bis*, della legge n. 84 del 1994, non prevede che «*In caso di mancanza di accordo si applicano le disposizioni di cui all'art. 14-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241 in quanto compatibili*».

È stata, pertanto, recepita la modifica e apportate modifiche di coordinamento con la nuova procedura.

Il **comma 1, lettera c)**, introduce un nuovo comma 1-*bis.1* all'articolo 5 della legge n. 84 del 1994 che prevede una procedura semplificata per la revisione del DPSS quando nell'accordo di programma sono inclusi interventi che per la loro realizzazione richiedono una modifica delle scelte operate in termini di ripartizione degli ambiti portuali e di individuazione dei collegamenti infrastrutturali. Tale semplificazione consiste nel mancato coinvolgimento della conferenza di servizi e della conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP. Ciò, in considerazione del fatto che il processo di approvazione dell'accordo già tengono in debita considerazione i vari attori coinvolti. È opportuno prevedere una procedura di massima semplificazione anche alla luce della cadenza annuale di aggiornamento dell'accordo di programma.

Il **comma 1, lettera d)**, interviene sul comma 1-*ter* dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994 e reca misure di coordinamento con le modifiche apportate all'articolo 4, comma 3. In particolare, si precisa che il PRP individua per ciascuna area ricompresa nell'ambito, le destinazioni d'uso omogenee, in termini di carichi urbanistici ed ambientali, ammesse nell'ambito delle categorie funzionali di cui all'articolo 4, comma 3. Inoltre, per ragioni di carattere sistematico, viene soppresso il secondo periodo, recante una disciplina transitoria inerente alla corretta interpretazione della funzione caratterizzante delle aree portuali e retroportuali, per essere trasfuso tra le norme finali e di coordinamento contenute nell'articolo 29 del provvedimento in esame.

Il **comma 1, lettera e)**, interviene sul comma 1-*quinquies* dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, al fine di precisare che, ai fini dell'adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario, nonché agli attraversamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operatività del porto individuati nel DPSS, l'ente competente vi provvede sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il **comma 1, lettera f)**, interviene sul comma 1-*sexies* dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, al fine di introdurre misure di raccordo tra il PRP e l'accordo di programma: trattasi dello strumento "variante mediante accordo di programma". Come anticipato, qualora risulti necessario realizzare opere incluse nell'accordo di programma che siano in contrasto con il PRP vigente, la determinazione conclusiva della conferenza di servizi in ordine alla localizzazione dell'opera inclusa nell'accordo di programma ai sensi dell'articolo 38, comma 10, del codice dei contratti pubblici ha effetto di variante al PRP, costituendo quest'ultimo l'unico strumento di pianificazione e governo del territorio in ambito portuale.

Ciò, in considerazione del fatto che i progetti inseriti nell'accordo di programma devono essere almeno nella forma di DOCFAP, e gli interventi allo stadio del PFTE sono soggetti all'approvazione della conferenza dei servizi ed alla procedura di VIA.



Il **comma 1, lettera g)**, abroga il comma 1-*septies* dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994 in conformità a quanto sancito dalla sentenza della Corte costituzionale che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 4, comma 1-*septies*, lettera a), del decreto-legge n. 121 del 2021, nella parte in cui inserisce il comma 1-*septies* nell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994.

Il **comma 1, lettera h)**, interviene sul comma 2 dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, al fine di chiarire che i PRP delineano l'assetto complessivo delle opere infrastrutturali.

Il **comma 1, lettera i)**, interviene sul comma 2-*bis*, lettera b), dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, al fine di introdurre misure di semplificazione *dell'iter* di approvazione del PRP prevedendo che il PRP sia trasmesso contestualmente al comune e alla regione interessati, nonché al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Consiglio superiore dei lavori pubblici per l'espressione del rispettivo parere.

Il **comma 1, lettera l)**, abroga il comma 3 dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, in conseguenza delle modifiche apportate all'articolo 4 della medesima legge in merito alla nuova classificazione portuale.

Al riguardo, appare opportuno ricordare che il citato comma 3 prevede che nei *“porti di cui alla categoria II, classe III, con esclusione di quelli aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lettera e), l'ambito e l'assetto complessivo del porto sono specificati dal PRP, che individua, altresì, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate”*.

Tale formulazione non appare più attuale nella misura in cui:

- a) i porti di categoria II, classe III sono quelli non ricadenti nella circoscrizione territoriale di una autorità di sistema portuale;
- b) nella circoscrizione territoriale di una autorità di sistema portuale i porti sono classificati *ex lege* come internazionali (classe I) o nazionali (classe II);
- c) il PRP è lo strumento di pianificazione proprio delle AdSP.

Pertanto, l'ambito e l'assetto complessivo dei porti regionali o interregionali non possono essere specificati nel PRP, ma da un piano regolatore approvato dalla regione ai sensi del successivo comma 3-*bis*.

Il **comma 1, lettera m)**, interviene sul comma 3-*bis* dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, al fine di coordinare la disposizione con le modifiche apportate all'articolo 4 della medesima legge in merito alla nuova classificazione portuale.

Il **comma 1, lettera n)**, interviene sul comma 3-*ter* dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, al fine di ridurre le tempistiche di approvazione del PRP. In particolare, si prevede che unitamente alla trasmissione del PRP (adottato dal Comitato di gestione ai sensi del comma 2-*bis*, lettera a)) ai soggetti competenti per l'espressione dei pareri, lo stesso sia sottoposto alla procedura di VAS. Inoltre, è introdotta una disciplina per l'approvazione dello strumento della variante generale.

Il **comma 1, lettera o)**, interviene sul comma 4 dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, al fine di modificare l'istituto della *“variante-stralcio”*. La formulazione appare superata in considerazione del fatto che tale variante era stata ideata per apportare modifiche ai piani regolatori *“relativi al singolo scalo”* nella vigenza dello strumento di pianificazione (soppresso dal correttivo del 2017)



che prevedeva un unico piano regolatore di sistema portuale (l'insieme dei PRP, che dovevano essere approvati congiuntamente).

Nella misura in cui, a legislazione vigente, è invece prevista l'adozione di un PRP per ciascun porto, non ha ragion d'essere la locuzione "variante a stralcio relativa al singolo scalo".

Alla luce di quanto sopra, la novella in esame prevede che il Presidente dell'Autorità di sistema portuale, autonomamente o su richiesta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, della regione o del comune interessato, può promuovere e proporre al Comitato di gestione, per la successiva adozione, varianti localizzate (e pertanto relative ad aree del porto ovvero porzioni di esse) al PRP concernenti le categorie funzionali assegnate alle aree portuali e retroportuali, nonché i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio.

Il **comma 1, lettera p)**, interviene sul comma 4-*bis* dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, al fine di introdurre misure di semplificazione per l'adozione di tali varianti. Si prevede l'applicazione dei termini ridotti previsti per l'adozione di varianti generali.

Il **comma 1, lettera q)**, abroga il comma 4-*ter* dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, essendo venuta meno la competenza regionale sull'approvazione dei PRP. Ai sensi del comma 1-*quinquies* del medesimo articolo 5, la pianificazione delle aree portuali e retroportuali è competenza esclusiva delle AdSP.

Il **comma 1, lettera r)**, interviene sul comma 5 dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, al fine di introdurre misure di semplificazione per apportare modifiche al PRP. In particolare, si prevede che possa essere utilizzato lo strumento dell'adeguamento tecnico funzionale anche per consentire il mutamento di destinazione d'uso nell'ambito della medesima categoria funzionale, costituendo modifica non sostanziale della struttura del PRP.

Il **comma 1, lettera s)**, interviene sul comma 5-*bis* dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, al fine di operare gli opportuni coordinamenti con la nuova ripartizione delle competenze in ambito portuale.

Il **comma 1, lettera t)**, interviene sul comma 5-*ter* dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, al fine di aggiornare i riferimenti normativi al nuovo codice dei contratti pubblici.

Il **comma 1, lettera u)**, reca un coordinamento al comma 7 dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, in materia di funzioni amministrative regionali, in coerenza con quanto previsto dalle modifiche introdotte all'articolo 4 della legge n. 84 del 1994 in materia di classificazione dei porti.

Il **comma 1, lettera v)**, prevede l'abrogazione dei commi 8, 9, 10 e 11. In particolare, le disposizioni di cui ai commi 8 e 9 sono trasposte nell'articolo 4 dedicato anche al regime degli oneri, mentre le disposizioni di cui ai commi 10 e 11 sono trasposte o assorbite nel nuovo articolo 4-*ter* della legge n. 84 del 1994.

Le disposizioni di cui all'articolo 6 hanno natura procedimentale e di semplificazione e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le competenze attribuite ai soggetti istituzionali coinvolti continueranno a essere svolte con le risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente.



Con particolare riferimento alla possibilità da parte degli enti territoriali coinvolti di svolgere le attività di cui al nuovo comma 3-ter nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, appare opportuno evidenziare che la riduzione dei termini istruttori disposta dal nuovo comma 3-ter dell'articolo 5 – che porta il parere di comuni e regioni da 45 a 30 giorni – si applica specificamente alle “varianti generali” ai PRP e non alla procedura di prima adozione del piano.

Si evidenzia, al riguardo, che l'attività richiesta agli enti territoriali per una variante è intrinsecamente meno complessa e onerosa rispetto all'istruttoria richiesta per un PRP *ex novo*.

Non si tratta, comunque, di una valutazione tecnica, economica o progettuale (che compete ad altri soggetti), ma di una verifica di conformità urbanistica che gli uffici degli enti territoriali già svolgono ordinariamente.

Le attività connesse alla disposizione in esame non richiedono l'istituzione di nuovi uffici, l'assunzione di personale o l'acquisizione di nuove strumentazioni, ma rientrano pienamente nelle funzioni amministrative ordinarie già in capo agli enti interessati che vi provvederanno con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e senza determinare, conseguentemente, nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 7 (Inserimento dell'articolo 5.1 alla legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'**articolo 7** inserisce un nuovo articolo 5.1 alla legge n. 84 del 1994 volto a disciplinare l'accordo di programma.

Nel dettaglio, il **comma 1** prevede che l'accordo di programma sia definito dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la Porti d'Italia S.p.a. e abbia durata quinquennale. Quale strumento attuativo del Piano adottato ai sensi dell'articolo 4-ter, l'accordo di programma sarà definito nel rispetto delle priorità ivi indicate e, comunque, nei limiti della dotazione finanziaria annuale del Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di cui al nuovo articolo 27-bis della legge n. 84 del 1994.

Il **comma 2** prevede che, in relazione a ciascun intervento, l'accordo di programma indica il CUP e stabilisce il cronoprogramma di approvazione, affidamento ed esecuzione dei lavori e le relative modalità di verifica e monitoraggio da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché la stima del costo dell'opera con l'indicazione della misura del concorso dello Stato al relativo finanziamento, nei limiti della dotazione del Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo.

Pertanto, a ogni opera ricompresa all'interno dell'accordo di programma, verrà associato un contributo di importo pari o inferiore al costo di progettazione e/o di realizzazione, in dipendenza della modalità di volta in volta prescelta per l'affidamento della realizzazione delle opere.

In particolare, la contribuzione associata a ciascuna opera nell'ambito dell'accordo di programma consentirà:

- a) di coprire interamente i costi connessi agli interventi affidati dalla PdI mediante la conclusione di contratti di appalto;



- b) di modulare la contribuzione statale, coprendo in parte i costi connessi agli interventi affidati in concessione, anche mediante finanza di progetto, o tramite strumenti di partenariato pubblico-privato di tipo istituzionale. In tali ipotesi, la contribuzione pubblica non coprirà l'intero fabbisogno finanziario dell'intervento in regione del concorso delle risorse private.

Anche al fine di consentire una rapida cantierabilità, i progetti relativi agli interventi inclusi nell'accordo di programma sono corredati dal documento di fattibilità delle alternative progettuali di cui all'articolo 2, Allegato I.7, del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36.

I **commi 3 e 4** disciplinano l'*iter* procedimentale cui è soggetto l'accordo di programma. In primo luogo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sottopone lo schema di accordo all'approvazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), che adotta la relativa delibera entro trenta giorni. La delibera del CIPESS è sottoposta al controllo di legittimità da parte della Corte dei conti. Al fine di consentire una più celere realizzazione degli interventi, è ammessa la registrazione anche parziale della delibera, che diviene efficace limitatamente a quanto oggetto di registrazione. In tal caso, il CIPESS può adottare, su richiesta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze, una delibera integrativa o modificativa delle parti non registrate.

Lo schema di accordo è sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Porti d'Italia S.p.A. entro quindici giorni dalla registrazione da parte della Corte dei conti della delibera di approvazione del medesimo schema da parte del CIPESS. L'accordo di programma è poi trasmesso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro cinque giorni dalla sottoscrizione, alle Camere, al Ministero dell'economia e delle finanze e al CIPESS.

Il **comma 5** prevede le modalità di monitoraggio dell'attuazione dell'accordo di programma. In particolare, su base annuale la società Porti d'Italia S.p.A. trasmette al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'economia e delle finanze una relazione sullo stato di attuazione dell'accordo di programma (compreso lo stato di avanzamento delle opere e degli interventi) sulla base delle informazioni desumibili dal sistema di monitoraggio ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

Il **comma 6** reca disposizioni relative all'aggiornamento dell'accordo di programma, che può avvenire su base annuale. Tale aggiornamento è eseguito tenuto conto dello stato di avanzamento degli interventi, nonché delle risorse disponibili. In particolare, gli aggiornamenti di importo pari o inferiore a 2 miliardi di euro, al netto delle risorse finalizzate per legge a specifici interventi, sono approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa informativa al CIPESS. Per gli aggiornamenti di importo superiore a 2 miliardi di euro, al netto delle risorse finalizzate per legge a specifici interventi, si applica, invece, la medesima procedura prevista dai su illustrati commi 3 e 4.

Al fine di garantire il coordinamento della programmazione a livello centrale e la pianificazione a livello locale, ai sensi del **comma 7**, l'accordo di programma è trasmesso a ciascuna AdSP territorialmente competente per l'acquisizione dei pareri dell'autorità marittima, dell'ufficio di sanità marittima, aerea e di frontiera (USMAF), dell'azienda sanitaria locale e del comando



provinciale dei vigili del fuoco, prodromici all'esecuzione degli interventi affidati alla Porti d'Italia S.p.a.

Le attività prodromiche alla redazione e sottoscrizione dell'accordo di programma, nonché quelle relative al monitoraggio, da parte delle amministrazioni coinvolte saranno svolte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, pertanto, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 8 (Modifiche all'articolo 5-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'**articolo 8** apporta modifiche all'articolo 5-bis della legge n. 84 del 1994 in materia di dragaggi. In particolare, la disposizione interviene sotto due profili: da un lato, opera una razionalizzazione normativa, incorporando nella legge n. 84 del 1994 le disposizioni di cui all'articolo 6-bis del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, e, dall'altro, reca procedure semplificate in relazione alle operazioni di dragaggio nei porti non compresi in siti di interesse nazionale (SIN). Sul punto, con il **comma 1, lettera a)**, della disposizione in esame, viene inserito un nuovo comma 01 all'articolo 5-bis, volto proprio a definire l'ambito di applicazione della disposizione.

In relazione al primo aspetto, per coerenza sistematica della disciplina, i contenuti del citato articolo 6-bis, commi 2 e 3, del decreto-legge n. 77 del 2021 sono trasposti nei commi 8-bis (ove viene fatto confluire anche il contenuto del comma 1-bis, abrogato dalla novella in commento) e 8-ter dell'articolo 5-bis della legge n. 84 del 1994. Per effetto dell'abrogazione dell'articolo 6-bis ad opera del disegno di legge in esame, la disposizione di cui al comma 1 del medesimo articolo 6-bis, relativa all'adozione del Piano nazionale dei dragaggi sostenibili, viene invece abrogata dal **comma 1, lettera b)**, della disposizione in esame, stante la mancata attuazione della stessa.

In relazione al secondo aspetto, il **comma 1, lettera b)**, della disposizione in esame abroga il comma 8 dell'articolo 5-bis della legge n. 84 del 1994, sostituendolo con una disciplina volta ad incentivare operazioni di recupero dei rifiuti e di riutilizzo dei materiali al fuori dei siti di bonifica di interesse nazionale, contenuta nei nuovi commi da 8-*quater* a 8-*sexies*, introdotti dal **comma 1, lettera c)**, della disposizione in esame.

Il comma 8-*quater* disciplina il Progetto per la gestione integrata e circolare dei rifiuti e materiali provenienti dalle attività di dragaggio, con obiettivi di recupero, riutilizzo e tracciabilità dei materiali, indicando nel dettaglio i materiali di cui si prevede l'utilizzo.

I commi 8-*quinqüies* e 8-*sexies* prevedono ulteriori specifiche del Progetto, disciplinandone, rispettivamente, i contenuti e la rilevanza sul piano del procedimento amministrativo. In particolare, il comma 8-*sexies*, al fine di garantire una effettiva semplificazione amministrativa, dispone che l'approvazione del Progetto sostituisce ogni ulteriore autorizzazione, intesa, concessione, licenza, parere o nulla osta richiesto dalla normativa vigente, con l'eccezione delle eventuali valutazioni ambientali obbligatorie.



La norma reca disposizioni di semplificazione e procedurali. Le amministrazioni interessate nell'ambito del nuovo procedimento autorizzativo svolgeranno le proprie attività con le risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 9 (Inserimento degli articoli 5-ter, 5-quater, 5-quinquies, 5-sexies e 5-septies alla legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'articolo 9 inserisce nella legge n. 84 del 1994 i nuovi articoli 5-ter, 5-quater, 5-quinquies, 5-sexies e 5-septies, concernenti la costituzione e le attività attribuite alla società Porti d'Italia S.p.A., nonché le forme di coordinamento tra la stessa e le AdSP.

In particolare, il nuovo **articolo 5-ter**, al **comma 1**, prevede che la società Porti d'Italia S.p.A., titolare dei diritti speciali ed esclusivi sia costituita con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Si prevede, altresì, che con il medesimo provvedimento sono definiti l'atto costitutivo e lo statuto sociale, sono nominati gli organi sociali per il primo periodo di durata in carica, sono stabilite le remunerazioni degli stessi organi ai sensi dell'articolo 2389, primo comma, del codice civile e sono definiti i criteri, in riferimento al mercato, per la remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche da parte del consiglio di amministrazione ai sensi dell'articolo 2389, terzo comma, del codice civile, in deroga all'articolo 23-bis del decreto-legge n. 201 del 2011, in materia di compensi per gli amministratori e per i dipendenti delle società controllate dalle pubbliche amministrazioni. Viene, infine, specificato che le successive modifiche allo statuto e le successive nomine dei componenti degli organi sociali sono deliberate a norma del codice civile. Con il medesimo decreto è altresì individuata la data di avvio dell'operatività della società.

Il **comma 2** individua l'oggetto sociale della PdI nello sviluppo e nella promozione della Rete italiana della portualità, che ricomprende i porti di categoria II di rilevanza economica sia internazionale (classe I) sia nazionale (classe II), collocati all'interno della circoscrizione territoriale delle singole Autorità di sistema portuale. Ne consegue che sono esclusi dal perimetro di operatività della Società, avuto riguardo alle attività dalla medesima svolte in regime di concessione (disciplinate dall'articolo 5-quater), oltre ai porti di categoria I, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato, i porti di categoria II, classe III, ovvero sia quelli di rilevanza economica regionale o interregionale, per i quali rimane ferma la possibilità di svolgere attività in regime di mercato (disciplinate dall'articolo 5-quinquies).

Nel dettaglio, in coerenza con l'oggetto sociale, alla PdI è attribuito:

- a) lo svolgimento, in regime di concessione, dei servizi di interesse pubblico generale (SIEG) ai sensi dell'articolo 106 TFUE connessi alla realizzazione di investimenti strategici di rilevanza internazionale e nazionale in opere infrastrutturali e in interventi di manutenzione straordinaria nei porti di categoria II, classi I e II individuate dal Piano di cui all'articolo 4-ter, nonché delle attività strumentali all'efficiente erogazione di tali servizi, anche mediante la stipula di convenzioni con le autorità di sistema portuale per il coordinamento delle attività



di comune interesse, fatta eccezione per le attività non connesse al trasporto, inclusi gli impianti di produzione industriale che operano in un porto, gli uffici o i negozi, e per le sovrastrutture portuali;

- b) lo svolgimento, in regime di mercato, all'estero o in Italia di attività di progettazione e realizzazione di opere infrastrutturali attinenti alle attività marittime e portuali, nonché la realizzazione di consulenze, studi, ricerche, servizi anche di ingegneria nel settore delle infrastrutture portuali, compresi gli interventi intermodali. Si pensi, a titolo esemplificativo, alle attività di predisposizione di servizi portuali aggiuntivi a favore dei concessionari delle AdSP e di realizzazione di investimenti nelle aree portuali esterne alle circoscrizioni delle AdSP e adibite alla nautica da diporto, ovvero all'acquisizione di partecipazioni in altre società di settore.

Il **comma 3** fissa il capitale sociale della Porti d'Italia S.p.A. in 10 milioni di euro, autorizzando il Ministero dell'economia e delle finanze alla sua sottoscrizione e al suo versamento, anche in più fasi. A tal fine, la disposizione autorizza la spesa di 1 milione di euro per l'anno 2026 e di 9 milioni di euro per l'anno 2027. Si prevede che le azioni siano attribuite al Ministero dell'economia e delle finanze, che eserciterà i diritti dell'azionista d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Inoltre, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono attribuite funzioni di controllo, vigilanza tecnica e operativa sulla Società in ordine alle attività svolte in regime di concessione. Alla copertura finanziaria dei relativi oneri si provvede ai sensi dell'articolo 29, comma 11.

Il **comma 4** definisce la composizione del Consiglio di amministrazione (CdA) della Porti d'Italia S.p.A. In particolare, si prevede che il Consiglio di amministrazione è composto da cinque membri, di cui due designati dal Ministero dell'economia e delle finanze, due designati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e uno designato dalla Presidenza del Consiglio dei ministri. La disposizione in esame precisa ulteriormente che il presidente del CdA è nominato tra i membri designati dal Ministero dell'economia e delle finanze, mentre l'amministratore delegato è nominato tra i membri designati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il **comma 5** definisce la composizione del Collegio sindacale della Porti d'Italia S.p.A. In particolare, si prevede che il Collegio sindacale è composto da cinque membri, di cui tre effettivi e due supplenti. Si precisa ulteriormente che due membri effettivi, di cui uno in qualità di presidente del collegio sindacale, e un membro supplente sono designati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, mentre un membro effettivo e un supplente sono designati dal Ministero dell'economia e delle finanze.

Infine, il **comma 6** specifica che alla società Porti d'Italia S.p.A. non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 11, commi 6 e 7, e all'articolo 19 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, in materia di razionalizzazione e contenimento della spesa anche di personale delle società a partecipazione pubblica, e di cui all'articolo 5, comma 9, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, in materia di attribuzione incarichi di studio e di consulenza a soggetti già lavoratori privati o pubblici collocati in quiescenza.

Il nuovo **articolo 5-quater** disciplina le attività svolte dalla Porti d'Italia S.p.A. in regime di concessione. Al riguardo, il **comma 1** individua l'oggetto di tale concessione, avente la durata di 99 anni, nello svolgimento dei servizi di interesse pubblico generale connessi alla realizzazione di



investimenti in opere infrastrutturali primarie e alla manutenzione straordinaria delle stesse nei porti di categoria II, classi I e II come individuati dal Piano di cui all'articolo 4-ter della legge n. 84 del 1994, nonché delle relative attività strumentali. Pertanto, sono conferiti in concessione alla Società tutte le attività, nonché i diritti, già attribuiti o riservati per legge o con atti amministrativi alle Autorità di sistema portuale in relazione ai suddetti compiti.

Il **comma 2** contiene un elenco dettagliato dei compiti attribuiti alla Società nell'ambito delle attività svolte in regime di concessione. Al riguardo, rileva, in particolare, la circostanza che, nell'ambito della realizzazione degli interventi, la PdI opererà nella veste di stazione appaltante, e, quindi, provvederà all'esecuzione delle opere in proprio, attraverso le proprie maestranze, ovvero mediante la conclusione di contratti di appalto o il ricorso allo strumento concessorio, in quest'ultimo caso nel rispetto di quanto previsto dal regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, 28 dicembre 2022, n. 202, relativo alla disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine.

Ferma restando la partecipazione pubblica della PdI, la riforma – nell'ottica di valorizzare le risorse pubbliche disponibili – consente il coinvolgimento di capitali privati nella realizzazione degli interventi infrastrutturali mediante le forme già previste a legislazione vigente.

In particolare, la partecipazione di soggetti privati può configurarsi:

- (i) nel caso in cui la PdI affidi la realizzazione delle opere mediante lo strumento della concessione, anche ricorrendo alla finanza di progetto di cui all'articolo 193 del codice dei contratti pubblici. In tal caso l'aggiudicatario potrà costituire una società di scopo per la realizzazione dei lavori e la gestione dell'opera; ovvero
- (ii) nel caso in cui la PdI, per la realizzazione delle opere, intenda ricorrere forme di partenariato pubblico-privato istituzionalizzato (PPPI), mediante la costituzione di una società *ad hoc* con capitale misto pubblico-privato, ai sensi dell'articolo 174, comma 4, del codice dei contratti pubblici, anche in aderenza ai valori costituzionali di sussidiarietà orizzontale.

Pertanto, per la realizzazione di una o più opere infrastrutturali, la PdI potrà instaurare un rapporto contrattuale di lungo periodo con un soggetto privato per il raggiungimento del risultato di interesse pubblico, mediante la creazione di un ente (*rectius*: società) partecipato congiuntamente dalla parte privata e da quella pubblica.

Il **comma 3** precisa che sono escluse dalle attività affidate in concessione alla Porti d'Italia S.p.A. le attività infrastrutturali non connesse al trasporto, inclusa la realizzazione di impianti di produzione industriale che operano nell'area portuale, gli uffici o i negozi, e per le sovrastrutture portuali. Come anticipato, trattasi di disposizione volta ad escludere dal perimetro dei servizi di interesse economico generale svolti dalla Società in regime di concessione quei compiti, sostanzialmente riconducibili a interventi di infrastrutturazione secondaria, cui sono connessi costi che, ai sensi dell'articolo 56-ter, paragrafo 4, del Regolamento (UE) n. 651/2014, non sono ricompresi tra gli aiuti a favore dei porti marittimi compatibili con il mercato interno dell'Unione europea.

Il **comma 4** dispone che la concessione alla Società è assentita con decreto, entro 6 mesi dalla data di entrata in vigore della disposizione in commento, dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di intesa, per quanto attiene agli aspetti finanziari, con il Ministro dell'economia e delle finanze. Si



precisa che la disciplina di detta concessione sarà stabilita nella convenzione di concessione, ove, tra l'altro, saranno definite le modalità di realizzazione delle prestazioni da parte della Società, secondo le disposizioni e le procedure previste a legislazione vigente, ivi compreso il ricorso ai contratti di concessione a terzi, per la manutenzione, il miglioramento e l'adeguamento dei porti della Rete italiana della portualità e per la realizzazione di nuove opere portuali, nonché gli obblighi connessi a tali attività.

Quanto, in particolare, agli aspetti connessi al rapporto tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Porti d'Italia S.p.A., la citata convenzione di concessione regolerà le modalità di esercizio da parte del concedente dei poteri di vigilanza sull'attività della concessionaria, le penali e le ipotesi di decadenza dalla concessione, con le relative procedure, nonché i criteri e le modalità per l'acquisizione allo Stato delle opere in corso di realizzazione.

Quanto, poi, ai profili concernenti la ripartizione dei costi e il finanziamento delle attività svolte in regime di concessione, la predetta convenzione prevederà l'assunzione, da parte della Società, di tutti i costi di progettazione, costruzione e di manutenzione straordinaria degli interventi alla medesima affidati nell'ambito dell'accordo di programma e, al contempo, provvederà a disciplinare compiutamente le modalità di definizione e revisione periodica del piano economico-finanziario, le modalità di erogazione delle risorse finanziarie, nonché le modalità di reperimento, da parte della Società, degli ulteriori mezzi finanziari occorrenti per la realizzazione delle prestazioni affidate.

Il **comma 5** prevede che lo schema della convenzione di concessione sia approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze, per quanto attiene agli aspetti finanziari, da adottarsi entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione in esame. Si precisa che il medesimo procedimento dovrà essere seguito anche in caso di eventuali successive modifiche della convenzione di concessione.

Infine, il **comma 6** prevede l'obbligo, da parte della Pdl, di adottare sistemi di contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali o esclusivi, svolte in regime di concessione.

Il ricorso a una contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali o esclusivi è previsto al fine di ottenere precisa evidenza dei costi e dei finanziamenti connessi alla realizzazione degli interventi infrastrutturali e agli altri compiti svolti in regime di concessione, nonché per avere garanzia che i trasferimenti da parte dello Stato, nella forma di contributi, non determinino sovracompensazioni, per prevenire, in prospettiva, l'emergere di sussidi incrociati, e, da ultimo, per favorire il contenimento della spesa a carico dell'erario.

Il nuovo **articolo 5-quinquies** disciplina le attività svolte dalla Porti d'Italia S.p.A. in regime di mercato, stabilendo, al **comma 1**, che la Porti d'Italia S.p.A. può, al di fuori del perimetro della concessione per lo svolgimento dei servizi di interesse economico generale, operare, direttamente o attraverso società, consorzi o imprese partecipate, per la progettazione e la realizzazione di opere infrastrutturali attinenti alle attività marittime e portuali, nonché effettuare consulenze, studi, ricerche, servizi anche di ingegneria nel settore delle infrastrutture portuali, anche intermodali.

La disposizione descrive le attività che potrà svolgere la Pdl in regime di mercato.



Anche in ragione del fatto che la concessione assentita alla PdI interesserà aree e beni già amministrati dalle singole Autorità di sistema portuale, il nuovo **articolo 5-sexies** appronta strumenti di coordinamento tra la Società e le AdSP per le attività di comune interesse.

In tale ottica, il **comma 1** prevede la stipula di un'apposita convenzione-quadro tra la Porti d'Italia S.p.A. e la Conferenza nazionale di coordinamento delle autorità di sistema portuale, finalizzata, in primo luogo, a regolare gli aspetti strettamente connessi alla realizzazione degli interventi inclusi nell'accordo di programma, tra i quali il rilascio, da parte delle AdSP territorialmente competenti, degli atti di assenso, concerto o nulla osta propedeutici all'esecuzione di un intervento ricompreso nell'accordo di programma, nonché la risoluzione di eventuali interferenze sulla gestione dei servizi portuali di competenza delle AdSP e sulle attività connesse a infrastrutture secondarie autorizzate, anche mediante affidamento in concessione, dalle Autorità di sistema portuale.

In secondo luogo, la convenzione-quadro regolerà le modalità di affidamento congiunto da parte della PdI e delle AdSP territorialmente competenti, anche mediante ricorso alla finanza di progetto e in coerenza con quanto previsto dal citato decreto ministeriale n. 202 del 2022, delle concessioni miste di lavori e servizi aventi a oggetto la realizzazione di un intervento incluso nell'accordo di programma e la gestione dei servizi portuali nella medesima area e nelle relative pertinenze.

Quanto agli aspetti più propriamente organizzativi, la medesima convenzione-quadro regolerà la stipula, tra la Porti d'Italia S.p.A. e le Autorità di sistema portuale territorialmente competenti, di contratti di comodato aventi ad oggetto la consegna alla nuova Società di locali e immobili compresi nell'ambito portuale per lo svolgimento delle attività dalla medesima svolte in regime di concessione, il trasferimento del personale e le modalità e i criteri con cui, a titolo di avvalimento, la Porti d'Italia S.p.A. e le singole Autorità di sistema portuale possono impegnarsi a mettere reciprocamente a disposizione le dotazioni tecniche e le risorse umane e strumentali di cui necessitano per lo svolgimento delle attività di comune interesse.

Al **comma 2** si precisa che, in sede di sottoscrizione della convenzione-quadro, le parti si impegnano ad attuare le relative attività con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il **comma 3** prevede che la convenzione-quadro sia trasmessa al Ministero dell'economia e delle finanze e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'acquisizione di un parere preventivo, di natura vincolante, da esprimere entro 30 giorni dalla trasmissione dell'atto.

Il **comma 4** specifica che le convenzioni attuative sottoscritte tra la PdI e ciascuna Autorità di sistema portuale dovranno essere conformi a quanto previsto dalla convenzione-quadro, prevedendo un termine di novanta giorni per la sottoscrizione delle medesime. Al fine di evitare ritardi o blocchi operativi, si prevede un potere sostitutivo di sottoscrizione delle predette convenzioni in capo alla Direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in luogo delle AdSP. Per le medesime finalità, nella fase esecutiva della convenzione, il **comma 5** prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può nominare un commissario ad acta, al quale attribuire, in via sostitutiva, il potere di adottare gli atti o i provvedimenti comunque necessari all'esecuzione della predetta convenzione; ciò, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.



La disposizione, regolando il quadro entro cui viene sottoscritta la convenzione, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Si prevede, infatti, che, in sede di sottoscrizione della convenzione-quadro, le parti si impegnano ad attuare le relative attività con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Con particolare riferimento al trasferimento dei dipendenti delle AdSP, si rinvia all'articolo 25.

Il nuovo **articolo 5-septies** disciplina alcuni aspetti relativi ai rapporti di lavoro, ai controlli e alle procedure di competenza della Porti d'Italia S.p.A. Nel dettaglio, si prevede che la Società:

- 1) può stipulare, per le sue esigenze, contratti di lavoro autonomo e di lavoro subordinato (**comma 1**), ferma restando la possibilità di avvalersi, per l'espletamento delle attività tecniche e scientifiche e dell'attività di direzione dei lavori funzionali alla realizzazione delle attività svolte in regime di concessione, del personale delle società partecipate dallo Stato, in regime di distacco, fino a un contingente massimo di 150 unità, il cui trattamento economico fondamentale e accessorio è a carico della società (**comma 2**);
- 2) può, nei limiti delle risorse disponibili, stipulare apposite convenzioni, anche a titolo oneroso, con società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato ai fini dell'assistenza tecnica, operativa e gestionale, anche in deroga alla disciplina del codice dei contratti pubblici, fatta eccezione per le norme che costituiscono attuazione delle disposizioni contenute nelle direttive 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sugli appalti pubblici, e 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali (**comma 3**);
- 3) è iscritta di diritto nell'elenco ANAC delle stazioni appaltanti qualificate di cui all'articolo 63, comma 1, del codice dei contratti pubblici, per la progettazione, l'affidamento e l'esecuzione delle opere e degli interventi alla medesima affidati (**comma 4**);
- 4) è soggetta al controllo della Corte dei conti con le modalità previste dall'articolo 12 della legge 21 marzo 1958, n. 259, e, pertanto, il controllo sulla gestione finanziaria sarà effettuato da un magistrato, nominato dal Presidente della Corte dei conti stessa, abilitato ad assistere alle sedute degli organi di amministrazione e di revisione (**comma 5**);
- 5) può avvalersi, sia nei giudizi attivi che passivi, del patrocinio dell'Avvocatura dello Stato, ai sensi dell'articolo 43 del Testo unico delle leggi e delle norme giuridiche sulla rappresentanza e difesa in giudizio dello Stato e sull'ordinamento dell'Avvocatura dello Stato, di cui al regio decreto 30 ottobre 1933, n. 1611, e s.m.i. per lo svolgimento dei compiti e delle funzioni alla medesima attribuiti in regime di concessione ai sensi dell'articolo 5-quater (**comma 6**);
- 6) è soggetta all'applicazione delle disposizioni processuali per le controversie relative a infrastrutture strategiche di cui all'articolo 125 del codice del processo amministrativo, di cui all'allegato 1 al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104, in relazione alle controversie relative alle procedure di espropriazione, con esclusione di quelle relative alla determinazione delle indennità espropriative, e alle procedure di progettazione,



approvazione e realizzazione degli interventi inclusi nell'accordo di programma, in ogni caso senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.(**comma 7**).

Gli oneri derivanti dalla possibilità per la PdI di stipulare contratti di lavoro autonomo e di lavoro subordinato o di stipulare apposite convenzioni, anche a titolo oneroso, con società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato ai fini dell'assistenza tecnica, operativa e gestionale, saranno posto carico del bilancio della Società.

Con particolare riferimento al comma 6, si rappresenta che la disposizione prevede la facoltà per la società Porti d'Italia S.p.A. di avvalersi del patrocinio e della consulenza dell'Avvocatura dello Stato. Al fine di garantire la neutralità finanziaria della disposizione, la norma circoscrive espressamente l'intervento dell'Avvocatura dello Stato alle sole attività e funzioni attribuite alla Società in regime di concessione, con esclusione delle attività svolte in regime di libero mercato.

ART. 10 (Modifiche all'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'**articolo 10** apporta modifiche all'articolo 6 della legge n. 84 del 1994, che disciplina le Autorità di Sistema Portuale.

In particolare, il **comma 1, lettera a)**, è volto ad allineare il numero delle AdSP istituite a legislazione vigente. Con l'introduzione, alla lettera *q*-bis), dell'AdSP dello Stretto (ad opera del decreto-legge 23 ottobre 2018, n. 119) le predette autorità sono, infatti, passate da quindici a sedici.

Con il **comma 1, lettera b)**, vengono apportate modifiche al comma *2-bis* dell'articolo 6 della legge n. 84 del 1994, al fine di garantire un coordinamento con il nuovo regime di classificazione operato dall'articolo 4 della medesima legge.

Con il **comma 1, lettera c)**, vengono apportate modifiche al comma 4 del medesimo articolo 6 volte a circoscrivere i compiti delle AdSP in considerazione del trasferimento di alcuni di essi alla PdI.

I commi *9-ter* e *9-quater* dell'articolo 6, concernenti, rispettivamente, l'attività di prelievo autoritativa delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 16 della legge n. 84 del 1994, e la natura dei canoni, sono modificati al fine di escludere la presenza di aiuti di Stato nel sistema di tassazione dei porti italiani attualmente in vigore in favore delle AdSP.

In particolare, con il **comma 1, lettera d)**, sono apportate modifiche al comma *9-ter*, relativo alla destinazione dei proventi derivanti dalla riscossione delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni, per coordinare le relative disposizioni con quanto statuito dall'articolo 27 del provvedimento in esame, che introduce il nuovo articolo *27-bis* nella legge n. 84 del 1994.

In particolare, il nuovo articolo *27-bis* prevede l'istituzione fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di rilevanza internazionale e nazionale alimentato, tra l'altro, da una percentuale compresa tra il 15 e il 25 per cento delle predette tasse. Alla luce della necessità di incorporare la predetta percentuale, sono apportate modifiche al comma *9-ter* volte a circoscrivere la quota di



risorse che possono essere destinate dalle AdSP alla copertura delle spese ed investimenti. Sotto altro profilo, si specifica che la rendicontazione circa l'utilizzo delle predette risorse, ai fini dell'esercizio dei poteri di vigilanza di cui all'articolo 12 della legge n. 84 del 1994, deve essere tempestivamente trasmessa dalle AdSP al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Con il **comma 1, lettera e)**, sono apportate modifiche al comma 9-*quater*; in materia di tassazione degli introiti derivanti dalle concessioni demaniali.

A legislazione vigente, la disposizione qualifica gli introiti da canoni demaniali e autorizzazioni come "redditi diversi", prevedendo una deduzione forfettaria del 50 per cento per le spese, ai fini della determinazione del reddito complessivo imponibile per le AdSP. Questa deduzione, di fatto, genera un risparmio per le AdSP, riducendo l'ammontare su cui calcolare le imposte. Sebbene l'ordinamento preveda una disciplina vincolante circa l'utilizzo delle entrate delle AdSP, la disposizione non impone una specifica destinazione per tale risparmio. La modifica normativa, limitandosi a prevedere espressamente che il risparmio derivante dalla prevista deduzione forfettaria confluisce nell'avanzo vincolato, e destinandone l'importo alla copertura dei costi di cui al comma 9-*ter*, terzo periodo, stabilisce una corrispondenza diretta e specifica tra il beneficio fiscale (la deduzione) e la copertura di costi specifici.

Si precisa che, in linea con quanto previsto a legislazione vigente, i costi richiamati dal comma 9-*ter* sono qualificabili come costi di servizio pubblico (*Service Public Obligation* - SPO) o costi strettamente necessari per l'esercizio delle funzioni istituzionali delle AdSP (come la manutenzione delle infrastrutture o la fornitura di servizi essenziali che non sono di natura economica o che rientrano nel modello di compensazione per servizi di interesse economico generale - SGEI), e pertanto il mantenimento della misura di deduzione forfettaria non configura un vantaggio indebito. Si tratta di un una compensazione per oneri di servizio pubblico o un meccanismo per garantire la sostenibilità finanziaria di funzioni non economiche, compatibile con la normativa sugli aiuti di Stato.

Il **comma 1, lettera f)**, apporta modifiche al comma 10 dell'articolo 6, al fine di specificare che le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale e di affidamento delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale devono essere svolte dalle Autorità di sistema portuale nel rispetto delle disposizioni del sopravvenuto decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 dicembre 2022, n. 202.

Il **comma 1, lettera g)**, apporta modifiche al comma 14 dell'articolo 6 che disciplina il procedimento per la modifica del numero delle Autorità di sistema portuale. In particolare, viene espunto il riferimento al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, adottato in attuazione della delega di cui all'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124, in materia di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali, in quanto, essendo trascorsi più tre anni dalla sua entrata in vigore, è ormai entrato a regime il suddetto procedimento per la modifica del numero delle AdSP tramite apposito decreto del Presidente della Repubblica.

Infine, il **comma 1, lettera h)**, aggiunge un nuovo comma 14-*bis* all'articolo 6, il quale, nell'ottica di introdurre precisi criteri per la revisione del numero delle Autorità di sistema portuale al fine di



realizzare economie di scala e di efficienza, prevede che, al verificarsi, per la terza volta nell'arco di un quadriennio, di un risultato di competenza dell'esercizio negativo asseverato dal Collegio dei revisori dei conti, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, acquisito il parere della Conferenza unificata, possa essere disposta la soppressione dell'autorità di sistema portuale e il trasferimento delle relative funzioni e delle relative risorse umane, finanziarie e strumentali ad altra autorità di sistema portuale che subentra nella titolarità di tutti i rapporti giuridici attivi e passivi dell'autorità soppressa.

Articolo 11 (Modifiche all'articolo 6-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'**articolo 11** modifica l'articolo 6-bis, comma 1, lettera c-bis), della legge n. 84 del 1994, al fine di precisare che gli Uffici territoriali portuali, nel rilascio delle concessioni di propria competenza, con durata fino a quattro anni, devono determinarne i canoni nel rispetto dei criteri previsti dall'articolo 18.

La disposizione è finalizzata ad assicurare una omogenea applicazione dei criteri di calcolo dei canoni all'interno delle circoscrizioni delle Autorità di sistema portuale.

Articolo 12 (Modifiche all'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'**articolo 12** modifica l'articolo 8 della legge n. 84 del 1994, per meglio delineare alcune delle attribuzioni del Presidente dell'Autorità di sistema portuale.

In particolare, alla luce del nuovo assetto della *governance* portuale delineato dalla riforma, sono apportate le seguenti modifiche all'articolo 8, comma 3:

- a) con il **comma 1, lettera a)**, in merito al rilascio delle concessioni, si precisa che dovranno essere rispettati i criteri di cui all'articolo 18, intervenendo sulla lettera f) del citato articolo 8, comma 3;
- b) con il **comma 1, lettera b)**, viene abrogata la lettera h) dell'articolo 8, comma 3, che prevede che il Presidente "*promuove programmi di investimento infrastrutturali che prevedano contributi dello Stato o di soggetti pubblici nazionali o comunitari*". Tali compiti, ad opera della riforma, sono stati attribuiti alla PdI;
- c) con il **comma 1, lettere c) e d)**, sono introdotte disposizioni di coordinamento rispetto ai nuovi compiti attribuiti alla PdI alle lettere l) e m) dell'articolo 8, comma 3;
- d) con il **comma 1, lettera e)**, viene apportata una modifica di mero coordinamento al comma 3, lettera o), dell'articolo 8, al fine di precisare che rimangono ferme le prerogative della società Porti d'Italia S.p.A. in relazione agli interventi di dragaggio ricompresi nel Piano di cui all'articolo 4-ter;
- e) con il **comma 1, lettera f)**, viene inserita la lettera r-bis) al comma 3 dell'articolo 8, che prevede che il Presidente sia tenuto ad assicurare l'attuazione degli impegni derivanti dalla



sottoscrizione della convenzione quadro stipulata tra la PdI e la Conferenza nazionale di coordinamento delle autorità di sistema portuale, ai sensi dell'articolo 5-sexies.

La disposizione provvede a ridefinire i poteri e i compiti del Presidente dell'Autorità di sistema portuale e a coordinarli con i nuovi compiti affidati alla PdI.

Articolo 13 (Modifiche all'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'**articolo 13** apporta modifiche all'articolo 9 della legge n. 84 del 1994 che disciplina il Comitato di gestione.

In particolare, il **comma 1, lettera a)**, integra la composizione del Comitato di gestione con un componente designato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche al fine di rafforzare il coordinamento e il controllo dello stesso sulle Autorità di sistema portuale.

Al riguardo, appare opportuno precisare quanto previsto dall'articolo 29, comma 10, del provvedimento in esame, il quale prevede che i componenti del Comitato di Gestione già nominati, mantengono la propria carica fino alla scadenza naturale del rispettivo mandato, senza necessità di alcuna nuova nomina o conferma.

Il **comma 1, lettera b)**, prevede che alle relative sedute partecipa anche un rappresentante della PdI, che ha diritto di voto limitatamente alle decisioni di interesse. Trattasi, in particolare, dell'adozione degli strumenti di pianificazione e programmazione locali, nell'espressione dei pareri relativi, tra l'altro, al rilascio delle concessioni.

Con riferimento ai rimborsi spese del componente designato dal MIT, si evidenzia che gli eventuali oneri relativi ai rimborsi spese per il componente del Ministero sono posti direttamente a carico del bilancio delle singole Autorità di Sistema Portuale (AdSP). Tale scelta risponde a un'esigenza di uniformità di regime rispetto a tutti gli altri componenti del Comitato, le cui spese di missione sono già attualmente sostenute dall'ente presso cui l'organo è istituito. La partecipazione del rappresentante ministeriale è strettamente funzionale all'attività decisionale e istituzionale della singola AdSP e, dunque, gli oneri connessi alle spese di viaggio e di soggiorno rientrano tra le ordinarie spese di funzionamento dell'Autorità.

Con riferimento al rappresentante della società Porti d'Italia S.p.A., si rappresenta che gli oneri per tale componente restano a carico della Società medesima. Al riguardo, si precisa che la partecipazione di tale rappresentante avviene con funzioni di coordinamento e raccordo tecnico-informativo, configurandosi quale membro deliberativo con pieni poteri di voto.

Il **comma 1, lettera c)**, reca una modifica di coordinamento normativo.

Il **comma 1, lettera d)**, prevede la soppressione del comma 3 dell'articolo 13, in quanto disposizione non più attuale riguardante il sostituto del rappresentante del comitato di gestione della città metropolitana di Reggio Calabria.

Il **comma 1, lettera e)**, nel modificare il comma 5, lettera g), dell'articolo 13, in materia di modalità



di determinazioni dei canoni delle concessioni, prevede che si faccia rinvio ai criteri generali previsti dall'articolo 18, nonché nei decreti di cui all'articolo 16, comma 4, e all'articolo 18, commi 1 e 3.

Articolo 14 (Modifiche all'articolo 10 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'**articolo 14** modifica l'articolo 10, comma 2, della legge n. 84 del 1994, al fine di prevedere che nel procedimento di nomina del Segretario generale dell'AdSP debba essere preventivamente acquisito il previo parere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 15 (Modifiche all'articolo 11-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'**articolo 15** modifica l'articolo 11-bis, comma 1, della legge n. 84 del 1994, per inserire, tra i componenti dell'Organismo di partenariato della risorsa mare un rappresentante della PdI.

La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, atteso che il comma 2 dell'articolo 11-bis prevede che i componenti dell'Organismo partecipino a titolo gratuito e che gli eventuali rimborsi spese per la partecipazione alle attività del predetto Organismo siano a carico delle amministrazioni, degli enti e delle associazioni che designano i rispettivi rappresentanti. Pertanto, gli oneri derivanti dalla partecipazione del rappresentante della società Porti d'Italia S.p.A. saranno posti a esclusivo carico del bilancio della Società medesima.

Articolo 16 (Modifiche all'articolo 11-ter della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'**articolo 16** modifica l'articolo 11-ter, comma 1, della legge n. 84 del 1994.

In particolare, con il **comma 1, lettera a)** vengono ridefiniti i compiti della Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, in conseguenza della costituzione della Porti d'Italia S.p.A. Con il **comma 1, lettera b)**, si prevede che alle riunioni della Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale partecipi anche un rappresentante della PdI.

In relazione a tali attività, il rappresentante della PdI non avrà diritto ad alcun compenso, emolumento o gettone di presenza. Pertanto, la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.



Articolo 17 (Modifiche all'articolo 12 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'**articolo 17** modifica l'articolo 12 della legge n. 84 del 1994, prevedendo, al **comma 1, lettera a)**, l'inserimento di un nuovo comma *2-bis*, finalizzato a subordinare l'avvio delle procedure di evidenza pubblica relative al rilascio, da parte dell'autorità di sistema portuale, delle concessioni di cui all'articolo 18 della medesima legge n. 84 del 1994 aventi durata superiore a venti anni, al previo parere vincolante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Al **comma 1, lettera b)**, mediante l'inserimento di un nuovo comma *4-bis* all'articolo 12, si prevede che le Autorità di sistema portuale adottano il proprio bilancio in conformità ai principi e alle regole del sistema di contabilità economico-patrimoniale unico come definito in attuazione della Riforma 1.15 del PNRR.

Articolo 18 (Modifiche all'articolo 13 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'**articolo 18** apporta modifiche di coordinamento all'articolo 13 della legge n. 84 del 1994 relativo alle entrate delle AdSP.

In considerazione della rimodulazione delle risorse portuali, il citato articolo 13 viene modificato al fine di chiarire che le entrate delle AdSP devono essere considerate al netto della quota dei proventi di autorizzazioni portuali e della quota delle tasse di ancoraggio e tasse portuali che dovranno essere riversate ai Fondi di cui all'articolo *27-bis*.

La rimodulazione delle entrate delle AdSP è operata in considerazione dell'istituzione dei Fondi di cui al nuovo articolo *27-bis* della legge n. 84 del 1994, introdotto dall'articolo 27 del provvedimento in esame e, pertanto, non incide sulla sostenibilità finanziaria delle Autorità.

Articolo 19 (Inserimento dell'articolo 13-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'**articolo 19** introduce un nuovo articolo *13-bis* nella legge n. 84 del 1994, volto a disciplinare le risorse finanziarie della PdI.

In particolare, il nuovo articolo *13-bis*, al comma 1, esplicita che gli interventi inclusi nell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1 sono finanziati dalla Porti d'Italia S.p.a. a valere sui contributi statali derivanti dal trasferimento delle risorse del Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di cui all'articolo *27-bis*, nonché sui ricavi generati dalla società medesima.

Il **comma 2** prevede che per le attività di investimento rientranti nei compiti della Porti d'Italia S.p.A. previste dall'articolo *5-quater*, comma 2, lettere *a)*, *b)* e *d)* (progettazione e realizzazione degli interventi di costruzione di opere infrastrutturali e di manutenzione straordinaria di competenza, nonché vigilanza sull'esecuzione dei lavori), sono attribuite alla Società le somme



previste alla voce «oneri di investimento» compresa nel quadro economico di ciascun progetto delle opere incluse nell'accordo di programma. Tale ammontare è commisurato sino al limite massimo del 12,5% del totale dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento con esclusione delle spese previste da altre disposizioni di legge o regolamentari o inserite nel quadro economico di progetto approvato ed è desunto dal quadro economico. Entro il predetto limite, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base della contabilità analitica sulle spese effettivamente sostenute dalla società Porti d'Italia S.p.A., stabilisce la quota da riconoscere alla Società.

Articolo 20 (Modifiche all'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'**articolo 20** modifica l'articolo 14, comma 1, della legge n. 84 del 1994, al fine di espungere il riferimento ai compiti di programmazione, coordinamento, promozione, formulazione ed elaborazione di piani triennali di competenza delle aziende speciali delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura nelle aree non ricomprese nella circoscrizione delle Autorità di sistema portuale, atteso che a seguito dell'inserimento di tutti i maggiori porti nelle circoscrizioni delle Autorità di sistema portuale, le suddette aziende speciali hanno cessato di operare in ambito portuale.

Articolo 21 (Modifiche all'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'**articolo 21** modifica l'articolo 16 della legge n. 84 del 1994 per espungere la previsione relativa all'eventuale competenza dell'autorità marittima in tema di autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni portuali. Ciò in considerazione del fatto che, in esito alla riforma operata con il presente provvedimento, i porti rientrano esclusivamente nelle competenze dell'Autorità di sistema portuale o delle regioni.

Articolo 22 (Modifiche all'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'**articolo 22** modifica l'articolo 17 della legge n. 84 del 1994 per espungere la previsione della competenza dell'autorità marittima in tema di disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo, in considerazione di quanto già rappresentato con riferimento al precedente articolo 21.



Articolo 23 (Modifiche all'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'**articolo 23** apporta modifiche all'articolo 18 della legge 84 del 1994 relativo alla disciplina delle concessioni di aree e banchine.

Nel dettaglio, il **comma 1, lettera a)**, apporta, al comma 1, modifiche di coordinamento con la nuova *governance* del sistema portuale.

Il **comma 1, lettera b)**, prevede l'inserimento, all'articolo 18, di un nuovo comma 1-*bis*. La nuova disposizione assicura che, prima dell'avvio di una nuova procedura per l'affidamento di una concessione, sia data piena pubblicità a qualsiasi nuovo progetto, investimento o proposta di rinnovo presentati da un operatore economico, incluso il concessionario uscente, e che siano chieste le controproposte di terzi interessati entro un termine non inferiore a 60 giorni.

Il **comma 1, lettera d)**, apporta al comma 7 dell'articolo 18 modifiche di coordinamento volte a delineare le competenze delle AdSP nel rilascio delle concessioni miste di lavori e di servizi.

Il **comma 1, lettere c), e), f)**, apporta ai commi 6, 10, 11 e 12 dell'articolo 18 modifiche di coordinamento.

Infine, il **comma 1, lettera g)**, prevede l'inserimento all'articolo 18 di due nuovi commi (12-*bis* e 12-*ter*). Il comma 12-*bis*, relativo alla determinazione dei canoni di concessione demaniale per scopi turistico-ricreativi, è interamente mutuato da quanto previsto dall'abrogata disposizione dell'articolo 13 della legge n. 84 del 1994.

Il comma 12-*ter* prevede l'obbligo, da parte delle Autorità di sistema portuale, di avviare le procedure per il riaffidamento delle concessioni in essere di propria competenza almeno dodici mesi prima della scadenza di ciascuna di esse.

Con riferimento agli adempimenti posti a carico delle AdSP ai sensi dei nuovi commi 12-*bis* e 12-*ter*, si rappresenta che le stesse vi provvedono con proprie risorse umane, strumentali e finanziarie e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 24 (Modifiche all'articolo 18-*bis* della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'**articolo 24** apporta modifiche di coordinamento all'articolo 18-*bis* della legge n. 84 del 1994, istitutivo del fondo per finanziare interventi di adeguamento dei porti, destinato all'attualità alla realizzazione delle opere previste nei piani regolatori portuali, per il potenziamento della rete infrastrutturale e i servizi nei porti e per la messa in sicurezza, la manutenzione e riqualificazione degli ambiti portuali.

In particolare, in considerazione del nuovo assetto di *governance* recato dal provvedimento in esame, per il quale la competenza relativa agli investimenti in opere infrastrutturali strategiche come disciplinati nell'accordo di programma sono di competenza della PdI, l'ambito di operatività del citato fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti viene circoscritto agli interventi di stretta competenza delle AdSP.



Articolo 25 (Modifiche all'articolo 23 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'articolo 25 modifica l'articolo 23 della legge n. 84 del 1994, mediante inserimento di due nuovi commi (6-bis e 6-ter), introducendo disposizioni relative al trasferimento del personale dalle AdSP alla Pdl.

Ciò in quanto la costituzione della Porti d'Italia S.p.A. richiederà, parallelamente al trasferimento delle funzioni relative alla realizzazione degli investimenti, anche il trasferimento dalle AdSP delle corrispondenti risorse di personale attualmente alle dipendenze della AdSP.

L'articolo 10, comma 6, della legge n. 84 del 1994 prevede espressamente che i rapporti di lavoro del personale alle dipendenze delle Autorità di sistema portuale sono di diritto privato e rientrano nel regime normativo del Codice civile, delle leggi sui rapporti di lavoro subordinato nell'impresa, nonché dei contratti collettivi nazionali di lavoro. L'articolo 6, comma 5, della medesima legge n. 84 del 1994 prevede che alle AdSP non si applichi il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, se non con esclusivo riferimento ai principi generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche. Tale impostazione è stata confermata dalla sentenza n. 133 del 2023, nella quale la Corte costituzionale ha affermato che, nonostante l'espressa qualificazione normativa delle AdSP quali enti pubblici non economici, la scelta del legislatore di regolare questi rapporti di lavoro secondo modelli propri del diritto privato appare giustificata dal perseguimento del buon andamento e dell'efficienza dell'amministrazione delle Autorità portuali (ora AdSP), così come istituite e configurate dalla legge n. 84 del 1994.

Dal punto di vista numerico, il personale delle AdSP si attesta attualmente su circa 1540 unità (a fronte di una pianta organica di circa 1900 unità), per una spesa complessiva pari a 137.315.923 di euro annui (dati a consuntivo 2024).

Si evidenzia che le entrate proprie che, complessivamente, resteranno nelle disponibilità delle AdSP saranno idonee a sostenere i costi relativi al personale e alle ordinarie spese di gestione di tali enti.



Conto economico a valore aggiunto AdSP	2024	AdSP Post S.p.A.	Differenza
Ricavi operativi	728.214.005	677.843.141	-50.370.864
Costi esterni	177.551.720	153.026.174	-24.525.546
Valore aggiunto	550.662.286	524.816.968	-25.845.318
Costo del personale	137.315.923	102.499.189	-34.816.733
Margine operativo lordo (EBITDA)	413.346.363	422.317.778	8.971.415
Ammortamenti e svalutazioni	80.103.541	80.103.541	0
Accantonamenti per rischi	29.128.560	26.720.489	-2.408.071
Oneri diversi di gestione	109.232.101	101.676.471	-7.555.630
Risultato operativo (EBIT)	194.882.161	213.817.277	18.935.116
<i>Proventi e oneri finanziari</i>	-9.466.782	-8.811.961	654.821
<i>Rettifiche di valore di attività finanziarie</i>	2.184.642	2.033.529	-151.113
<i>Proventi e oneri straordinari</i>	-14.564.280	-13.556.863	1.007.417
Risultato prima delle imposte	173.035.741	193.481.983	20.446.242

Tanto premesso, il nuovo **comma 6-bis** autorizza il trasferimento alla Porti d'Italia S.p.a. di una percentuale di personale delle autorità di sistema portuale non superiore al venticinque per cento, tenuto conto della specificità delle attività attribuite alla società e delle competenze tecniche necessarie al loro svolgimento e il contestuale trasferimento delle risorse finanziarie corrispondenti al trattamento retributivo del medesimo personale.

Il trasferimento del personale dovrà avvenire senza soluzione di continuità e con la garanzia della conservazione della posizione giuridica, economica e previdenziale maturata alla data del trasferimento, previa ricognizione delle competenze possedute, ai fini di una collocazione organizzativa coerente e funzionale alle esigenze della medesima società.

A tale personale si applica l'articolo 2112 del Codice civile e le procedure di informazione e di consultazione di cui all'articolo 47, commi da 1 a 4, della legge 29 dicembre 1990, n. 428.

Proprio in considerazione del trasferimento delle funzioni e dei compiti dalle AdSP alla PdI, in via analogica troverà applicazione la norma civilistica relativa al mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimento d'azienda.

Con particolare riferimento alle modalità di trasferimento, il nuovo **comma 6-ter** prevede che la convenzione-quadro stipulata tra la PdI e le AdSP dovrà individuare il contingente complessivo delle unità professionali e le relative risorse finanziarie da trasferire e dovrà definire il riparto tra le singole autorità di sistema portuale. L'individuazione del personale e il riparto dovranno tener conto di taluni fattori elencati alle lettere *a)* e *b)* della disposizione in commento.

Tale disposizione si pone in linea con le disposizioni di cui al decreto-legge 22 ottobre 2016, n. 193 (articolo 1), relativo al trasferimento del personale della società Gruppo Equitalia ad Agenzia delle entrate-Riscossione, nonché con le disposizioni di cui all'articolo 44 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, in materia di dismissione di attività pubbliche.



La disposizione prevede la stipula di apposite convenzioni per il trasferimento del personale e delle relative risorse finanziarie. Sarà, pertanto, tale strumento ad assicurare l'assenza di nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 26 (Abrogazione dell'articolo 26 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'**articolo 26** abroga l'articolo 26 della legge n. 84 del 1994, concernente il trasferimento al Ministero dei trasporti e della navigazione del servizio per l'escavazione dei porti marittimi nazionali istituito con regio decreto 27 febbraio 1927, in quanto non più attuale.

Invero, il menzionato regio decreto 27 febbraio 1927, istitutivo del servizio per l'escavazione dei porti marittimi nazionali, è stato abrogato nel 2010 ad opera del decreto legislativo 13 dicembre 2010, n. 212.

Articolo 27 (Inserimento dell'articolo 27-bis alla legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'**articolo 27** prevede l'inserimento di un nuovo articolo 27-bis nella legge n. 84 del 1994.

Il **comma 1** del nuovo articolo 27-bis prevede che, al fine di promuovere la realizzazione degli interventi inclusi nell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1, sia istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un fondo denominato «Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo».

Il **comma 2** prevede che, al fine di garantire il funzionamento della società Porti di Italia S.p.A., sia istituito, nello stato di previsione del Ministero per le infrastrutture e dei trasporti, un fondo denominato «Fondo di funzionamento della Società Porti d'Italia S.p.A.».

Il **comma 3** stabilisce che nei Fondi di cui ai commi 1 e 2 possano confluire annualmente, a decorrere dalla data di avvio dell'operatività della Società, da una percentuale, compresa tra il 15 e il 25%, delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 16 della legge n. 84 del 1994.

Il **comma 4** stabilisce che le risorse di cui al comma 3 siano accantonate annualmente nel bilancio di esercizio delle AdSP in un fondo vincolato per il successivo versamento all'entrata del bilancio dello Stato.

Il **comma 5** specifica che, entro il 31 ottobre di ciascun anno, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sia determinata, nell'ambito delle menzionate soglie del 15 e 25 per cento previste dal comma 3, la percentuale delle tasse da assegnare per il successivo esercizio finanziario al Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo e al Fondo di funzionamento della società Porti d'Italia S.p.A.



Il **comma 6** subordina - l'utilizzo effettivo delle somme iscritte nei Fondi - al versamento, da effettuare da parte di ciascuna Autorità di sistema portuale entro trenta giorni dall'approvazione del conto consuntivo, all'entrata del bilancio dello Stato delle risorse di cui al comma 3, per la successiva riassegnazione al Fondo.

Il **comma 7** prevede che, con la prima legge di bilancio successiva all'entrata in vigore della presente disposizione, nel Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo confluiscono le risorse disponibili a legislazione vigente iscritte nei fondi destinati allo sviluppo delle infrastrutture portuali, con l'eccezione delle risorse autorizzate a favore degli interventi in corso di realizzazione per i quali non sia disposto il subentro della società alle competenti autorità di sistema portuale. Si riporta, di seguito, un prospetto riepilogativo delle autorizzazioni di spesa, con indicazione del capitolo dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ove sono allocate le rispettive risorse.

Capitolo/PG	Descrizione	Autorizzazione di spesa
7258/1	FONDO PER LE INFRASTRUTTURE PORTUALI	DL 40 del 2010 articolo 4 comma 6
7258/2	RIFINANZIAMENTO DEL FONDO PER LE INFRASTRUTTURE PORTUALI	LB 232 del 2016 articolo 1 comma 140 punto B <i>sub</i> punto <i>primum</i>
7258/3	FONDO PER LE INFRASTRUTTURE PORTUALI - RIPARTO FONDO INVESTIMENTI 2018 - COMMA 1072	LB 205 del 2017 articolo 1 comma 1072 punto C <i>sub</i> punto <i>decies</i>
7258/4	ULTERIORI RISORSE PER IL FONDO PER LE INFRASTRUTTURE PORTUALI - RIPARTO FONDO INVESTIMENTI 2019 - COMMA 95	LB 145 del 2018 articolo 1 comma 95 punto C <i>sub</i> punto <i>decies</i>
7258/5	RIFINANZIAMENTO DEL FONDO PER LE INFRASTRUTTURE PORTUALI - RIPARTO FONDO INVESTIMENTI 2020 - COMMA 14	LB 160 del 2019 articolo 1 comma 14 punto C <i>sub</i> punto <i>decies</i>
7258/6	RISORSE PER LO SVILUPPO DELL'ACCESSIBILITA' MARITTIMA E DELLA RESILIENZA DELLE INFRASTRUTTURE PORTUALI AI CAMBIAMENTI CLIMATICI. RISORSE DEL PIANO NAZIONALE PER GLI INVESTIMENTI CO	DL 59 del 2021 articolo 1 comma 2 punto C <i>sub</i> punto <i>septies</i>
7258/7	RISORSE DESTINATE ALL'AUMENTO SELETTIVO DELLA CAPACITA' PORTUALE. RISORSE DEL PIANO NAZIONALE PER GLI INVESTIMENTI COMPLEMENTARI AL PNRR.	DL 59 del 2021 articolo 1 comma 2 punto C <i>sub</i> punto <i>octies</i>



7258/8	RISORSE PER L'ULTIMO/PENULTIMO MIGLIO FERROVIARIO/STRADALE. RISORSE DEL PIANO NAZIONALE PER GLI INVESTIMENTI COMPLEMENTARI AL PNRR	DL 59 del 2021 articolo 1 comma 2 punto C <i>sub</i> punto <i>novies</i>
7258/9	RISORSE DESTINATE ALL'EFFICIENTAMENTO ENERGETICO. RISORSE DEL PIANO NAZIONALE PER GLI INVESTIMENTI COMPLEMENTARI AL PNRR.	DL 59 del 2021 articolo 1 comma 2 punto C <i>sub</i> punto <i>decies</i>
7258/10	RISORSE PER ELETTRIFICAZIONE DELLE BANCHINE (COLD IRONING). RISORSE DEL PIANO NAZIONALE PER GLI INVESTIMENTI COMPLEMENTARI AL PNRR.	DL 59 del 2021 articolo 1 comma 2 punto C <i>sub</i> punto <i>undecies</i>
7600/1	SPESE PER IL MIGLIORAMENTO DELLA COMPETITIVITA' DEI PORTI ITALIANI E L'EFFICIENZA DEL TRASFERIMENTO FERROVIARIO E MODALE ALL'INTERNO DEI SISTEMI PORTUALI	LS 190 del 2014 articolo 1 comma 236
7631/1	FONDO PEREQUATIVO PER LE AUTORITA' PORTUALI	LF 296 del 2006 articolo 1 comma 983

Ai sensi del **comma 8**, le risorse iscritte nel Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo determinano il limite annuo di concorso dello Stato al finanziamento degli interventi strategici di realizzazione di nuove opere infrastrutturali e di manutenzione straordinaria inclusi nell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1 della legge n. 84 del 1994. Tali risorse sono trasferite in apposita contabilità separata intestata alla Porti d'Italia S.p.A., con destinazione vincolata alla realizzazione dei predetti interventi, secondo quanto previsto nell'accordo di programma. Infine, il medesimo comma 8 precisa che le risorse del Fondo di funzionamento di cui al comma 2 sono trasferite annualmente alla Porti di Italia S.p.A. per le spese di funzionamento e i costi di gestione della stessa.

Articolo 28 (Modifiche all'articolo 28 dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'**articolo 28** apporta modifiche all'articolo 28, comma 5, della legge n. 84 del 1994 al fine di chiarire che nei porti di cui alla categoria II, classe III (i.e. regionali e interregionali non ricompresi nelle circoscrizioni delle ADSP) le tasse di ancoraggio eventualmente riscosse sono versate al bilancio dello Stato, ferme restando le specifiche previsioni di cui ai commi 6 e 10 dell'articolo 1 del d.P.R. 107 del 2009 concernenti i porti della Regione Sicilia. Resta ferma la destinazione alle AdSP della Sicilia delle tasse medesime per i porti ricompresi nelle relative circoscrizioni.

E invero, per i porti ricompresi nelle circoscrizioni delle AdSP, le tasse di ancoraggio sono calcolate dall'autorità marittima, riscosse dall'agenzia delle dogane e riversate alle AdSP che, ai sensi della formulazione attualmente vigente del comma 9-*ter* dell'articolo 6, sono destinate dalle stesse «*alla copertura dei costi per la manutenzione ordinaria e lo sviluppo delle parti comuni dell'ambito*



portuale destinate alla difesa del territorio, al controllo e alla tutela della sicurezza del traffico marittimo e del lavoro in ambito portuale, alla viabilità generale e ad attività che si connotino come estrinsecazione di potestà pubbliche, nonché al mantenimento dei fondali, oltre che alla copertura di quota parte dei costi generali».

Al riguardo, si precisa che la novella ripropone un assetto di riparto già previsto a legislazione vigente. Nello specifico, l'identificazione dei porti di "categoria II, classe III" garantisce l'esatta corrispondenza con l'attuale perimetro degli scali non inclusi nelle circoscrizioni delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP), i quali già oggi riversano il gettito della tassa di ancoraggio all'entrata del bilancio dello Stato.

Si conferma, inoltre, che per i porti di classe I e II (in quanto ricompresi nelle circoscrizioni delle AdSP), rimane fermo il diritto all'introito diretto del gettito da parte delle Autorità medesime, in piena continuità con il regime previsto dall'articolo 1, comma 982, della legge n. 296 del 2006. Viene, infine, espressamente garantito il rispetto delle prerogative della Regione Siciliana, richiamando la clausola di salvaguardia di cui all'articolo 1, comma 10, del decreto del Presidente della Repubblica n. 107 del 2009, che assicura l'attribuzione del gettito riscosso nei porti regionali siciliani al bilancio della Regione stessa.

Sulla base dei dati forniti, pertanto, la disposizione è priva di effetti finanziari negativi, in quanto non altera i flussi finanziari correnti, ma si limita ad adeguare i riferimenti normativi alla nuova classificazione infrastrutturale introdotta dalla riforma.

Articolo 29 (Disposizioni finali, di coordinamento e finanziarie)

La disposizione in esame reca norme transitorie e di coordinamento.

Nel dettaglio, al fine di consentire la predisposizione del Piano di cui all'articolo 4-ter, al **comma 1** si prevede che entro 30 trenta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione le Autorità di sistema portuale siano tenute a trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tutte le informazioni e i documenti all'uopo necessari, che devono comprendere i fabbisogni infrastrutturali e le relative priorità di investimento, l'elenco dei progetti in corso di valutazione o di realizzazione e i rispettivi finanziamenti eventualmente già disposti o erogati, nonché i dati tecnici di traffico suddivisi per tipologia e le caratteristiche tecnico-nautiche di ciascun porto.

Tenuto conto della vetustà che spesso connota i piani regolatori portuali tuttora vigenti, nonché dell'introduzione del vincolo di coerenza tra questi e i nuovi strumenti di pianificazione e programmazione previsti dal presente disegno di legge, il **comma 2** dispone che entro 36 mesi dalla data di entrata in vigore della disposizione in esame le Autorità di sistema portuale debbano provvedere all'approvazione di nuovi PRP nei porti in cui siano tuttora in vigore piani regolatori portuali approvati antecedentemente all'entrata in vigore della legge n. 84 del 1994. Al fine di garantire l'effettività di tale previsione, si prevede che, decorso inutilmente il termine di 36 mesi per l'approvazione dei nuovi PRP, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nomina un commissario *ad acta*, al quale attribuisce, in via sostitutiva, il potere di adottare gli atti o i provvedimenti



necessari, anche avvalendosi delle strutture dell'autorità di sistema portuale interessata, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Nel **comma 3** è trasfuso il contenuto delle modifiche apportate all'articolo 5, comma 1-ter, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 ad opera del decreto-legge n. 73 del 2025, con le quali è stato precisato l'ambito di riferimento delle caratteristiche e delle destinazioni funzionali delle aree portuali, come individuate dal piano regolatore portuale (PRP). In particolare, la disposizione in esame precisa che, sino all'aggiornamento dei PRP alle disposizioni di cui all'articolo 6 del provvedimento in esame, le caratteristiche e la destinazione funzionale individuate per ciascuna area portuale devono intendersi riferite agli ambiti complessivamente considerati, come disegnati e specificati nel PRP, e non alle singole porzioni dei medesimi, eventualmente oggetto di atti concessori o autorizzativi da parte delle Autorità di sistema portuale ai sensi degli articoli 16 e 18 della legge n. 84 del 1994. Si ricorda che quanto disposto dalla disposizione in esame non si applica nei procedimenti pendenti al 20 luglio 2025, data di entrata in vigore della legge di conversione (n. 105 del 2025) del citato decreto-legge n. 73 del 2025.

Al fine di tenere conto del fatto che investimenti relativi alle opere di grande infrastrutturazione possono essere autorizzati e finanziati da specifiche disposizioni di legge, il **comma 4** prevede che tali investimenti siano inseriti di diritto nell'accordo di programma e ne costituiscano, pertanto, parte integrante. A tal fine, si prevede che gli aggiornamenti dell'accordo di programma diano specifica evidenza di tali investimenti e dei relativi finanziamenti associati.

Il **comma 5** disciplina il regime transitorio, disponendo che nelle more della piena operatività della Porti d'Italia S.p.A., le funzioni e le competenze attribuite alla stessa dal disegno di legge in esame continuino ad essere svolte dalle singole Autorità di sistema portuale.

Ai fini del completamento di opere di grande infrastrutturazione, di opere infrastrutturali e di interventi di manutenzione straordinaria in corso di realizzazione da parte delle Autorità di sistema portuale, il **comma 6** autorizza il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a disporre, con decreto, il subentro della Porti d'Italia S.p.A. in relazione ad un elenco di interventi ritenuti prioritari e di particolare complessità. In tal caso, si prevede espressamente che la PdI subentri all'Autorità di sistema portuale in tutti i rapporti giuridici attivi e passivi sorti in relazione agli interventi interessati, nonché nei relativi procedimenti amministrativi pendenti alla data del subentro. La disposizione in esame specifica, altresì, che restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici già sorti.

Il **comma 7** dispone l'abrogazione dell'articolo 6-bis del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, in ragione del fatto che i contenuti dello stesso sono stati parzialmente trasfusi nell'articolo 5-bis della legge n. 84 del 1994, come novellato dall'articolo 9 del provvedimento in esame, relativo all'attività di dragaggio.

Il **comma 8** stabilisce che il MIT, in collaborazione con le AdSP, monitora la coerenza degli atti concessori con il regolamento sui canoni demaniali. In caso di incongruenze, il MIT avvia un procedimento per la modifica delle clausole concessorie tramite atto aggiuntivo. Se l'AdSP non provvede entro sei mesi, la Direzione Generale per i Porti, la Logistica e l'Intermodalità del MIT può intervenire in via sostitutiva per assicurare la conformità.



Il **comma 9** prevede che le AdSP sono obbligate ad aggiornare i dati delle concessioni nel Sistema Informativo del Demanio Marittimo (SID – il Portale del Mare) entro 30 giorni dall’entrata in vigore della disposizione, garantendo un accesso costante al MIT e all’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART). L’inadempienza rileva ai fini della valutazione della performance e della responsabilità dirigenziale di cui all’articolo 21 del decreto legislativo n. 165 del 2001.

Infine, il **comma 10** specifica che i componenti del Comitato di Gestione delle AdSP già in carica mantengono il loro mandato fino alla scadenza naturale e che il MIT designerà il proprio rappresentante in tale comitato in sede di prima applicazione delle nuove norme.

Le attività previste dalle disposizioni in esame, incluse quelle di monitoraggio, modifica degli atti concessori e gestione del sistema informativo, saranno svolte dalle amministrazioni coinvolte (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Autorità di Sistema Portuale) nell’ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il **comma 11** reca la copertura finanziaria degli oneri relativi alla capitalizzazione della società di cui all’articolo 9, comma 1, capoverso articolo 5-ter, pari a complessivi 10 milioni di euro, di cui 1 milione per l’anno 2026 e 9 milioni di euro per l’anno 2027, cui si provvede:

- a) quanto a 1 milione di euro per l’anno 2026, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2026-2028, nell’ambito del programma “Fondi di riserva e speciali” della missione “Fondi da ripartire” dello stato di previsione del Ministero dell’economia e delle finanze per l’anno 2026, allo scopo parzialmente utilizzando l’accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che reca le necessarie disponibilità;
- b) quanto a 9 milioni di euro per l’anno 2027, mediante corrispondente riduzione dell’autorizzazione di spesa di cui all’articolo 1, comma 236, della legge 23 dicembre 2014, n. 190. Tali risorse sono iscritte nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sul capitolo 7600, che per la suddetta annualità, presenta le sufficienti disponibilità.





*Ministero
dell'Economia e delle Finanze*

DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO

VERIFICA DELLA RELAZIONE TECNICA

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito Positivo.

Il Ragioniere Generale dello Stato

Firmato digitalmente

Daria Perrotta

24/04/2026



Disegno di legge "Riordino della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di governance portuale e rilancio degli investimenti in infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale" (milioni di euro)																
Articolo	Comma	Lettera	Descrizione	E/S	Natura	Saldo netto da finanziare			Fabbisogno			Indebitamento netto				
						2026	2027	2028	2026	2027	2028	2026	2027	2028		
9	1		Costituzione della società per azioni "Porti d'Italia S.p.A.", con capitale sociale interamente sottoscritto e versato dal Ministero dell'economia e delle finanze	S	K	1,0	9,0		1,0	9,0						
29	11	a)	Riduzione Tabella B - MIT	S	K	-1,0			-1,0			-1,0				
29	11	b)	Riduzione delle risorse destinate al miglioramento della competitività dei porti italiani e all'efficienza del trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali, di cui all'art. 1, c. 236, della L. 190/2014	S	K		-9,0			-9,0						-9,0
			Entrate	E		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			Spese	S		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			SALDO			0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	9,0	9,0	0,0



ANALISI TECNICO-NORMATIVA

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO.**1) *Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di Governo.***

Il disegno di legge, che apporta modifiche alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante riordino della legislazione in materia portuale, è stato predisposto in considerazione del costante mutamento che interessa il settore marittimo-portuale, che deve affrontare sfide sempre più complesse per l'intero sistema Paese. La pandemia di Covid-19, la crisi del Mar Rosso, con un rallentamento dei flussi commerciali, l'incremento dei costi ambientali, dovuti anche all'attuazione del meccanismo ETS di cui alle direttive (UE) 2023/958 e 2023/959 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, sono alcuni dei fattori che incidono sulle imprese e in generale sull'economia nazionale. A ciò si aggiunga che i porti del Nord Africa, del Mediterraneo Orientale e del Nord Europa, grazie a politiche aggressive di sviluppo e investimenti massicci in infrastrutture, stanno guadagnando quote di mercato, erodendo il predominio storico dei porti italiani nel Mediterraneo. In particolare, la crescente concorrenza dei porti di Tangeri in Marocco, di Algeri in Algeria, di Port Said in Egitto, e di quelli di Rotterdam e Anversa, che sono oggi veri e propri *hub* logistici globali che offrono servizi sempre più efficienti e competitivi, aumenta i rischi di marginalizzazione dei porti del Mediterraneo, collocati nelle classifiche globali di efficienza in posizioni di retroguardia. Ne deriva la necessità di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico nazionale, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone, nonché di promuovere l'intermodalità nel traffico merci, ponendo in tal modo i porti italiani nelle condizioni di affrontare la crescente concorrenza mediante politiche di sviluppo più incisive e una maggiore capacità di attrazione dei traffici internazionali, sfruttando al meglio la loro posizione strategica nel Mediterraneo.

In detto contesto, risulta urgente una politica di rilancio della portualità nazionale, affinché porti e logistica diventino fattori trainanti di ricchezza e di sviluppo. In tal senso, il presente disegno di legge mira a un efficientamento complessivo del sistema, per il quale gli interventi infrastrutturali necessari al rilancio del sistema Paese sono accompagnati da nuove strategie, secondo una visione unitaria determinata a livello centrale, in grado di ridare un forte impulso competitivo al settore.

Le infrastrutture portuali rivestono, infatti, un ruolo strategico per lo sviluppo del sistema Paese, considerato che in Italia circa il 60% del trasporto di merci avviene via mare e tale stima è destinata ad essere rivista in aumento negli anni a venire. Tuttavia, nonostante la posizione geografica favorevole, le realtà portuali italiane sono spesso caratterizzate da infrastrutture non adeguate ad affrontare l'evoluzione del traffico marittimo globale. In particolare, le strutture portuali non sempre sono in grado di accogliere le grandi navi *portacontainer*, che continuano a crescere in dimensioni, né di garantire un adeguato supporto alle nuove tecnologie necessarie per migliorare l'efficienza e la sostenibilità del settore.

A fronte di questa parziale inadeguatezza del sistema infrastrutturale, anche in rapporto alla tendenza alla crescita dimensionale delle navi funzionale a beneficiare di economie di scala, si impone la realizzazione di lavori di allungamento delle banchine e di opere di dragaggio per accrescere la profondità dei fondali. Tuttavia, gli odierni investimenti infrastrutturali portuali sono, spesso,

frammentari e mancano di una visione integrata che tenga conto delle sfide future del settore. Tra i principali fattori determinanti, si annovera la presenza nel sistema portuale italiano di una pluralità di attori e competenze che rendono difficile l'attuazione di politiche e strategie coordinate.

Invero, la gestione di ciascun ambito ricadente nelle circoscrizioni delle Autorità di sistema portuale è in gran parte autonoma, con decisioni prese a livello locale, senza un'efficace integrazione tra le diverse realtà territoriali, una visione unitaria a livello nazionale e una strategia di "rete". L'assenza di una programmazione sovra-scalo in grado di massimizzare gli investimenti orientandoli sulla base di una strategia nazionale, unitamente alla frammentarietà dell'utilizzo delle risorse, limita le possibilità di sviluppo e di attrazione dei traffici commerciali, riducendo l'efficacia dei programmi in essere e ostacolando la creazione di un sistema portuale più competitivo a livello globale.

Pertanto, nell'intento di fronteggiare le citate criticità, il disegno di legge in esame si pone in coerenza con il programma di Governo.

2) *Analisi del quadro normativo nazionale.*

La disciplina concernente la materia portuale è contenuta, essenzialmente, nella legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante "*Riordino della legislazione in materia portuale*", oggetto di vari interventi di modifica nel corso degli anni. In particolare, in attuazione della disposizione di cui all'articolo 8 della legge 7 agosto 2015, n. 124, è stato emanato il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, recante "*Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124*", nonché il successivo decreto legislativo correttivo 13 dicembre 2017, n. 232, recante "*Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità portuali*". Si tratta di provvedimenti che hanno, almeno in parte, modificato il modello di *governance* portuale delineato dal legislatore nel 1994.

Ciò premesso, si evidenzia che il quadro della normativa nazionale è costituito dalle seguenti disposizioni:

- regio decreto 14 aprile 1910, n. 639, che approva l'annesso testo unico delle disposizioni di legge relative alla riscossione delle entrate patrimoniali dello Stato;
- regio decreto 16 marzo 1942, n. 262, recante approvazione del testo del Codice civile;
- regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, recante approvazione del testo definitivo del Codice della navigazione;
- legge 21 marzo 1958, n. 259, recante partecipazione della Corte dei conti al controllo sulla gestione finanziaria degli enti a cui lo Stato contribuisce in via ordinaria;
- legge 9 febbraio 1963, n. 82, recante revisione delle tasse e dei diritti marittimi;
- legge 5 maggio 1976, n. 355, recante estensione alle aziende dei mezzi meccanici e magazzini portuali di Ancona, Cagliari, La Spezia, Livorno e Messina di alcuni benefici previsti per gli enti portuali;
- legge 7 agosto 1990, n. 241, recante nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi;
- legge 29 dicembre 1990, n. 428, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee;
- legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante riordino della legislazione in materia portuale;
- decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, recante conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni e agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59;
- decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, recante attuazione delle deleghe in materia di occupazione e mercato del lavoro, di cui alla legge 14 febbraio 2003, n. 30;
- decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137;
- decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale;

- decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, recante attuazione dell'articolo 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti;
- decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, recante il testo unico in materia di società a partecipazione pubblica;
- decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, recante governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure;
- decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, recante codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici;
- decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, recante approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima;
- decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, recante testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia;
- decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 15 luglio 2016, n. 173, concernente il regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini;
- decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 dicembre 2022, n. 202, concernente il regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine.

3) *Incidenza delle norme proposte sulle leggi e regolamenti vigenti.*

Il provvedimento apporta modifiche e integrazioni alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, al fine di delineare un nuovo modello di *governance* portuale, superando le attuali previsioni della legge che, con particolare riferimento al tema dello sviluppo infrastrutturale, prevede che alle Autorità di sistema portuale sono affidate funzioni programmatiche, finanziarie, realizzative e manutentive, nonché di affidamento della gestione mediante concessioni.

Di seguito, si fornisce un prospetto delle disposizioni contenute nel disegno di legge in esame, con evidenza della loro incidenza e delle modifiche apportate con la tecnica della novella legislativa, unitamente a una sintetica illustrazione dell'aggiornamento apportato alla normativa vigente.

Articolo DDL	Modifica L. 84/94	Sintesi dei Contenuti
Art. 1	Modifica Art. 1	Ridefinisce le finalità della legge includendo la realizzazione di infrastrutture strategiche e l'integrazione con le reti TEN-T. Inserisce la società "Porti d'Italia S.p.A." (PdI) tra i soggetti regolati, accanto alle AdSP e alle autorità marittime.
Art. 2	Inserisce Art. 1-bis	Introduce le definizioni normative di "opere infrastrutturali", "manutenzione straordinaria" e "ordinaria", e specifica le tipologie di dragaggio (infrastrutturale, di bonifica, di manutenzione) per ripartire le competenze tra PdI, AdSP e Regioni.
Art. 3	Modifica Art. 2	Aggiorna l'elenco dei soggetti istituzionali del settore portuale, inserendo formalmente la "Porti d'Italia S.p.A." quale ente nazionale per le infrastrutture nelle aree delle AdSP.

Art. 4	Modifica Art. 4	Nuova classificazione dei porti ex lege: Internazionali (AdSP + Core TEN-T), Nazionali (AdSP non Core) e Regionali. Introduce le “categorie funzionali” flessibili ai fini del PRP. Definisce il riparto degli oneri finanziari tra Stato/PdI (strategici) e AdSP (ordinari).
Art. 5	Inserisce Art. 4-ter	Istituisce il Decreto Ministeriale (MIT-MEF) per l’individuazione delle infrastrutture strategiche di rilevanza nazionale/internazionale da realizzare in via prioritaria, affidate alla PdI e finanziate dal nuovo Fondo dedicato.
Art. 6	Modifica Art. 5	Riforma i Piani Regolatori Portuali (PRP): vincolo di coerenza con l’Accordo di Programma nazionale, semplificazione delle procedure (varianti localizzate, termini ridotti), e procedure snelle per modifiche non sostanziali.
Art. 7	Inserisce Art. 5.1	Disciplina l’Accordo di Programma quinquennale tra MIT e PdI: definisce cronoprogrammi, CUP e costi degli interventi. Include clausole di salvaguardia UE (stand-still) per gli aiuti di Stato e monitoraggio annuale dell’attuazione.
Art. 8	Modifica Art. 5-bis	Semplifica i dragaggi fuori dai SIN. Introduce il “Progetto di gestione integrata e circolare” dei sedimenti che sostituisce le autorizzazioni vigenti, incentivando il riutilizzo dei materiali e riducendo i costi di smaltimento.
Art. 9	Inserisce Art. 5-ter a 5-septies	Costituisce la “Porti d’Italia S.p.A.” (capitale fino a 500M€, governance MEF-MIT). Definisce il doppio regime: concessione SIEG per opere strategiche (contabilità separata) e attività di mercato. Regola i rapporti con le AdSP tramite Convenzione-Quadro.
Art. 10	Modifica Art. 6	Sottrae alle AdSP la competenza sulle grandi opere strategiche (passano a PdI). Vincola i risparmi fiscali AdSP a spese non economiche (no aiuti di Stato). Introduce la soppressione dell’AdSP in caso di deficit reiterato.
Art. 11	Modifica Art. 6-bis	Precisa che anche gli Uffici Territoriali Portuali, nel rilascio delle concessioni di loro competenza (fino a 4 anni), devono attenersi ai criteri di determinazione dei canoni previsti dall’art. 18.
Art. 12	Modifica Art. 8	Ridefinisce i compiti del Presidente AdSP: elimina la promozione di infrastrutture strategiche (ora PdI) e introduce l’obbligo di attuare la convenzione con la PdI..
Art. 13	Modifica Art. 9	Integra il Comitato di Gestione con un rappresentante del MIT e uno della PdI (con voto sulle materie di interesse). Rinvia ai criteri generali e ai decreti attuativi per la determinazione dei canoni concessori.

Art. 14	Modifica Art. 10	Prevede che la nomina del Segretario Generale dell'AdSP debba avvenire previo parere del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, rafforzando il controllo centrale.
Art. 15	Modifica Art. 11-bis	Inserisce un rappresentante della società Porti d'Italia S.p.A. tra i componenti dell'Organismo di partenariato della risorsa mare.
Art. 16	Modifica Art. 11-ter	Sottrae alla Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP le funzioni di marketing internazionale (trasferite alla Pdl). Prevede la partecipazione della Pdl alle riunioni della Conferenza.
Art. 17	Modifica Art. 12	Introduce il parere vincolante del MIT per le concessioni ultraventennali. Obbliga le AdSP ad adottare la contabilità economico-patrimoniale unica dal 2027 (in linea con il PNRR).
Art. 18	Modifica Art. 13	Modifica contabile: chiarisce che le entrate delle AdSP sono al netto delle quote di canoni e tasse che devono essere obbligatoriamente riversate al nuovo Fondo per le infrastrutture strategiche (gestito centralmente).
Art. 19	Inserisce Art. 13-bis	Disciplina le risorse della Pdl: fondi da Accordo di Programma, Fondo di funzionamento e una quota "oneri di investimento" (max 12,5% del valore lavori) dai quadri economici dei progetti.
Art. 20	Modifica Art. 14	Elimina riferimenti obsoleti ai compiti delle aziende speciali delle Camere di Commercio nei porti, adeguando la norma all'assetto attuale delle AdSP.
Art. 21	Modifica Art. 16	Rimuove la competenza dell'autorità marittima sulle autorizzazioni per operazioni portuali, confermando l'esclusiva competenza delle AdSP (o Regioni per porti minori).
Art. 22	Modifica Art. 17	Rimuove la competenza dell'autorità marittima sulla disciplina della fornitura di lavoro portuale temporaneo, allineando la norma alla governance attuale.
Art. 23	Modifica Art. 18	Introduce l'obbligo di pubblicità (Market Test di 60 giorni) per nuove concessioni o rinnovi. Regola le concessioni miste (AdSP+Pdl). Obbliga ad avviare le procedure di rinnovo 12 mesi prima della scadenza.
Art. 24	Modifica Art. 18-bis	Circoscrive l'utilizzo del "Fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti" alle sole opere di competenza residua delle AdSP (escluse quelle strategiche della Pdl).
Art. 25	Modifica Art. 23	Autorizza il trasferimento di personale dalle AdSP alla Pdl (fino al 25%) con mantenimento dei diritti acquisiti. Definisce criteri di selezione (anzianità, competenze) e tutele sindacali.
Art. 26	Abroga Art. 26	Abroga la norma istitutiva del servizio escavazione porti marittimi nazionali (Regio Decreto del 1927), ormai superata e non più attuale.

Art. 27	Inserisce Art. 27-bis	Istituisce il “Fondo infrastrutture strategiche” alimentato da: quota investimenti dei canoni (max 85%) e 15-25% delle tasse portuali (sottratti alle AdSP). Finanzia le opere dell’Accordo di Programma.
Art. 28	Modifica Art. 28	Specifica che la tassa di ancoraggio acquisita al bilancio dello Stato riguarda solo i porti regionali (Classe III), adeguando la norma al fatto che quella delle AdSP alimenta il sistema portuale.
Art. 29	Norme Finali	Termine di 36 mesi per nuovi PRP (pena commissariamento). Subentro Pdl nei cantieri prioritari in corso. Obbligo aggiornamento dati concessioni nel SID entro 30 gg. Poteri sostitutivi MIT su concessioni non conformi.

4) *Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.*

Non si rilevano profili di incompatibilità con i principi costituzionali, con la giurisprudenza della Corte Costituzionale né con altre disposizioni vigenti. Il disegno di legge, inoltre, è coerente con i principi costituzionali che disciplinano l’efficienza e la legittimità dell’azione della pubblica amministrazione.

5) *Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle Regioni ordinarie e a Statuto speciale nonché degli enti locali.*

L’intervento risulta compatibile con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale, nonché degli enti locali. La ripartizione delle competenze è disciplinata nel nostro ordinamento dagli articoli 117 e 118 della Costituzione. In particolare, l’articolo 117 elenca le materie riservate in via esclusiva allo Stato (secondo comma), nonché quelle affidate alla legislazione concorrente dello Stato e delle Regioni (terzo comma), assegnando in via residuale a queste ultime la potestà normativa rispetto ad ogni ulteriore settore (quarto comma). La materia dei porti e aeroporti civili e delle grandi reti di trasporto e navigazione è stata inserita nell’ambito della competenza legislativa concorrente Stato-Regioni, in relazione alla quale spetta allo Stato la determinazione dei principi fondamentali da osservare nella legislazione applicativa, riservata, invece, alle Regioni. A ciò occorre aggiungere che, ai sensi del medesimo articolo 117, secondo comma, lettera g), della Costituzione, rientrano nell’esclusiva competenza statale gli interventi legislativi di riordino degli enti pubblici nazionali. Infine, l’articolo 104, comma 1, lettera s), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, mantiene in capo allo Stato le funzioni relative alla classificazione dei porti, alla pianificazione, programmazione e progettazione degli interventi aventi ad oggetto la costruzione, la gestione, la bonifica e la manutenzione dei porti e delle vie di navigazione, delle opere edilizie a servizio dell’attività portuale, dei bacini di carenaggio, di fari e fanali, nei porti di rilievo nazionale e internazionale.

6) *Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.*

Il provvedimento è compatibile con gli aspetti ricadenti nell’ambito della disciplina dei principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza di cui all’articolo 118 della Costituzione.

7) *Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.*

La verifica è stata effettuata con esito negativo per i fenomeni di rilegificazioni e delegificazione.

8) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.

Non risultano progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento.

9) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano pronunciamenti giurisprudenziali nella materia.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO ED INTERNAZIONALE.

10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.

L'intervento normativo non presenta profili di incompatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea, non contrastando con il Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 11 dicembre 2013, che ha definito gli orientamenti per lo sviluppo di una rete transeuropea dei trasporti costituita dalla rete globale e dalla rete centrale, ha individuato i progetti di interesse comune e ha specificato i requisiti da rispettare nella gestione dell'infrastruttura transeuropea dei trasporti.

A presidio della tutela della concorrenza e in piena conformità con la disciplina dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato, è introdotto un rigoroso divieto di sussidi incrociati (cross-subsidization). Nello specifico, viene precluso tassativamente l'utilizzo di risorse pubbliche o di compensazioni ricevute per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico (SIEG) per finanziare, direttamente o indirettamente, le attività che la Porti d'Italia S.p.A. svolge in regime di libero mercato.

11) Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.

12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.

L'intervento normativo risulta pienamente compatibile con gli obblighi internazionali.

13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi pendenti innanzi alla Corte di Giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.

14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Non sono presenti giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo.

15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.

Il sistema di *governance* nei porti dell'Unione europea è eterogeneo e riflette le diverse tradizioni giuridiche e le specificità economiche dei singoli Stati membri. Tuttavia, si possono riassumere alcuni modelli di Governance comuni:

- modello "*Landlord*": è attualmente il modello più diffuso ed è caratterizzato da un'autorità portuale che provvede alla gestione, manutenzione e sviluppo del patrimonio portuale, alla dotazione di infrastrutture e attrezzature così come all'attuazione di politiche e strategie di sviluppo legate all'utilizzazione del patrimonio. L'autorità portuale dispone dei terreni e delle infrastrutture di base (banchine, canali, strade, ferrovie) e li concede in gestione a operatori

privati (terminalisti, compagnie di navigazione, fornitori di servizi portuali). L'autorità portuale opera essenzialmente nel campo della pianificazione strategica, regolamentazione, sicurezza e gestione del demanio pubblico: il modello è, pertanto, caratterizzato da una netta separazione tra la titolarità amministrativa delle infrastrutture e la gestione operativa, promuovendo la competitività e l'efficienza attraverso l'affidamento delle operazioni a operatori privati. Si tratta di un modello adottato in molti porti nel mondo, tra cui i porti di Rotterdam e Amburgo;

- modello "*Private Service Port*": l'intero porto, incluse le infrastrutture e i servizi, è gestito da privati. Si tratta di un modello raro in Europa (presente in alcuni porti del Regno Unito), quantomeno per i porti di grande importanza strategica. In questo modello, le aziende private assumono la responsabilità per la gestione e l'operatività del porto, occupandosi anche della manutenzione delle infrastrutture e della gestione della logistica.

L'Unione europea ha introdotto, nel corso del tempo, diverse norme volte a indirizzare anche la *governance* portuale, richiamando la necessità del rispetto dei principi di trasparenza, partecipazione e sostenibilità.

La riforma del 2016 ha rappresentato un tentativo di modernizzare e razionalizzare la *governance* portuale italiana, in parte avvicinandola agli *standard* europei in termini di coordinamento e pianificazione strategica. Tuttavia, l'implementazione e l'efficacia della riforma necessitano di ulteriori passi, volti, essenzialmente, ad una concezione strategica unitaria della portualità nazionale e all'implementazione dell'integrazione dei porti italiani con le reti di trasporto terrestre, sia ferroviario che stradale.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO.

1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.

Il provvedimento, al fine di delineare in modo chiaro e univoco il riparto di competenze tra i soggetti deputati alla gestione delle aree portuali, introduce le definizioni di "*opere infrastrutturali*", "*interventi di manutenzione straordinaria*" e "*interventi di manutenzione ordinaria*".

2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi.

È stata verificata la correttezza dei riferimenti normativi e non si evidenziano criticità.

3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.

È stata utilizzata la tecnica della novella legislativa. Il disegno di legge, infatti, è volto pressoché unicamente a modificare e integrare l'articolato della legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante "Riordino della legislazione in materia portuale". Per il dettaglio delle modifiche apportate mediante il ricorso alla tecnica della novella, si rinvia al prospetto riportato nella Parte I, n. 3, del documento.

4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.

Non è previsto un effetto abrogativo implicito ma è prevista espressamente la modifica delle disposizioni su cui i nuovi articoli vanno ad incidere.

5) Individuazioni di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

Il provvedimento non contiene disposizioni aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica.

6) *Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.*

Non risultano deleghe aperte sul medesimo oggetto.

7) *Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi e dei motivi per i quali non è possibile esaurire la disciplina con la normativa proposta e si rende necessario il rinvio a successivi provvedimenti attuativi; verifica della congruità dei termini previsti per la loro adozione.*

A seguito dell'entrata in vigore del regolamento in esame, si prevede l'emanazione dei seguenti atti attuativi:

- a) decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale e il Comitato interministeriale per le politiche del mare, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, di individuazione delle infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale e di rilevanza internazionale e nazionale da realizzare in via prioritaria – termine di adozione 90 giorni: l'opzione di ricorrere a un successivo atto attuativo deriva dalla necessità di svolgere un'approfondita istruttoria che non può prescindere dalla previa ricognizione dei fabbisogni in termini infrastrutturali da parte di ciascuna Autorità di sistema portuale; il termine risulta congruo, in ragione sia della necessità di consentire la cennata ricognizione, sia del numero di soggetti istituzionali coinvolti nell'adozione del decreto (Ministero dell'economia e delle finanze, Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), Conferenza unificata);
- b) decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa informativa al CIPRESS, per approvare gli aggiornamenti annuali, entro i limiti previsti, dell'accordo di programma, sulla base dell'andamento delle opere e degli interventi, nonché delle risorse disponibili – il termine di adozione non è espressamente previsto, in quanto gli aggiornamenti all'accordo di programma sono eventuali;
- c) decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, per la costituzione della Porti d'Italia S.p.A. e la definizione del relativo atto costitutivo e dello statuto sociale, la nomina degli organi sociali per il primo periodo, la definizione delle remunerazioni degli organi sociali e degli amministratori e l'individuazione della data di avvio dell'operatività della società - il termine di adozione non è espressamente previsto, in quanto il decreto in argomento si iscrive in un complesso *iter* procedimentale, che prevede, in parallelo, l'adozione del decreto di individuazione delle infrastrutture strategiche di cui alla precedente lettera a) e la sottoscrizione dell'accordo di programma MIT-PdI;
- d) decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze, di approvazione dello schema della convenzione di concessione alla Porti d'Italia S.p.A. o eventuali modifiche della convenzione medesima – termine adozione 60 giorni: l'opzione di ricorrere a un atto attuativo si giustifica alla luce della natura amministrativa dell'atto, propedeutico alla successiva stipula della convenzione di concessione. Il termine di 60 giorni è ritenuto congruo, tenuto conto che la concessione dovrà essere assentita con successivo decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti entro il 31 luglio 2026;
- e) decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, per determinare i limiti minimi e massimi stabiliti per ciascuna tipologia dei prelievi autoritativa delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 16 della legge, che non costituiscono esercizio di attività commerciali, in quanto esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici – termine di adozione non previsto, in quanto il decreto in esame si correla a successivi adempimenti, in particolare il decreto di cui alla lettera l);
- f) eventuale decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, acquisito il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, per disporre la soppressione dell'Autorità di sistema portuale e il trasferimento delle relative funzioni

ad altra Autorità di sistema portuale – termine di adozione non previsto, in quanto il decreto in esame è eventuale e subordinato al ricorrere di specifiche condizioni;

g) decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per definire principi e regole del sistema di contabilità economico-patrimoniale unico in osservanza dei quali le Autorità di sistema portuale adottano i bilanci di esercizio – termine di adozione non espressamente previsto, ma comunque correlato alla necessità che a decorrere dall'esercizio di bilancio 2027, le AdSP adottino il proprio bilancio in osservanza dei principi e delle regole del citato sistema di contabilità unico;

h) decreto direttoriale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per definire il modello dei calendari delle procedure di evidenza pubblica relativi alle concessioni in scadenza, da trasmettere al Ministero medesimo a cura delle Autorità di sistema portuale – termine di adozione non espressamente previsto, ma comunque correlato alla necessità che i calendari delle procedure di affidamento siano pubblicati entro il 30 novembre di ciascun anno;

i) decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, per determinare la quota dei canoni concessori relativa alla componente investimenti finalizzata al recupero dei costi di costruzione, manutenzione, esercizio e sviluppo dell'infrastruttura portuale sostenuti direttamente o indirettamente dallo Stato – termine adozione 60 giorni: il termine è ritenuto congruo, tenuto conto della necessità di svolgere un'istruttoria in ordine in ordine alla differenziazione del regime previsto rispettivamente per le concessioni affidate prima della data di entrata in vigore del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 dicembre 2022, n. 202 e per le concessioni affidate ai sensi del predetto regolamento;

l) decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro il 31 ottobre di ciascun anno, per determinare la percentuale delle tasse da assegnare per il successivo esercizio finanziario al Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo – il termine di adozione risulta congruo tenuto conto della correlazione con la successione degli esercizi finanziari;

m) decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, per individuare le risorse da versare da parte di ciascuna autorità di sistema portuale ai fini del finanziamento della Porti d'Italia S.p.A. – termine di adozione 31 ottobre di ciascun anno: il termine è stato scelto in funzione della necessità di tener conto delle previsioni di gettito elaborate sulla base delle risultanze contabili derivanti dagli ultimi bilanci consuntivi presentati dalle Autorità di sistema portuale.

8) *Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.*

Non è stato necessario ricorrere a particolari banche dati o riferimenti statistici in quanto i dati in possesso dell'Amministrazione sono stati ritenuti sufficienti.

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE

SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI

Il presente intervento legislativo mira a modificare la legge n. 84 del 1994, che disciplina il settore portuale, con l'obiettivo di attuare una politica di rilancio della portualità italiana. La finalità ultima è trasformare i porti e la logistica in motori di crescita economica e di sviluppo per il Paese. In questo senso, il disegno di legge si propone di incrementare l'efficienza complessiva del sistema, affiancando agli interventi infrastrutturali necessari per la ripresa nazionale nuove strategie definite secondo una visione unitaria e centralizzata, in grado di conferire un forte impulso competitivo al settore.

In particolare, la proposta di legge nasce dalla consapevolezza che il rilancio generale della portualità italiana debba basarsi su un approccio che privilegi la qualità delle infrastrutture rispetto alla mera quantità, la capacità di operare in modo coordinato e la valorizzazione delle specificità dei singoli porti. La limitata disponibilità di risorse pubbliche e la logica intrinseca alla Rete TEN-T (Rete transeuropea dei trasporti) rendono necessaria una selezione strategica degli investimenti infrastrutturali, fondata sulla vocazione peculiare di ciascun scalo.

In linea con questi principi, viene delineato un nuovo modello di governance del sistema portuale, che prevede la creazione di un unico soggetto nazionale a cui saranno attribuite le competenze per la realizzazione degli investimenti infrastrutturali primari nelle aree del demanio marittimo gestite dalle Autorità di sistema portuale (AdSP).

Il disegno di legge governativo in esame prevede, inoltre:

- Obbligo di trasparenza preventiva per le concessioni: prima di avviare una nuova procedura di affidamento di una concessione, sarà obbligatorio dare ampia pubblicità a qualsiasi nuovo progetto, investimento o proposta di rinnovo presentata da un operatore economico, inclusi i concessionari uscenti. Sarà inoltre necessario richiedere controproposte da parte di terzi interessati entro un termine minimo di 60 giorni.
- Anticipo nelle procedure di riaffidamento: le procedure per il riaffidamento delle concessioni in essere dovranno essere avviate almeno dodici mesi prima della data di scadenza della concessione interessata.
- Rafforzamento del coordinamento e del controllo ministeriale: verrà potenziato il ruolo di coordinamento e controllo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

- sulle Autorità di sistema portuale.
- Strategia nazionale per lo sviluppo portuale: sarà compito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sviluppare una strategia nazionale pluriennale volta a potenziare gli investimenti infrastrutturali, l'innovazione, la sostenibilità e la specializzazione dei porti.
 - Revisione del numero delle AdSP: verranno introdotti criteri per una potenziale revisione del numero delle Autorità di sistema portuale, con l'obiettivo di realizzare economie di scala e di efficienza nella gestione del sistema.

Il presente documento è stato redatto seguendo la direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 16 febbraio 2018, recante "Approvazione della Guida all'analisi e alla verifica dell'impatto della regolamentazione, in attuazione del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 15 settembre 2017, n. 169".

In particolare:

Nella parte I è stato descritto l'attuale contesto normativo in materia di portualità e le relative criticità.

Nella parte II sono stati individuati gli obiettivi dell'intervento con i relativi indicatori.

Nella parte III sono state riportate le diverse opzioni di intervento e una loro valutazione preliminare.

Nella parte IV è stata riportata la comparazione delle opzioni percorribili e la motivazione della scelta preferita.

Nella parte V sono indicate le modalità di attuazione e monitoraggio dell'intervento.

Nella parte VI sono descritte le consultazioni svolte, mentre nella parte VII il percorso di valutazione svolto.

1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

1.1 Contesto

Lo scenario in cui opera il settore marittimo-portuale italiano è caratterizzato da una dinamicità crescente e da sfide sempre più complesse, che riverberano effetti sull'intero Sistema Paese. In un breve lasso temporale, si è passati dalle ripercussioni della pandemia da Covid-19, che ha generato interruzioni nelle catene di approvvigionamento globali (fonte: OCSE, "The Impact of COVID-19 on Global Value Chains", 2020), alla crisi del Mar Rosso, con un conseguente rallentamento dei flussi commerciali (alcune stime preliminari indicano una riduzione del traffico containerizzato nel Mar Rosso fino al 30-40% a inizio 2024, fonte: analisi di settore e report di compagnie di navigazione), un incremento dei costi ambientali legato all'implementazione del meccanismo ETS (Emission Trading System) per il trasporto marittimo (entrato in vigore nel 2024, fonte: Direttiva (UE) 2023/959) e un aumento dei costi di movimentazione delle merci. Questi fattori congiunturali esercitano una pressione significativa sulle imprese e, in generale, sull'economia nazionale, rendendo più onerosi gli scambi commerciali e la logistica.

A questo contesto si aggiunge una crescente pressione competitiva da parte dei porti del Nord Africa, del Mediterraneo Orientale e del Nord Europa. Grazie a politiche di sviluppo aggressive e a massicci investimenti infrastrutturali, questi scali stanno progressivamente

guadagnando quote di mercato, mettendo a rischio il tradizionale primato dei porti italiani nel Mar Mediterraneo. In particolare, la concorrenza di porti come Tangeri Med in Marocco, che nel 2023 ha superato 8 milioni di TEU (fonte: Tanger Med Port Authority, dati 2023), Algeri in Algeria, Port Said in Egitto (situato in posizione strategica sul Canale di Suez), e i veri e propri hub logistici globali come Rotterdam nei Paesi Bassi, che nel 2023 ha movimentato 14.5 milioni di TEU (fonte: Port of Rotterdam Authority, dati 2023), e Anversa-Bruges in Belgio, con oltre 13 milioni di TEU nello stesso anno (fonte: Port of Antwerp-Bruges, dati 2023), rappresenta una sfida significativa. Questi porti offrono servizi sempre più efficienti e competitivi, aumentando il rischio di marginalizzazione per i porti del Mediterraneo, spesso collocati in posizioni di retroguardia nelle classifiche globali di efficienza (ad esempio, la Banca Mondiale e S&P Global pubblicano periodicamente l'indice di performance dei porti container - Container Port Performance Index - CPPI, dove alcuni porti italiani faticano a raggiungere le posizioni di testa).

Da questa situazione emerge chiaramente la necessità impellente di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico nazionale, nonostante la posizione geografica favorevole. Ciò implica la necessità di agevolare la crescita dei traffici, sia di merci che di persone (soprattutto nel settore crocieristico e dei traghetti) e di promuovere con decisione l'intermodalità nel trasporto merci, integrando in maniera più efficace le connessioni marittime con le reti stradali e ferroviarie. Solo in questo modo i porti italiani potranno affrontare la crescente concorrenza attraverso politiche di sviluppo più incisive e una maggiore capacità di attrarre il traffico internazionale, sfruttando appieno la loro posizione geografica strategica nel cuore del Mediterraneo.

È fondamentale considerare che il settore marittimo-portuale e la logistica rappresentano fattori di sviluppo cruciali per la crescita economica del Paese. Essi influenzano direttamente la dimensione produttiva, generando un significativo indotto, attività di lavorazione, servizi commerciali e finanziari. Inoltre, forniscono un supporto essenziale all'import-export e al turismo, con conseguenti ricadute positive sull'attivazione del PIL e sull'occupazione a livello nazionale. Va inoltre ricordato il ruolo dei porti come sedi di importanti attività industriali legate alla navigazione (come la cantieristica e le riparazioni navali), al manifatturiero e alla produzione e distribuzione energetica.

Sul piano internazionale, la portualità italiana gioca un ruolo essenziale nel posizionamento del Paese all'interno delle filiere produttive, commerciali e di approvvigionamento globali. Attualmente, soprattutto a seguito della crisi del Mar Rosso, i porti italiani possono rappresentare una leva fondamentale per sostenere processi di *reshoring* (ritorno in patria delle produzioni), *nearshoring* (delocalizzazione in Paesi vicini), regionalizzazione degli scambi, accorciamento e resilienza delle catene logistiche di approvvigionamento e della produzione. Attraverso il recupero e il potenziamento della capacità logistica e infrastrutturale esistente, l'Italia, sfruttando il suo posizionamento geografico, può ambire a una nuova centralità geoeconomica, configurandosi come un sistema integrato e intermodale di mobilità delle merci su nave, strettamente connesso a reti di trasporto stradale e ferroviario e ad altri nodi logistici chiave come interporti, aeroporti e piattaforme logistiche.

1.1 Contesto

Negli ultimi anni, il settore marittimo-portuale italiano ha attraversato una fase di profonda trasformazione, influenzata da fattori globali, geopolitici e ambientali. Dopo la crisi

pandemica, le sfide del commercio mondiale si sono moltiplicate: dalla tensione crescente in alcune aree strategiche come il Mar Rosso al rialzo dei costi energetici e delle emissioni, fino all'impatto del nuovo quadro regolatorio europeo sul trasporto marittimo.

Tra il 2020 e il 2024, il traffico mondiale di container ha mostrato andamenti discontinui. Secondo UNCTAD, la movimentazione globale è cresciuta complessivamente del 5,2% nel 2023 rispetto al 2022, ma con forti differenze regionali, registrandosi una flessione in Asia e un rallentamento nell'area mediterranea.

Il 2020 ha rappresentato un punto di svolta per la portualità mondiale: la contrazione del commercio marittimo internazionale ha raggiunto il -3,8% su base annua (fonte: UNCTAD, *Maritime Transport Review 2021*). Sebbene il traffico sia ripreso nel 2021 (+7,1%), i porti italiani hanno risentito più a lungo dell'instabilità delle catene globali di approvvigionamento.

Tabella 1 - Movimentazione container nei principali porti italiani (2020-2024, TEU in milioni)

Porto	2020	2021	2022	2023	2024 (stima)
Genova	2,62	2,78	2,73	2,81	2,85
Gioia Tauro	3,02	3,14	3,42	3,45	3,38
Trieste	0,73	0,78	0,82	0,85	0,88
La Spezia	1,30	1,37	1,31	1,28	1,25
Livorno	0,74	0,80	0,79	0,83	0,84

Fonte: Assoporti / ISTAT / Autorità di Sistema Portuale, 2024

La contrazione del 2020 è stata seguita da una ripresa moderata, concentrata soprattutto nel segmento transhipment (Gioia Tauro, Cagliari), mentre il traffico passeggeri ha subito un crollo del 90% nelle crociere e del 60% nei traghetti, per poi recuperare gradualmente dal 2022.

Dall'inizio del 2024, gli attacchi alle rotte del Mar Rosso hanno determinato una riduzione dei passaggi nel Canale di Suez del 35% nel primo trimestre (fonte: Suez Canal Authority, 2024). Questo ha costretto molte compagnie a dirottare le rotte attorno al Capo di Buona Speranza, allungando i tempi medi di viaggio di 10-14 giorni e aumentando i costi di trasporto fino al +40% per container standard (fonte: Drewry Maritime Research, febbraio 2024).

Il traffico containerizzato verso i porti mediterranei ha subito oscillazioni significative. I porti italiani, grazie alla loro posizione, hanno recepito una minima quota di reindirizzamento dei traffici intraeuropei, ma l'impatto è stato inferiore alle attese per limiti

infrastrutturali e congestione logistica.

Dal 1° gennaio 2024, il trasporto marittimo è ufficialmente incluso nel sistema europeo di scambio delle quote di emissione (ETS), in attuazione della Direttiva (UE) 2023/959. Il prezzo medio della tonnellata di CO₂ nel primo semestre 2024 si è attestato intorno ai 75-85 €/t, traducendosi in un aumento medio dei costi operativi di circa il 9-14% per nave, in funzione della percorrenza e del tipo di combustibile (fonte: EMSA / CE Delft, 2024).

Per i porti italiani, ciò ha implicato:

- aumento dei costi di bunkeraggio e soste;
- necessità di rinnovare le flotte e le infrastrutture di cold ironing e LNG;
- maggiori oneri amministrativi nella gestione delle emissioni.

I porti italiani affrontano una competizione sempre più serrata con grandi hub del Mediterraneo e del Nord Europa.

Tabella 2 - Movimentazione container (TEU, 2023)

Porto	TEU (milioni)	Variazione 2022-2023	Posizione CPPI 2023
Tanger Med (Marocco)	8,61	+6,5%	10
Port Said (Egitto)	5,10	+4,2%	22
Pireo (Grecia)	5,40	+1,8%	36
Gioia Tauro (Italia)	3,45	+0,9%	75
Genova (Italia)	2,81	+3,0%	87
Rotterdam (Paesi Bassi)	14,50	-2,1%	18
Anversa-Bruges (Belgio)	13,00	-1,5%	25

Fonte: Port Authority Reports, CPPI World Bank-S&P Global 2023

Questi dati dimostrano come gli scali del Nord Africa stiano avvicinandosi strutturalmente alla soglia di competitività degli hub europei, beneficiando di:

- investimenti pubblici e privati mirati alla logistica integrata;
- regimi fiscali agevolati (zone franche, ZES);
- flessibilità gestionale e modernizzazione tecnologica più rapida.

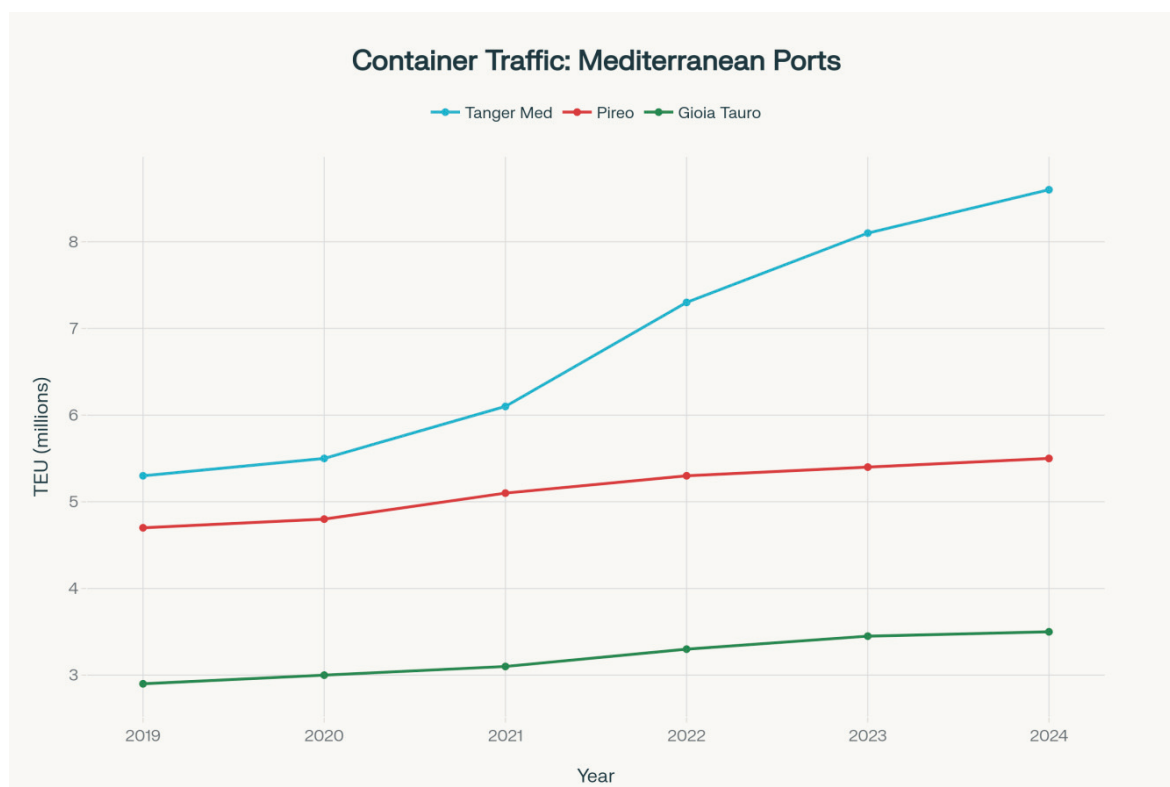


Grafico 1 - Evoluzione dei principali porti mediterranei (TEU 2019-2024)

(Il grafico mostrerebbe la crescita di Tanger Med, Pireo e Gioia Tauro, con tassi medi rispettivamente del +9%, +3% e +2% annui nel periodo 2019-2024).

Il Container Port Performance Index (CPPI) 2023, elaborato da Banca Mondiale e S&P Global, posiziona la media dei porti italiani al di sotto della 70^a posizione mondiale. Tra i fattori penalizzanti:

- tempi medi di sbarco/imbarco più elevati (fino a 36 ore contro le 18 di Tanger Med);
- minore digitalizzazione nei processi doganali;
- carenza di connessioni ferroviarie dirette.

Tuttavia, progetti come il "Port Community System" (PCS) e il programma "Green Ports" stanno migliorando gli indicatori di efficienza e sostenibilità.

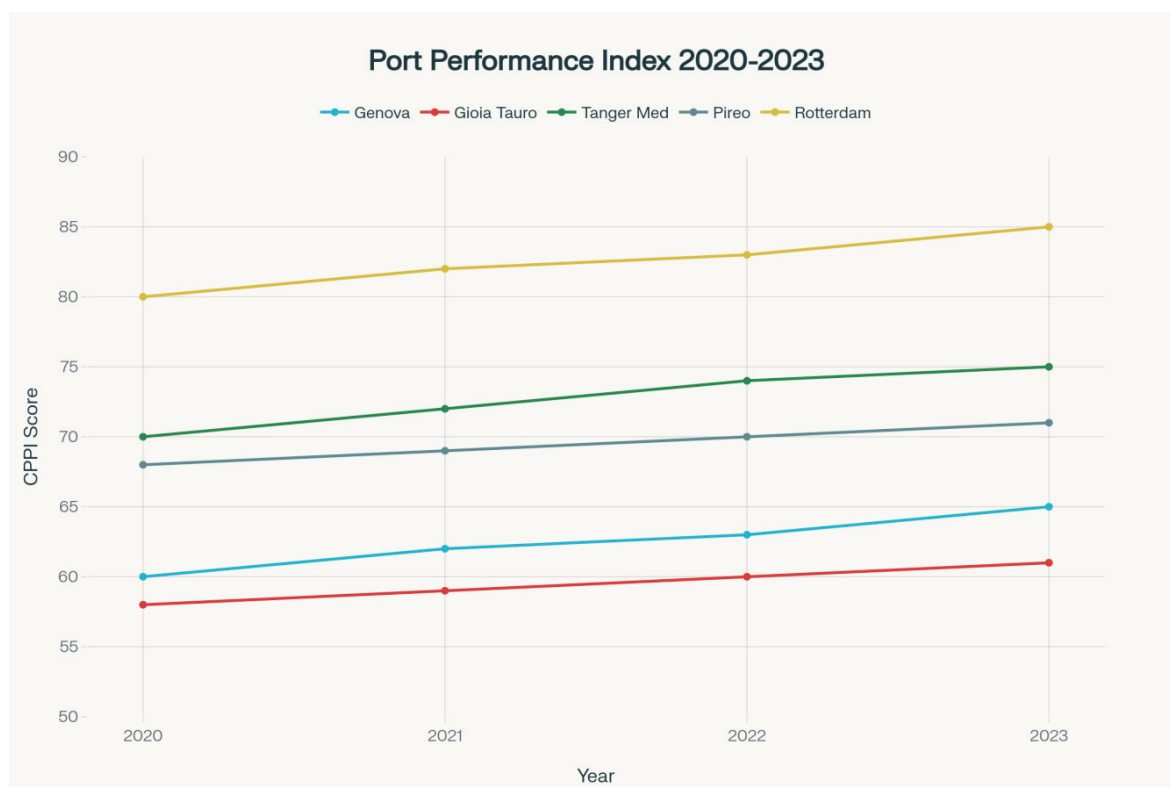


Grafico 2 – Indice di performance portuale CPPI (2020-2023)

(Line chart con progressiva riduzione del gap tra gli hub italiani e quelli greci e marocchini, pur restando distante dai top 20 mondiali).

Il sistema portuale italiano si avvale di una rete ferroviaria ancora parzialmente inadeguata. Solo il 24% delle merci movimentate nei porti italiani è trasferito su ferro, contro il 45% in Germania e il 35% nei Paesi Bassi (fonte: Eurostat, 2024). La quota di intermodalità è strategica per migliorare la competitività, ridurre le emissioni e potenziare la capacità di traffico.

Gli investimenti PNRR (Missione 3 – Infrastrutture per la mobilità sostenibile) prevedono oltre 1,8 miliardi di euro destinati a:

- potenziamento dei collegamenti ferroviari “ultimo miglio”;
- elettrificazione delle banchine;
- digitalizzazione della logistica.

Secondo il Rapporto Confrasperto-SRM (2024), il comparto marittimo-portuale vale circa il 2,9% del PIL nazionale, generando oltre 500.000 posti di lavoro diretti e indiretti. L'intera filiera logistica, se inclusi i settori collegati (spedizioni, cantieristica, assicurazioni marittime), incide per circa il 9% del PIL.

Tabella 3 – Indicatori economici principali (2020-2024)

Indicatore	2020	2021	2022	2023	2024 (stima)
Valore aggiunto settore marittimo (mld €)	38,2	40,5	43,0	46,8	47,2
Occupati diretti nel settore	231.000	244.000	253.000	259.000	263.000
Quota PIL nazionale (%)	2,6	2,7	2,8	2,9	2,9

Dopo il collasso del 2020, il settore crocieristico è tornato a livelli prossimi a quelli pre-pandemia. L'Italia si conferma tra le principali destinazioni europee, con oltre 11 milioni di passeggeri movimentati nel 2023 (+40% rispetto al 2022). I porti di Civitavecchia, Genova e Napoli guidano la classifica nazionale.

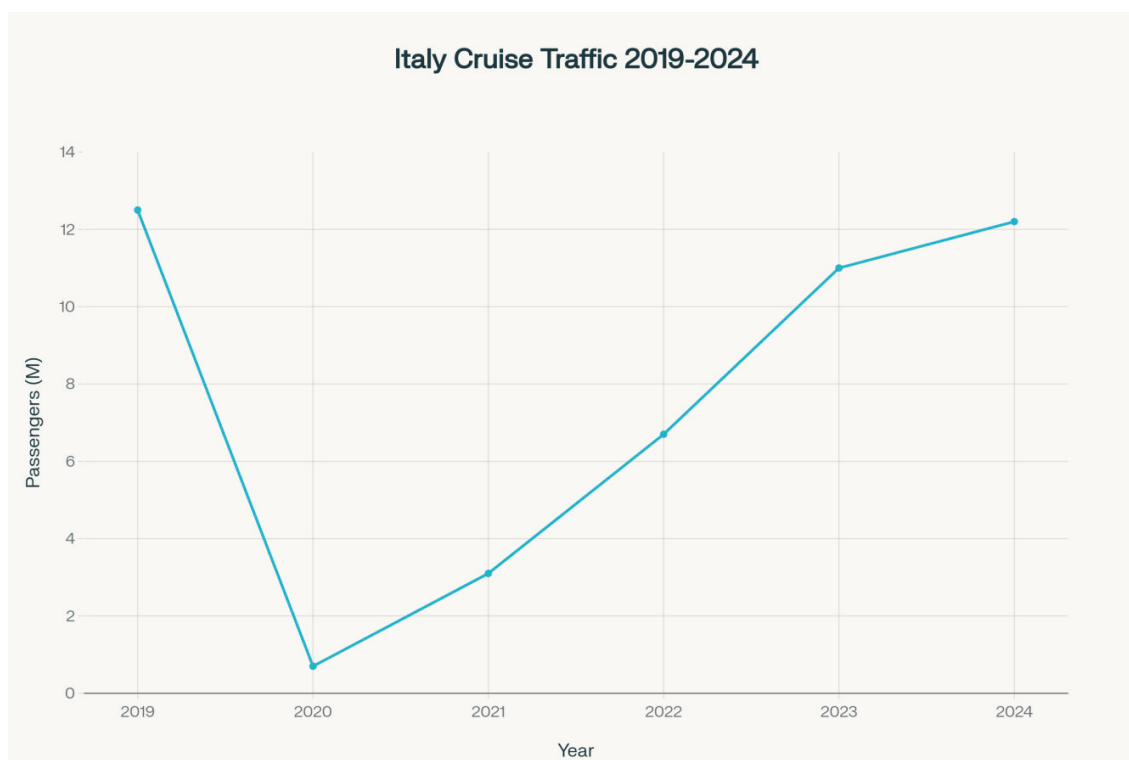


Grafico 3 - Andamento del traffico crocieristico in Italia (2019-2024)

(Trend che mostra il minimo storico del 2020 con 0,7 milioni di passeggeri, e una ripresa progressiva fino a 11,1 milioni nel 2023).

Il Mediterraneo sta vivendo una profonda riconfigurazione geoeconomica. Il rafforzamento dei porti nordafricani e orientali - sostenuto da capitali cinesi e del Golfo - minaccia la centralità logistica italiana. Tanger Med, Port Said e Haifa operano oggi come snodi intercontinentali integrati nelle rotte Asia-Europa. Il valore aggiunto per tonnellata movimentata nei porti italiani resta inferiore del 25% rispetto alla media europea, sintomo

di una specializzazione più debole nei servizi a valore elevato.

L'Italia sta promuovendo strategie integrate per la decarbonizzazione e la resilienza portuale:

- realizzazione di stazioni di cold ironing in 47 porti;
- diffusione di carburanti alternativi (LNG, bio-LNG, e oltre il 2026 anche metanolo verde);
- utilizzo di fondi CEF 2 (Connecting Europe Facility) per corridoi TEN-T, in particolare "Scandinavo-Mediterraneo" e "Mediterraneo".

Secondo ENEA, entro il 2030 il risparmio cumulato di emissioni dei porti italiani potrebbe raggiungere 1,8 milioni di tonnellate di CO₂ equivalenti.

La riforma della governance (D.Lgs. 169/2016) ha istituito 16 Autorità di Sistema Portuale. Tuttavia, permangono disomogeneità nella capacità gestionale e nella pianificazione integrata. La sfida per il periodo 2025–2030 sarà consolidare un modello di "rete logistica nazionale interconnessa", con le seguenti priorità:

- integrazione modale nave/ferrovia;
- piattaforme digitali interoperabili;
- incentivi all'efficienza energetica nei terminal.

Le previsioni SRM e Intesa Sanpaolo indicano una crescita media annuale del traffico merci via mare pari al 2,5% fino al 2030. Tuttavia, la quota di mercato italiana nel Mediterraneo potrebbe ridursi se non aumenteranno la produttività e l'interconnessione logistica.

Le prospettive di sviluppo si concentrano su tre direttrici:

1. Digitalizzazione (smart port, dati in tempo reale, blockchain);
2. Sostenibilità (green fuels, cold ironing, economia circolare portuale);
3. Integrazione territoriale (ZES, retroporti, corridoi TEN-T).

Il settore marittimo-portuale italiano si trova a un bivio strategico. La combinazione di crisi esterne (commerciali, climatiche, geopolitiche) e opportunità interne (fondi PNRR, transizione verde, digitalizzazione) può trasformarsi in motore di rilancio. Rendere i porti italiani competitivi significa rafforzare l'economia nazionale, sostenere l'occupazione e posizionare il Paese come piattaforma logistica europea aperta verso il Sud Globale. L'obiettivo è costruire entro il 2030 un sistema portuale integrato, efficiente e sostenibile, capace di coniugare crescita economica e transizione ecologica.

1.2 Problematiche da affrontare

Si illustrano, di seguito, le principali criticità e i problemi di maggior rilievo cui l'intervento normativo intende porre rimedio.

1.2.1 Infrastrutture portuali

Le infrastrutture portuali rivestono un ruolo strategico per lo sviluppo del sistema Paese, considerando che in Italia circa il 60% del trasporto di merci avviene via mare (fonte: ISTAT, "Conti Nazionali - Trasporti", dati più recenti disponibili), e si prevede un aumento di questa percentuale nei prossimi anni, in linea con le tendenze globali verso una maggiore sostenibilità del trasporto. Nonostante la posizione geografica favorevole, le realtà portuali italiane sono spesso caratterizzate da infrastrutture non pienamente adeguate ad affrontare l'evoluzione del traffico marittimo globale. In particolare, le strutture portuali non sempre sono in grado di accogliere le grandi navi container, le cui dimensioni continuano a crescere per sfruttare le economie di scala (le navi portacontainer di ultima generazione superano i 24.000 TEU, fonte: analisi di settore e report di compagnie di navigazione), né di garantire un adeguato supporto alle nuove tecnologie necessarie per migliorare l'efficienza e la sostenibilità del settore (come l'automazione dei terminal, i sistemi di gestione del traffico intelligenti e le infrastrutture per l'alimentazione alternativa delle navi).

A fronte di questa parziale inadeguatezza infrastrutturale, anche in relazione alla tendenza alla crescita dimensionale delle navi, si rende indispensabile la realizzazione di lavori di allungamento delle banchine e di opere di dragaggio per aumentare la profondità dei fondali.

1.2.2 Frammentarietà degli interventi e visione strategica unitaria

Tuttavia, gli investimenti infrastrutturali portuali sono spesso frammentari e privi di una visione integrata che tenga conto delle sfide future del settore. Tra i principali fattori limitanti si annovera la pluralità di attori e competenze presenti nel sistema portuale italiano, che rende complessa l'attuazione di politiche e strategie coordinate.

La gestione di ciascun ambito portuale (AdSP) è in gran parte autonoma, con decisioni prese a livello locale, senza una reale integrazione tra le diverse realtà territoriali, una visione unitaria a livello nazionale e una strategia di "rete". L'assenza di una programmazione sovra-scalo in grado di massimizzare gli investimenti sulla base di una strategia nazionale, unitamente alla frammentarietà dell'utilizzo delle risorse finanziarie, limita le possibilità di sviluppo e di attrazione di traffico commerciale, riducendo l'efficacia dei programmi in essere e ostacolando la creazione di un sistema portuale più competitivo a livello globale.

In questo contesto, riveste un ruolo cruciale anche il sistema della logistica retroportuale e dei collegamenti intermodali, che necessita della realizzazione di collegamenti diretti con l'infrastruttura autostradale per incrementare il traffico ro-ro (banchina-strada), nonché di interventi sul cosiddetto "ultimo miglio" ferroviario, imposti dall'appartenenza dei maggiori scali italiani alla TEN-T (Rete transeuropea dei trasporti). Tuttavia, affinché la TEN-T funzioni efficacemente, è necessario un coordinamento effettivo tra le politiche di programmazione dei porti appartenenti al medesimo corridoio, non solo riguardo agli interventi da realizzare, ma anche alla tempistica della loro esecuzione.

1.2.3 Governance portuale e strumenti pianificatori

Il modello di governance portuale italiano, definito dalla Legge 28 gennaio 1994, n. 84, affida alle AdSP diverse funzioni in materia di sviluppo infrastrutturale: programmazione,

finanziamento, realizzazione e manutenzione, nonché affidamento della gestione tramite concessioni. Tuttavia, per quanto concerne le funzioni programmatiche, una criticità significativa è rappresentata dall'assenza di una connessione necessaria tra il documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS) e i singoli piani regolatori portuali (PRP). Questa mancanza evidenzia un'inefficace sistema di pianificazione generale degli investimenti e di coordinamento delle fonti di programmazione.

Strettamente connessa a tale problematica è la criticità derivante dal fatto che il vigente sistema pianificatorio non garantisce flessibilità negli usi delle aree portuali attraverso l'individuazione di "famiglie di destinazione d'uso" tra loro compatibili sotto il profilo tecnico ed ambientale.

1.2.4 Assenza di una programmazione strategica nazionale

Un'ulteriore criticità è rappresentata dall'isolamento in cui operano le AdSP nella programmazione infrastrutturale del singolo scalo. La sostanziale assenza di una programmazione nazionale a carattere vincolante fa sì che, anche per le grandi opere infrastrutturali, ci si limiti a valutare le proposte delle singole Autorità, le quali sono inevitabilmente orientate a prospettare sviluppi ambiziosi per i propri scali, indipendentemente dalla reale possibilità di un aumento dei traffici e dall'opportunità dell'intervento in una prospettiva di più ampia strategia nazionale.

1.2.5 Carenze nella programmazione finanziaria degli interventi

Per quanto riguarda la programmazione finanziaria, si riscontrano carenze nella pianificazione strategica nazionale nell'uso dei finanziamenti, inclusi quelli di derivazione europea. Il soggetto promotore è quasi esclusivamente la singola AdSP, che spesso non tiene conto degli interventi previsti negli altri scali, con il rischio di competere con porti limitrofi senza considerare le reali potenzialità di crescita globale della movimentazione merci.

Date queste premesse, appare evidente l'opportunità di delineare un modello sinergico di governance e un adeguato sistema di ripartizione delle competenze programmatiche tra i diversi livelli di governo. Questo processo dovrebbe passare attraverso la ridefinizione del ruolo delle AdSP e del loro rapporto con l'amministrazione centrale, la revisione del modello di finanziamento degli investimenti infrastrutturali e il rafforzamento del rapporto tra pianificazione territoriale e programmazione infrastrutturale, al fine di creare un sistema portuale italiano più competitivo, efficiente e integrato nel contesto globale.

1.2.6 Classificazione dei porti

Appare opportuno rammentare che l'articolo 4 della Legge 84/1994 prevede una classificazione dei porti marittimi in categorie e relative classi, finalizzata a definire competenze gestionali e l'allocazione delle risorse connesse.

Con specifico riguardo ai porti di rilevanza economica, siano essi di livello internazionale, nazionale, regionale o interregionale, la concreta individuazione dei singoli scali all'interno delle suddette categorie e classi è stata demandata all'emanazione di provvedimenti attuativi.

In tale quadro, le dimensioni, le tipologie e le funzioni dei porti commerciali, nonché la loro

appartenenza alle diverse classi, avrebbero dovuto essere definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in base all'attuale e potenziale bacino di utenza, sia internazionale che nazionale. Tale determinazione avrebbe dovuto fondarsi su specifici criteri, tra i quali: l'entità del traffico complessivo e delle sue componenti, la capacità operativa degli scali determinata dalle caratteristiche funzionali, le condizioni di sicurezza rispetto ai rischi ambientali, le infrastrutture e i servizi per passeggeri e merci, la dotazione di impianti e attrezzature per il rifornimento, la manutenzione e l'assistenza alle navi e imbarcazioni, oltre alla qualità dei collegamenti con l'entroterra.

Le disposizioni della Legge 84/1994 in materia di classificazione devono essere lette in coordinamento con le successive norme che hanno regolato la ripartizione delle competenze in ambito portuale tra i vari livelli di governo.

Un ruolo classificatorio indiretto è stato attribuito all'articolo 88 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 (modificato dall'articolo 5, comma 6, della Legge 84/1994), il quale assegnava allo Stato le competenze in materia di opere marittime relative ai porti di prima categoria e di seconda categoria, prima classe, nonché fari e opere di interesse nazionale per la sicurezza dello Stato, della navigazione e della difesa costiera. Contestualmente, le Regioni a statuto ordinario ricevevano le funzioni amministrative e la relativa spesa per i porti comunali, anche con la partecipazione dei Comuni.

Tale processo di decentramento verso le Regioni è stato ridimensionato dal Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 21 dicembre 1995, adottato in attuazione dell'articolo 59 del medesimo D.P.R. n. 616/1977. Il decreto ha infatti escluso dalla delega di funzioni le aree demaniali marittime indicate nell'allegato elenco, riconosciute di preminente interesse nazionale per motivi di sicurezza dello Stato e per esigenze della navigazione marittima.

Successivamente, il decreto legislativo n. 112 del 1998 ha ridefinito ulteriormente le competenze.

L'articolo 104 ha stabilito che restano allo Stato le funzioni relative alla classificazione dei porti e alla pianificazione, programmazione e progettazione degli interventi riguardanti la costruzione, gestione, bonifica e manutenzione dei porti e delle vie di navigazione, nonché delle opere e dei servizi a supporto dell'attività portuale nei porti di rilievo nazionale e internazionale.

L'articolo 105, invece, ha conferito a Regioni ed enti locali le funzioni non riservate allo Stato o alle Autorità di sistema portuale, comprese quelle relative alla programmazione, pianificazione, progettazione ed esecuzione degli interventi nei porti di rilievo regionale e interregionale.

Alla luce di quanto precede, deve osservarsi che la normativa secondaria prevista per la classificazione dei porti non è mai stata adottata. Tale mancanza ha determinato rilevanti problemi applicativi, in particolare nell'ambito dei procedimenti di inserimento di un porto all'interno del sistema dell'Autorità di sistema portuale territorialmente competente ai sensi dell'articolo 6, comma 2, della Legge 84/1994.

Di fatto, i porti commerciali italiani hanno conosciuto nel tempo un'evoluzione sostanziale che ha portato a una distinzione operativa tra quelli rientranti nelle circoscrizioni delle Autorità di sistema portuale e quelli rimasti sotto la competenza regionale, a prescindere dalla classificazione formale mai attuata.

Con riguardo ai destinatari del provvedimento, infine, quelli privati comprendono tutti i soggetti operanti nella filiera del trasporto marittimo e della logistica, come armatori, agenti, raccomandatari marittimi, concessionari e terminalisti.

Sul versante pubblico, i destinatari sono le Amministrazioni competenti, tra cui le Autorità di sistema portuale, le Regioni, gli enti locali, nonché, a livello centrale, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze, anche in relazione alla costituzione del nuovo soggetto nazionale Porti d'Italia S.p.A.

2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO E RELATIVI INDICATORI

2.1 Obiettivi generali e specifici

Obiettivi generali

Il presente disegno di legge si prefigge, come obiettivo primario e di portata generale, di gettare le fondamenta normative necessarie per un rinnovamento profondo e significativo del sistema portuale italiano, con lo scopo di incrementarne notevolmente l'attrattività agli occhi del trasporto marittimo globale. In altre parole, si mira a rendere i porti italiani più competitivi e capaci di intercettare i flussi di merci e le rotte internazionali, contribuendo così alla crescita economica del Paese.

Nello specifico, il nuovo modello di gestione e organizzazione del sistema portuale italiano, così come delineato in questo provvedimento legislativo, si basa su alcuni principi cardine, veri e propri pilastri concettuali per il raggiungimento degli obiettivi specifici:

- a) Concetto di "rete portuale nazionale" come sistema integrato: viene introdotta l'idea di considerare tutti i porti italiani, inclusi nelle giurisdizioni delle Autorità di sistema portuale (AdSP), non come entità isolate, ma come un unico sistema interconnesso. Questa visione di rete è fondamentale per creare sinergie operative e strategiche tra le diverse realtà portuali, consentendo loro di collaborare e supportarsi reciprocamente. L'obiettivo ultimo è quello di stimolare lo sviluppo economico complessivo del settore marittimo-portuale, migliorare la competitività dell'intero comparto a livello internazionale e assicurare una gestione delle risorse più efficiente e sostenibile nel lungo termine. È cruciale sottolineare che questa rete portuale nazionale dovrà integrarsi pienamente con il sistema transeuropeo dei trasporti (TEN-T), rappresentando un elemento chiave per collegare e armonizzare le diverse modalità di trasporto in Europa. Questa prospettiva di trasporto intermodale, che combina diverse forme di trasporto (nave, treno, camion, ecc.), è finalizzata a facilitare gli scambi commerciali e a promuovere la creazione di un sistema di trasporto europeo pienamente integrato, efficiente e funzionale.
- b) Rafforzamento di una strategia portuale nazionale centralizzata: si intende potenziare una pianificazione strategica a livello nazionale per il settore portuale, seguita da una fase di programmazione più operativa. Questo approccio si concretizza attraverso l'introduzione di due nuovi strumenti di pianificazione:
 - Un apposito decreto ministeriale finalizzato a individuare le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di rilevanza internazionale e nazionale da realizzare in via prioritaria. L'obiettivo è quello di ottimizzare l'utilizzo delle risorse finanziarie destinate al sistema portuale, garantendo una visione unitaria e

integrata degli interventi, evitando duplicazioni e massimizzando l'impatto degli investimenti.

- L'accordo di programma: questo strumento operativo è finalizzato a dare concreta attuazione alle priorità definite nel suddetto decreto. Attraverso l'accordo di programma sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Porti d'Italia S.p.A., si definiranno, infatti, nel concreto i cronoprogrammi procedurali e finanziari dei progetti da realizzare.
- c) Istituzione di un unico soggetto nazionale, ossia la società Porti d'Italia S.p.A. (di seguito "PdI"), al quale attribuire le competenze inerenti agli investimenti strategici sulle aree del demanio marittimo comprese nelle circoscrizioni delle Autorità di sistema portuale (AdSP). In un'ottica di progressiva integrazione in rete delle infrastrutture portuali italiane, la costituzione di una società a totale partecipazione pubblica, caratterizzata da modalità operative di diritto privato che ne assicurino maggiore flessibilità gestionale, appare idonea a perseguire più efficacemente gli obiettivi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa. Ciò al fine di garantire la realizzazione di investimenti nel settore in conformità ai principi di accessibilità fisica ed economica, continuità, non discriminazione, qualità e sicurezza, funzionali alla piena soddisfazione delle esigenze collettive e alla promozione della coesione territoriale e sociale.

Le attività svolte da PdI, affidate in regime di concessione, saranno qualificate come servizi di interesse economico generale (SIEG) ai sensi dell'articolo 106 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Tali prerogative comporteranno la riserva a favore della Società delle attività relative alla realizzazione di opere infrastrutturali e agli interventi di manutenzione straordinaria di rilevanza strategica nei porti ricompresi nelle circoscrizioni delle AdSP, in quanto rispondenti a finalità di pubblico interesse. Si evidenzia, peraltro, che tali funzioni risultano già sottratte al libero mercato e sono oggi attribuite in via esclusiva alle sedici AdSP; di conseguenza, l'attribuzione delle medesime competenze a PdI non comporta alcuna ulteriore restrizione della concorrenza, né l'estensione a nuove sfere operative rispetto a quanto già previsto dal quadro normativo vigente. Rimane pertanto confermata la valutazione originaria circa la non compatibilità di tali attività con un affidamento al mercato.

Obiettivi specifici

Dagli obiettivi generali della riforma, discendono obiettivi specifici, concreti e misurabili, che consentono di valutare l'efficacia e l'efficienza della riforma non soltanto nel suo insieme, ma anche in relazione agli specifici obiettivi che, in relazione a ciascun istituto introdotto, il legislatore intende perseguire.

Gli obiettivi puntuali della riforma possono, pertanto, così declinarsi:

- Istituzione di un soggetto unico nazionale (Porti d'Italia S.p.a.) nel rispetto dei principi unionali, in particolare in materia di aiuti di Stato;
- Introduzione di specifiche definizioni, ambiti applicativi e competenze, finalizzati ad aggiornare il quadro giuridico vigente che, alla luce del presente intervento normativo, sono da ritenersi datati sia con riferimento alla stessa legge n. 84 del 1994 che con i principi contenuti nel codice della navigazione, nel relativo regolamento e nelle discendenti circolari applicative;

- Necessità di ridefinire sia il sistema di classificazione dei porti al fine di definire le competenze gestionali e le relative risorse da allocare, in considerazione delle problematiche riportate nel paragrafo 1, sia di delineare una sistema di funzioni di porti e di parti di essi coerente con il nuovo sistema pianificatorio.

2.2 Indicatori e valori di riferimento

In tema di sviluppo strategico della portualità nazionale si ritiene che i principali indicatori del grado di raggiungimento dell'obiettivo generale sia quello dell'andamento dei traffici nei porti nel medio-lungo termine.

Quanto agli obiettivi specifici, gli indicatori si individuano nelle statistiche afferenti alle modalità con cui saranno trasportate le merci e alla destinazione finale delle stesse, al fine di comprendere se lo sviluppo economico complessivo del settore marittimo-portuale possa migliorare la competitività dell'intero comparto trasporti, assicurando una gestione delle risorse più efficiente e sostenibile nel lungo termine, ed integrandosi pienamente con il sistema transeuropeo dei trasporti (TEN-T), che rappresenta un elemento chiave per collegare e armonizzare le diverse modalità di trasporto in Europa.

In particolare, con riguardo alla necessità di delineare un modello di governance nuovo e creare un soggetto unico nazionale (Porti d'Italia S.p.a.) nel rispetto dei principi unionali, l'indicatore principale è costituito dal numero degli interventi realizzati da tale soggetto e dall'ammontare complessivo degli investimenti realizzati nei porti italiani, parametrato anche rispetto alle risorse impiegate in passato per gli interventi infrastrutturali.

Con riguardo alla creazione di una "rete portuale nazionale", gli indicatori saranno quelli dell'andamento dei dati sui trasporti per tipologia di merci e il confronto tra le destinazioni finali odierne di tali merci e quelle future, al fine di verificare se la capacità di intercettare i flussi internazionali determini un incremento, su base nazionale, sia del quantitativo delle merci che della capacità di distribuzione delle stesse in ambito europeo attraverso le direttrici TEN-T.

Quanto alla pianificazione strategica ed operativa degli interventi infrastrutturali, gli indicatori saranno quelli derivanti dall'effettiva emanazione del decreto di individuazione degli interventi prioritari, necessario per ottimizzare l'utilizzo delle risorse finanziarie destinate al sistema portuale e per garantire una visione unitaria e integrata degli interventi. L'indicatore sarà dato dal confronto della spesa pubblica affrontata sino ad oggi per gli interventi infrastrutturali e quella pianificata a livello nazionale, verificando, nel tempo, che l'andamento dei dati relativi alle merci sbarcate e imbarcate abbia una tendenza positiva su base nazionale, e non solo su base regionale o portuale.

Quanto agli obiettivi di aggiornamento del quadro giuridico vigente, rilevano, in funzione concorrenziale, le innovazioni in materia di procedure di affidamento delle concessioni, rispetto alle quali l'indicatore principale è costituito dal tempo medio di conclusione delle suddette procedure rapportato al tempo medio rilevato ante riforma.

Con riguardo all'istituzione della nuova società e alla convinzione che, grazie a modelli di funzionamento di tipo privatistico, questa abbia una maggiore flessibilità operativa e possa garantire meglio gli obiettivi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione

amministrativa rispetto alla realizzazione di investimenti nel settore, gli indicatori del raggiungimento dell'obiettivo emergeranno dal confronto tra la quantità, qualità e tempistiche delle opere realizzate prima della riforma e quelle realizzate dalla società, oltre che dall'analisi della percentuale di fondi pubblici impiegati rispetto agli investimenti privati.

3. OPZIONI DI INTERVENTO E VALUTAZIONE PRELIMINARE

Per meglio comprendere le innovazioni apportate dal presente disegno di legge, appare utile riportare di seguito un'analisi dei modelli di governance in ambito unionale.

Il sistema di governance nei porti dell'Unione Europea è complesso e variegato, riflettendo le diverse tradizioni nazionali e le specificità economiche di ciascun Stato membro. Tuttavia, è possibile delineare alcuni tratti comuni e confrontarli con il sistema italiano.

Il sistema di governance nei porti dell'Unione Europea riflette alcune tendenze e principi comuni:

Modello "Landlord": È il modello più diffuso. L'autorità portuale pubblica è proprietaria del demanio e delle infrastrutture di base (banchine, canali, strade, ferrovie) e le concede in gestione a operatori privati (terminalisti, compagnie di navigazione, fornitori di servizi portuali). L'autorità portuale si concentra sulla pianificazione strategica, la regolamentazione, la sicurezza e la gestione del demanio pubblico.

Modello "Tool Port": L'autorità portuale pubblica è responsabile non solo delle infrastrutture ma anche della fornitura di alcuni servizi operativi (ad esempio, il rimorchio, l'ormeggio, la movimentazione delle merci). Questo modello è meno comune.

Modello "Private Service Port": L'intero porto, incluse le infrastrutture e i servizi, è di proprietà e gestito da privati. Questo modello è raro in Europa per i porti di grande importanza strategica.

Naturalmente si rammenta che ogni sistema di governo della portualità in ambito europeo non può non rispettare i principi comunitari all'uopo fissati, che costituiscono la cornice entro la quale deve essere effettuata qualsiasi riforma della governance portuale, che si riassumono di seguito:

- Garantire servizi portuali efficienti e promuovere la competitività dei porti europei a livello globale.
- Assicurare condizioni di parità di accesso al mercato e ai servizi portuali per tutti gli operatori.
- Promuovere la transizione verso porti più verdi e la riduzione dell'impatto ambientale delle attività portuali.
- Garantire elevati standard di sicurezza marittima e portuale.
- Favorire l'integrazione dei porti nelle catene logistiche multimodali.

Il sistema di governance portuale italiano ha subito significative evoluzioni, in particolare con la Legge 84/1994 e il successivo Decreto Legislativo 169/2016, che ha riformato profondamente la portualità, che ha riorganizzato i precedenti 24 porti in 16 Autorità di Sistema Portuale (AdSP). Ogni AdSP ha competenza su un cluster di porti vicini e

complementari, con l'obiettivo di creare sinergie e una pianificazione strategica unitaria a livello territoriale.

Dunque, anche in Italia prevale il modello "landlord", con le AdSP proprietarie delle aree demaniali e delle infrastrutture di base, che vengono concesse in uso a operatori privati.

La riforma ha rappresentato un tentativo di modernizzare e razionalizzare la *governance* portuale italiana, avvicinandola agli standard europei in termini di coordinamento e pianificazione strategica. Tuttavia, l'implementazione e l'efficacia della riforma sono ancora oggetto di dibattito, *in primis* in quanto, rispetto ad alcuni porti nordeuropei, le AdSP italiane hanno una minore autonomia finanziaria e sono più dipendenti dai finanziamenti pubblici e dai vincoli della finanza pubblica nazionale.

Inoltre, la complessità delle procedure amministrative, con particolare riguardo a quelle per la redazione ed approvazione dei piani regolatori portuali, sono spesso indicate come un ostacolo alla competitività dei porti italiani.

Ulteriormente, l'integrazione dei porti italiani con le reti di trasporto terrestre (ferroviario e stradale) è suscettibile di miglioramenti, benché le riforme precedenti abbiano avviato un percorso di semplificazione delle procedure amministrative sul tema dell'intermodalità, non vincolando gli strumenti pianificatori alla sola circoscrizione delle AdSP e al solo demanio marittimo.

Con riguardo alle opzioni di intervento, per quanto sopra illustrato, preliminarmente è opportuno specificare che l'opzione zero non appare praticabile in quanto l'intervento normativo è finalizzato a porre in essere le condizioni per il superamento delle criticità rappresentate nel paragrafo 1.

Inoltre, nel confronto tra i modelli di *governance* europei, si è ritenuto di mantenere in massima parte quello attuale, intervenendo con dei correttivi. Ciò in quanto, gli altri modelli non avrebbero potuto essere adottati con una mera riforma del sistema portuale, ma avrebbero comportato un intervento normativo più profondo e complesso, nel quale mettere in discussione un sistema giuridico ormai ampiamente collaudato (si pensi, ad esempio al modello "Private Service Port", che in Italia non è concepibile se non mettendo in discussione i principi e il quadro giuridico delineato in materia di demanio marittimo, che è inalienabile).

4. COMPARAZIONE DELLE OPZIONI E MOTIVAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA

Alla luce di quanto rappresentato nella Sezione 3, è stato elaborato un intervento correttivo, seppur particolarmente incisivo, rispetto al sistema di *governance* vigente, che recepisce, invero, per grandissima parte le istanze e le proposte da anni avanzate dalle associazioni di categoria e dagli stakeholders in numerose occasioni, da ultimo in occasione delle audizioni svolte presso il Dipartimento per le politiche del mare nel periodo compreso tra il 16 aprile ed il 6 giugno 2024, con un ciclo di 15 audizioni tematiche con i portatori d'interessi rappresentativi delle categorie del settore marittimo, nonché con le Amministrazioni competenti.

4.1 Impatti economici, sociali ed ambientali per categoria di destinatari

Gli impatti attesi a seguito dell'applicazione del provvedimento proposto sono senz'altro positivi, in considerazione del fatto che l'incremento dell'attrattività dei porti italiani nel generare effetti diretti sulla qualità e quantità dei trasporti marittimi, di riflesso genererà crescita in tutti gli altri modi di trasporto e nel settore ad essi collegato della logistica.

Attualmente, le stime indicano che il settore dei trasporti e della logistica in Italia contribuisce al 5.41% del Prodotto Interno Lordo (PIL). Questo dato si basa su un valore generato di circa 92.7 miliardi di euro e include sia le attività di trasporto che quelle di magazzinaggio.

È importante considerare, peraltro, che le stime possono variare a seconda della metodologia di calcolo e dell'inclusione o meno di specifiche attività all'interno del settore "trasporti e logistica".

Altre fonti recenti¹, infatti, suggeriscono una crescita di questa percentuale. Un'analisi del 2024 indica che il valore del settore logistico è aumentato, rappresentando ora l'8.9% del PIL italiano.

L'intervento normativo, pertanto, nel costituire presupposto per il rilancio della portualità, costituisce al contempo motore di crescita economica e di sviluppo per il Paese.

Dal che ne deriva che, per ciascun destinatario del provvedimento l'impatto atteso non potrà che essere positivo, sia dal punto di vista economico, che da quello sociale.

4.2 Impatti specifici

A. Effetti sulle PMI (Test PMI)

Il presente provvedimento, nel disciplinare la governance dei porti italiani e le modalità di intervento infrastrutturale strategico, non comporta specifici effetti diretti sulle piccole e medie imprese.

B. Effetti sulla concorrenza

Non si ravvisano effetti negativi o distorsivi, diretti o indiretti, derivanti dall'adozione dello schema di provvedimento proposto sul corretto funzionamento concorrenziale del libero mercato e sulla competitività complessiva delle economie legate al settore. All'opposto il provvedimento, nel riformare il quadro normativo di riferimento, assicurerà il pieno rispetto dei principi di concorrenza e di libero mercato.

C. Oneri informativi

Non si ravvisano ulteriori oneri informativi rispetto a quelli vigenti.

D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

La Porti d'Italia (PdI) perseguirà finalità di interesse nazionale per lo sviluppo del sistema portuale come parte della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). Le attività della PdI riguarderanno la realizzazione di infrastrutture primarie nei porti e la

¹ Confetra (Nota USC 2/2024): "LA LOGISTICA ITALIANA 2023" pubblicato il 2 Luglio 2024. A pagina 6 si indica "Incidenza della Logistica sul PIL 2022: 7,2% - Pre-consuntivo 2023: 8,9%

manutenzione straordinaria, configurandosi come Servizi di Interesse Economico Generale (SIEG) ai sensi dell'articolo 106 TFUE.

Le attività della PdI sono inoltre compatibili con le categorie di costo ammissibili per gli aiuti di stato nel settore portuale, escludendo espressamente quelle non connesse al trasporto e le sovrastrutture portuali non ammissibili.

4.3 Motivazione dell'opzione preferita

Con riguardo alle opzioni di intervento, con riferimento agli obiettivi generali, per quanto sopra illustrato, occorre preliminarmente precisare che l'opzione zero, ossia quella di non procedere ad alcuna modifica del quadro normativo vigente, non appare percorribile. L'intervento regolatorio ha infatti la finalità di predisporre le condizioni necessarie per superare le criticità strutturali e organizzative già evidenziate nel paragrafo 1, le quali attengono tanto alla frammentazione delle competenze quanto alla disomogeneità delle modalità di gestione dei territori demaniali e delle infrastrutture portuali.

L'assenza di interventi determinerebbe, infatti, il consolidarsi di un sistema non più rispondente alle esigenze di competitività, integrazione logistica e sostenibilità ambientale richieste dai mercati internazionali e dalle politiche marittime europee. In particolare, il processo di digitalizzazione dei servizi, la crescente intermodalità dei traffici e la necessità di rafforzare la resilienza delle infrastrutture richiedono una governance più coordinata e strumenti di pianificazione unitari, che l'attuale quadro normativo non consente di perseguire appieno.

Alla luce di ciò, nel confronto tra i modelli di governance portuale adottati nei principali Paesi europei, si è ritenuto opportuno confermare l'impianto istituzionale di base vigente in Italia, introducendo tuttavia correttivi selettivi volti a migliorarne l'efficienza, la trasparenza e la capacità di intervento strategico. Questa scelta deriva dall'esigenza di garantire continuità istituzionale e certezza del diritto, evitando di introdurre modifiche radicali che richiederebbero un ripensamento complessivo dell'ordinamento demaniale marittimo e delle sue tutele di carattere pubblicistico.

L'esperienza comparata, infatti, evidenzia come i modelli europei di governance portuale si articolino lungo un continuum che va dal "Service Port", in cui l'amministrazione pubblica mantiene la piena titolarità e gestione delle infrastrutture e dei servizi, al "Private Service Port", in cui la gestione e lo sviluppo dell'infrastruttura portuale sono integralmente affidati al settore privato. Tra questi estremi si collocano modelli ibridi, quali il "Tool Port" e il "Landlord Port", nei quali le funzioni di regolazione, controllo e pianificazione rimangono in capo all'ente pubblico, mentre la gestione operativa e commerciale è affidata a soggetti concessionari o operatori terminalisti.

Il sistema italiano, basato sul modello di "Landlord Port", rappresenta una soluzione equilibrata che coniuga il mantenimento della proprietà pubblica del demanio portuale, riconosciuto per legge come inalienabile, con la valorizzazione del ruolo del settore privato nella gestione dei servizi portuali e nella realizzazione degli investimenti infrastrutturali. Attualmente, le Autorità di sistema portuale (AdSP) esercitano funzioni di indirizzo, coordinamento e pianificazione a livello di sistema, operando secondo logiche di accountability e di autosostenibilità economico-finanziaria. Esse rappresentano, pertanto, il perno della governance nazionale, svolgendo anche un ruolo cruciale nell'attuazione delle politiche portuali e marittimo-logistiche europee, in coerenza con le linee strategiche del Green Deal e del programma "Connecting Europe Facility".

Nell'ambito del confronto internazionale, si osserva che la Francia, attraverso le "Grands Ports Maritimes", adotta un modello di governance relativamente simile a quello italiano, caratterizzato da un forte ruolo dello Stato nella pianificazione strategica e nella definizione delle priorità di investimento, ma con maggiori elementi di centralizzazione. Diversamente, Paesi come i Paesi Bassi o il Regno Unito hanno progressivamente optato per modelli di tipo privatistico o misto, fondati su società di diritto privato alle quali sono state trasferite la proprietà e la gestione delle infrastrutture portuali; tali assetti, tuttavia, non risultano compatibili con il quadro costituzionale e con i principi di diritto demaniale vigenti in Italia, che sanciscono l'inalienabilità e l'uso pubblico del demanio marittimo.

Pertanto, si è deciso di mantenere il modello di "Landlord Port" evoluto, intervenendo su specifici aspetti che ne rafforzino la capacità di operare come rete integrata e come piattaforma logistica nazionale a supporto dei traffici internazionali. Le principali direttrici di riforma riguardano l'introduzione di strumenti comuni di programmazione degli investimenti, la digitalizzazione dei processi amministrativi e la maggiore integrazione tra le AdSP e gli altri soggetti istituzionali coinvolti, inclusa la nuova società a partecipazione pubblica Porti d'Italia S.p.A.

In questa prospettiva, il rafforzamento della governance si configura come azione evolutiva e non rivoluzionaria: un processo di modernizzazione dell'esistente, mirato a superare le inefficienze operative e a garantire un sistema portuale più coerente con gli standard europei di competitività, sostenibilità e trasparenza istituzionale.

Con riguardo agli obiettivi specifici si riportano di seguito le opzioni preferite.

4.3.1 - Con riguardo alla necessità di delineare un modello di governance nuovo e creare un soggetto unico nazionale (Porti d'Italia S.p.a.) nel rispetto dei principi unionali, si è optato per il conferimento a tale Società di attività qualificabili come servizi di interesse economico generale (SIEG) ai sensi dell'articolo 106 TFUE. Tale opzione è pressoché vincolata dai principi e direttive unionali in materia.

4.3.2 - Per l'individuazione delle risorse per il corretto funzionamento del nuovo soggetto nazionale deputato alla governance strategica nazionale si è scelto di ridestinare quota parte delle entrate derivanti dai canoni concessori e delle tasse portuali oggi introitate dalle AdSP, atteso che non dovranno più occuparsi direttamente dell'esecuzione degli interventi infrastrutturali e delle opere di straordinaria manutenzione.

4.3.3 - Con riguardo alla necessità di introdurre specifiche norme contenenti definizioni, ambiti applicativi e competenze, il provvedimento mira a costituire un complesso normativo chiaro in conseguenza delle nuove competenze del soggetto unico Porti d'Italia S.p.a. A titolo esemplificativo, proprio in virtù di quanto sopra osservato nel paragrafo 4.3.2, è stata introdotta la definizione di opere da ordinaria e straordinaria manutenzione.

4.3.4 - La necessità di addivenire ad una nuova classificazione dei porti deriva sia dal fatto che la precedente contenuta nella legge n. 84 del 1994 non è mai stata attuata, facendo rinvio ad un decreto mai emanato, sia per armonizzare la medesima classificazione al nuovo modello di governance e ai criteri caratteristici richiesti per i porti facenti parte della Rete Ten-T. A tal uopo, la nuova classificazione è self-executive, non facendo riferimento ad alcun ulteriore regolamento attuativo.

5. MODALITA' DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

5.1 Attuazione

I soggetti responsabili della concreta ed efficace attuazione del provvedimento sono:

- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
- Ministero dell'economia e delle finanze
- Porti d'Italia S.p.a.
- Autorità di sistema portuale

Inoltre, l'attuazione in generale delle disposizioni contenute nel provvedimento sarà posta in essere dalle amministrazioni e dagli enti a vario titolo coinvolti sia nella pianificazione degli interventi che nello svolgimento dei procedimenti amministrativi correlati alla portualità italiana.

5.2 Monitoraggio

Il monitoraggio dell'attuazione delle norme sarà effettuato principalmente, oltre che dal Ministero dell'economia e delle finanze, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e in particolare dalla Direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità.

CONSULTAZIONI SVOLTE

Il livello strategico dell'intervento normativo, la necessità di riformare la governance dei porti e la disponibilità e notorietà dei dati statistici ed economici afferenti al traffico portuale in Italia non hanno reso necessario svolgere consultazioni con gli stakeholders presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, atteso che già in altre occasioni gli stessi hanno segnalato l'indifferibilità dell'adozione di specifici provvedimenti normativi diretti a rilanciare l'appetibilità dei porti italiani mediante misure di semplificazione delle opere di grande infrastrutturazione.

In particolare, si vedano in proposito le audizioni svolte dal presso il Dipartimento per le politiche del mare nel periodo compreso tra il 16 aprile ed il 6 giugno 2024, con un ciclo di 15 audizioni tematiche con i portatori d'interessi rappresentativi delle categorie del settore marittimo, nonché con le Amministrazioni competenti.

In tale occasione, l'esigenza di una riforma normativa della portualità è stata ripetutamente rappresentata. In tal senso, il documento "Porti e logistica - Audizione del 7 maggio 2024", redatto da CONFETRA (Confederazione Generale italiana dei Trasporti e della logistica), che afferma che "al fine di ottenere uno sviluppo organico e funzionale del sistema portuale è necessario rafforzare la governance a livello centrale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, cui attribuire poteri di indirizzo per l'attuazione delle questioni strategiche e di vigilanza per il controllo e il coordinamento dell'efficacia ed efficienza del sistema portuale".

Allo stesso modo CONFITARMA (Confederazione Italiana Armatori), che nella nota del 7 maggio 2024 sostiene che "tra gli interventi da noi auspicati, peraltro già ben evidenziati nel Piano, vi è quello di un rafforzamento del coordinamento a livello centrale che permetta non solo di definire una strategia portuale nazionale unitaria ma anche di definire regole uniformi, soprattutto in tema di affidamento delle concessioni e dei servizi".

Nella medesima audizione del 7 maggio 2024, CONFINDUSTRIA afferma che la riforma è quanto mai necessaria e dovrebbe essere rivolta a) alla governance dei porti, con

l'accentuazione dei poteri del Presidente rispetto a quelli collegiali del Comitato di gestione; b) all'istituzione dei Tavoli di partenariato della risorsa mare, al metodo del "consensus" ed anche alle modalità costitutive del tavolo che risultano essere le più svariate ed allargate; c) alle norme sui dragaggi portuali; d) al Regolamento relativo all'art. 18 (concessioni) della Legge 84/94.

Nel senso della indifferibilità della riforma anche gli altri contributi prodotti nel ciclo delle audizioni del 7 maggio 2024 da ASSITERMINAL, Cluster Tecnologico Nazionale Blue Italian Growth, ASSARMATORI, UILTRASPORTI e UNEM.

Lo stesso Presidente del CIPOM (Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare), nella seduta del 18 dicembre 2024 presso il Ministro per la Protezione civile e le politiche del mare, ha affermato che "l'esigenza di promuovere un'evoluzione dell'assetto della portualità nazionale è molto avvertita dagli operatori del settore", ricordando che il Piano del mare "annovera la riforma del sistema dei porti tra gli obiettivi prioritari da portare all'attenzione del Comitato" (Verbale CIPOM del 18 dicembre 2024).

L'impatto atteso dal provvedimento si preannuncia come positivo, ossia il rilancio della portualità italiana e, con essa, del sistema nazionale strategico dei trasporti in Italia.

Tra gli stakeholders auditi, si riportano anche i seguenti:

Cluster Tecnologico Nazionale Blue Italian Growth

ASSARMATORI

UILTRASPORTI

UNEM

PERCORSO DI VALUTAZIONE

Come sopra rappresentato, lo schema di disegno di legge, predisposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha tenuto conto dei contributi forniti dagli stakeholder e dei dati statistici ed economici afferenti al traffico portuale disponibili.

DISEGNO DI LEGGE

—

Art. 1.

(Modifiche all'articolo 1 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente le finalità della legge)

1. All'articolo 1, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, dopo le parole: « le attività portuali » sono inserite le seguenti: « nonché la realizzazione di infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di rilevanza internazionale e nazionale, » e dopo le parole: « piani regionali dei trasporti » sono aggiunte le seguenti: « , per promuovere lo sviluppo integrato del settore portuale anche rispetto agli obiettivi di connettività sostenibile correlati allo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e per potenziare il sistema del trasporto e dell'intermodalità mediante il rilancio degli investimenti nelle infrastrutture portuali di interesse generale »;

b) al secondo periodo, dopo le parole: « i compiti e le funzioni » sono inserite le seguenti: « della società Porti d'Italia S.p.A., »;

c) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Nell'applicazione della presente legge si tiene conto, altresì, degli indirizzi strategici stabiliti dal Piano del mare, di cui all'articolo 12, comma 3, del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204 ».

Art. 2.

(Introduzione dell'articolo 1-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente le definizioni degli interventi in ambito portuale)

1. Dopo l'articolo 1 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è inserito il seguente:

« Art. 1-bis. – *(Definizioni degli interventi in ambito portuale)* – 1. Ai fini della presente legge, sono considerati:

a) “opere infrastrutturali”: le opere di grande infrastrutturazione, ivi comprese la

costruzione di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini, di banchine e piazzali attrezzati e di opere di viabilità funzionali alle aree portuali, nonché le operazioni di dragaggio infrastrutturale dei fondali;

b) “interventi di manutenzione straordinaria”: fermo restando quanto previsto dal testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, e dal codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, le opere e le modifiche necessarie per rinnovare e sostituire parti, anche strutturali, delle opere infrastrutturali, per adeguarne all’uso e alle prescrizioni vigenti le componenti, gli impianti e le opere connesse, per contrastarne il rilevante degrado dovuto alla perdita di caratteristiche strutturali, tecnologiche e impiantistiche, anche al fine di migliorarne le prestazioni e le caratteristiche strutturali, energetiche e di efficienza tipologica, nonché per incrementare il valore del bene e la sua funzionalità, ivi comprese le operazioni di dragaggio di bonifica dei fondali;

c) “interventi di manutenzione ordinaria”: fermo restando quanto previsto dal testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 2001, e dal codice di cui al decreto legislativo n. 42 del 2004, le opere di riparazione, rinnovamento e sostituzione necessarie per contrastare il degrado delle opere infrastrutturali, al fine di conservare lo stato e la fruibilità di tutte le componenti di esse, degli impianti e delle opere connesse, mantenendole in condizioni di valido funzionamento e di sicurezza, senza che da ciò derivi una modificazione della consistenza, salvaguardando il valore del bene e la sua funzionalità, ivi comprese le operazioni di dragaggio di manutenzione dei fondali ».

Art. 3.

(Modifiche all'articolo 2 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente enti e organi dell'ordinamento portuale)

1. All'articolo 2 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 3 è aggiunto il seguente:

« 3-*bis*. Ai sensi della presente legge, è ente nazionale per le infrastrutture di trasporto marittimo nelle aree demaniali marittime comprese nelle circoscrizioni delle autorità di sistema portuale la società di cui all'articolo 5-*ter* »;

b) la rubrica è sostituita dalla seguente: « Organizzazioni portuali, autorità di sistema portuale, uffici territoriali portuali, autorità marittime ed ente nazionale per le infrastrutture di trasporto marittimo ».

Art. 4.

(Modifiche all'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente la classificazione dei porti)

1. All'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1:

1) all'alinea, la parola: « nazionali » è soppressa;

2) alla lettera a), dopo le parole: « dello Stato » sono aggiunte le seguenti: « , come individuati ai sensi del comma 2 »;

b) il comma 1-*bis* è sostituito dal seguente:

« 1-*bis*. I porti, o specifiche aree portuali, di cui all'allegato A, situati nella circoscrizione territoriale di un'Autorità di sistema portuale e compresi nella rete centrale della TEN-T appartengono alla categoria II, classe I. I porti, o specifiche aree portuali, situati nella circoscrizione terri-

toriale di un'Autorità di sistema portuale e non compresi nella rete centrale della TEN-T appartengono alla categoria II, classe II. I porti, o specifiche aree portuali, non appartenenti alla categoria I né situati nella circoscrizione territoriale di un'Autorità di sistema portuale appartengono alla categoria II, classe III »;

c) al comma 3, l'alinea è sostituito dal seguente: « Nei porti, o nelle specifiche aree portuali, di cui alla categoria II, classi I, II e III, le aree sono assegnate a una o più delle seguenti categorie funzionali: »;

d) dopo il comma 3 sono inseriti i seguenti:

« 3-bis. Le destinazioni d'uso ammesse per ciascuna categoria funzionale sono individuate ai sensi dell'articolo 5, comma 1-ter.

3-ter. Ai fini dell'adozione degli strumenti di pianificazione e programmazione di cui agli articoli 4-ter e 5.1, i porti di cui alla categoria II, classi I e II, sono integrati nella Rete italiana della portualità, il cui sviluppo e la cui promozione sono affidate alla società di cui all'articolo 5-ter.

3-quater. Spettano allo Stato gli oneri per la realizzazione delle opere nei porti di cui alla categoria I.

3-quinquies. Lo Stato contribuisce al finanziamento delle spese per la realizzazione di nuove opere infrastrutturali e per la manutenzione straordinaria nei porti di cui alla categoria II, classi I e II, individuate dal Piano di cui all'articolo 4-ter, nei limiti delle risorse individuate nell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1. Le regioni o i comuni interessati possono comunque intervenire con proprie risorse, in concorso con lo Stato o in sostituzione di esso, per la realizzazione delle opere infrastrutturali nei porti di cui alla categoria II, classi I e II.

3-sexies. Spetta a ciascuna Autorità di sistema portuale l'onere per la realizzazione delle opere infrastrutturali e degli interventi di manutenzione straordinaria non compresi nel Piano di cui all'articolo 4-ter, degli interventi di manutenzione ordinaria nonché degli interventi di cui all'articolo 5-quater, comma 3, nei porti compresi nella propria circoscrizione.

3-septies. Spetta alla regione o alle regioni interessate l'onere per la realizzazione degli interventi per la realizzazione di nuove opere infrastrutturali, per la manutenzione straordinaria e per la manutenzione ordinaria nei porti di cui alla categoria II, classe III »;

e) i commi 4, 5 e 6 sono abrogati.

Art. 5.

(Introduzione dell'articolo 4-ter della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente l'individuazione delle infrastrutture strategiche del settore portuale da realizzare in via prioritaria)

1. Dopo l'articolo 4-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è inserito il seguente:

« Art. 4-ter. — *(Individuazione delle infrastrutture strategiche del settore portuale da realizzare in via prioritaria)* — 1. Al fine di potenziare il sistema della Rete italiana della portualità e di valorizzare le aree e i beni del demanio marittimo secondo una visione unitaria e integrata, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentiti la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, di cui all'articolo 11-ter della presente legge, e il Comitato interministeriale per le politiche del mare, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, è adottato, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, previa ricognizione dei fabbisogni infrastrutturali individuati da ciascuna Autorità di sistema portuale, il Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale e di rilevanza internazionale e nazionale.

2. Il Piano di cui al comma 1 definisce, in ordine di priorità, l'elenco degli interventi strategici di realizzazione di nuove opere infrastrutturali e di manutenzione straordinaria nelle aree comprese nelle cir-

coscrizioni delle Autorità di sistema portuale di cui alla presente legge, da affidare in concessione alla società di cui all'articolo 5-ter.

3. L'elenco di cui al comma 2 è trasmesso a ciascuna Autorità di sistema portuale territorialmente competente, per l'acquisizione dei pareri dell'autorità marittima, dell'ufficio di sanità marittima, aerea e di frontiera, dell'azienda sanitaria locale e del comando provinciale dei vigili del fuoco, prodromici all'approvazione e all'esecuzione degli interventi affidati alla società di cui all'articolo 5-ter.

4. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, emana le direttive di coordinamento per gli interventi di competenza delle regioni, da realizzare in conformità ai piani regionali dei trasporti o ai piani di sviluppo economico-produttivo.

5. Il Piano di cui al comma 1 è aggiornato almeno ogni quinquennio, con le modalità previste dal medesimo comma 1, tenuto conto dello stato di avanzamento degli interventi nonché dei nuovi fabbisogni di sviluppo in rete del settore portuale ».

Art. 6.

(Modifiche all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente il documento di programmazione strategica di sistema e il piano regolatore portuale)

1. All'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1:

1) all'alinea, le parole: « nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica » sono sostituite dalle seguenti: « , con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica nonché con l'accordo di programma di cui all'articolo 5.1 »;

2) alla lettera b), le parole: « che comprendono, oltre alla circoscrizione ter-

ritoriale dell'Autorità di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale » sono soppresse;

b) al comma 1-*bis*, le parole: « dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-*ter* della presente legge » sono sostituite dalle seguenti: « dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, di cui all'articolo 11-*ter* della presente legge. In caso di mancanza di accordo si applicano le disposizioni dell'articolo 14-*quinq*ues della legge 7 agosto 1990, n. 241, in quanto compatibili »;

c) dopo il comma 1-*bis* è inserito il seguente:

« 1-*bis.1*. Quando nell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1 o nei suoi aggiornamenti annuali sono contenuti interventi la cui realizzazione richiede una modifica delle scelte operate ai sensi del comma 1, lettere c) e d), le Autorità di sistema portuale procedono tempestivamente alla revisione del DPSS mediante appositi atti aggiuntivi. Gli atti aggiuntivi sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale e approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti »;

d) al comma 1-*ter*:

1) le parole: « (PRP), che individua analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate » sono sostituite dalle seguenti: « (PRP). Il PRP individua, per ciascuna area compresa nell'ambito portuale, le destinazioni d'uso omogenee, in relazione ai carichi urbanistici e ambientali, ammesse nell'ambito delle categorie funzionali di cui all'articolo 4, comma 3, »;

2) il secondo e il terzo periodo sono soppresi;

e) al comma 1-*quinquies*:

1) al terzo periodo sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti »;

2) al quarto periodo, le parole: « Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili » sono sostituite dalle seguenti: « Ministero delle infrastrutture e dei trasporti »;

f) il comma 1-*sexies* è sostituito dal seguente:

« 1-*sexies*. Nel caso in cui sia necessario realizzare opere contenute nell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1 ovvero si ravvisi la necessità di realizzare opere in via d'urgenza e sia in vigore un PRP antecedente all'inserimento dell'opera nell'accordo di programma o comunque non coerente con le esigenze di realizzazione dell'intervento, la determinazione conclusiva della conferenza di servizi di cui all'articolo 38, comma 10, del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, che sancisce l'intesa tra gli enti interessati, ha effetto di variante al PRP »;

g) il comma 1-*septies* è abrogato;

h) al comma 2, secondo periodo, le parole: « di grande infrastrutturazione » sono sostituite dalla seguente: « infrastrutturali »;

i) al comma 2-*bis*, lettera b), dopo le parole: « parere non ostativo, nonché » è inserita la seguente: « , contestualmente, »;

l) il comma 3 è abrogato;

m) al comma 3-*bis*, primo periodo, le parole: « al comma 3, nei quali non è istituita l'Autorità di sistema portuale » sono sostituite dalle seguenti: « alla categoria II, classe III »;

n) il comma 3-*ter* è sostituito dal seguente:

« 3-*ter*. I PRP adottati ai sensi del comma 2-*bis*, lettera a), sono sottoposti, contestualmente all'invio dei medesimi ai soggetti di cui al comma 2-*bis*, lettera b), ai sensi della

normativa vigente in materia, alla procedura di VAS. Le varianti generali ai piani regolatori portuali sono sottoposte al procedimento previsto per l'approvazione del piano regolatore portuale, con riduzione dei termini di cui al comma 2-*bis*, lettera *b*), a trenta giorni, per i pareri del comune e della regione interessati, e a quarantacinque giorni, per i pareri del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Consiglio superiore dei lavori pubblici »;

o) il comma 4 è sostituito dal seguente:

« 4. Il Presidente dell'Autorità di sistema portuale, di propria iniziativa o su richiesta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, della regione o del comune interessati, può promuovere e proporre al Comitato di gestione, per la successiva adozione, varianti localizzate al PRP concernenti le categorie funzionali assegnate alle aree portuali e retro-portuali nonché i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio »;

p) il comma 4-*bis* è sostituito dal seguente:

« 4-*bis*. Le varianti localizzate al PRP di cui al comma 4 sono sottoposte alla procedura di verifica di assoggettabilità a VAS, ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. Per gli ulteriori aspetti si applica il procedimento previsto per l'approvazione delle varianti generali di cui al comma 3-*ter* »;

q) il comma 4-*ter* è abrogato;

r) al comma 5:

1) al primo periodo, dopo le parole: « delle aree portuali » sono inserite le seguenti: « e retro-portuali »;

2) dopo il primo periodo è inserito il seguente: « Il mutamento di destinazione d'uso nell'ambito della medesima categoria funzionale costituisce modifica che non altera in modo sostanziale la struttura del PRP ai sensi del primo periodo »;

s) al comma 5-*bis*:

1) al primo periodo, dopo le parole: « della Autorità di sistema portuale » sono

inserite le seguenti: « , per gli interventi di manutenzione ordinaria, e della società di cui all'articolo 5-ter, per gli interventi di manutenzione straordinaria o per le nuove opere infrastrutturali, »;

2) il secondo periodo è sostituito dal seguente: « Fatto salvo quanto previsto dal presente articolo e dalle norme vigenti in materia di autorizzazione di impianti e infrastrutture energetiche nonché di opere ad essi connesse, l'esecuzione di lavori nei porti è autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, all'esito di apposita conferenza di servizi indetta dall'Autorità di sistema portuale, per gli interventi di cui all'articolo 5-quater, comma 3, e dalla società di cui all'articolo 5-ter, per gli interventi di cui all'articolo 5-ter, comma 2, lettera a), della presente legge, ai sensi dell'articolo 14-quater della legge 7 agosto 1990, n. 241, cui sono convocate tutte le amministrazioni competenti »;

t) al comma 5-ter, le parole: « dell'articolo 27 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 » sono sostituite dalle seguenti: « dell'articolo 38 del codice di cui al decreto legislativo n. 36 del 2023 » e le parole: « all'articolo 27 del citato decreto legislativo n. 50 del 2016 » sono sostituite dalle seguenti: « all'articolo 38 del codice di cui al decreto legislativo n. 36 del 2023 »;

u) al comma 7, le parole: « classi II e III » sono sostituite dalle seguenti: « classe III »;

v) i commi 8, 9, 10 e 11 sono abrogati.

Art. 7.

(Introduzione dell'articolo 5.1 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente l'accordo di programma per l'attuazione del Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo)

1. Dopo l'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è inserito il seguente:

« Art. 5.1. – *(Accordo di programma)* –
1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti definisce con la società Porti d'Italia S.p.A., di cui all'articolo 5-ter, un

accordo di programma di durata quinquennale quale strumento attuativo del Piano adottato ai sensi dell'articolo 4-ter, nel rispetto delle priorità ivi indicate e, comunque, nei limiti della dotazione finanziaria annuale del Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo, di cui all'articolo 27-bis.

2. L'accordo di programma indica, per ciascun intervento, il relativo codice unico di progetto (CUP) ai sensi dell'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, e stabilisce il cronoprogramma di approvazione, affidamento ed esecuzione dei lavori, le relative modalità di verifica e monitoraggio da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nonché la stima del costo dell'opera, con l'indicazione della misura del concorso dello Stato al suo finanziamento, nei limiti della dotazione del Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo, di cui all'articolo 27-bis della presente legge. I progetti relativi agli interventi contenuti nell'accordo di programma sono corredati del documento di fattibilità delle alternative progettuali, previsto dall'articolo 2 dell'allegato I.7 al codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36. L'erogazione dei finanziamenti relativi ai singoli interventi di cui al primo periodo è subordinata alla verifica del rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Per gli interventi che non soddisfano le condizioni di esenzione dall'obbligo di notifica previste dai regolamenti europei applicabili, l'erogazione delle risorse è sospesa fino all'avvenuto rilascio dell'autorizzazione da parte della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

3. Lo schema dell'accordo di programma è sottoposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti all'approvazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), che adotta la relativa deliberazione entro trenta giorni. La deliberazione del CIPESS è sottoposta al controllo di legittimità da parte della Corte dei conti ai sensi dell'articolo 41, comma 5, del de-

creto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Al fine di permettere una più celere realizzazione degli interventi, è consentita anche la registrazione parziale della deliberazione, che diviene efficace limitatamente alle parti ammesse a registrazione. In tal caso, il CIPESS può adottare, su richiesta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, una deliberazione integrativa o modificativa delle parti non ammesse a registrazione.

4. Lo schema dell'accordo di programma è sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Porti d'Italia S.p.A. entro quindici giorni dalla data di registrazione da parte della Corte dei conti della deliberazione di approvazione. L'accordo di programma è trasmesso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro cinque giorni dalla data di sottoscrizione, alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica, al Ministero dell'economia e delle finanze e al CIPESS.

5. Entro il 30 settembre di ciascun anno la società Porti d'Italia S.p.A. trasmette al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'economia e delle finanze una relazione sullo stato di attuazione dell'accordo di programma, ivi compreso lo stato di avanzamento delle opere e degli interventi sulla base delle informazioni desumibili dal sistema di monitoraggio ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

6. L'accordo di programma può essere sottoposto ad aggiornamenti annuali, tenuto conto dello stato di avanzamento degli interventi e delle risorse disponibili. Gli aggiornamenti di importo pari o inferiore a 2 miliardi di euro, al netto delle risorse finalizzate per legge a specifici interventi, sono approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa informativa al CIPESS. Per gli aggiornamenti di importo superiore a 2 miliardi di euro, al netto delle risorse finalizzate per legge a specifici interventi, si applica la procedura di cui ai commi 3 e 4.

7. L'accordo di programma è trasmesso a ciascuna Autorità di sistema portuale territorialmente competente per l'acquisizione dei pareri dell'autorità marittima, dell'ufficio di sanità marittima, aerea e di frontiera, dell'azienda sanitaria locale e del comando provinciale dei vigili del fuoco, prodromici all'approvazione e all'esecuzione degli interventi affidati alla società Porti d'Italia S.p.A. ».

Art. 8.

(Modifiche all'articolo 5-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente le operazioni di dragaggio nelle aree portuali e marino-costiere)

1. All'articolo 5-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1 è premesso il seguente:

« 01. Il presente articolo disciplina le modalità di svolgimento delle operazioni di dragaggio nelle aree portuali e marino-costiere, da eseguire in siti di bonifica di interesse nazionale, ai sensi dei commi 1, 2, 3, 4, 5 e 6, o anche al di fuori di siti di bonifica di interesse nazionale, nel rispetto delle disposizioni dei commi 8-bis, 8-ter, 8-quater, 8-quinquies e 8-sexies »;

b) ai commi 1, primo periodo, e 6, primo periodo, le parole: « marino costiere » sono sostituite dalla seguente: « marino-costiere »;

c) i commi 1-bis e 8 sono abrogati;

d) dopo il comma 8 sono aggiunti i seguenti:

« 8-bis. Per le operazioni di dragaggio nelle aree portuali e marino-costiere nonché nei bacini idrici, anche se non posti in siti di interesse nazionale, sono utilizzate le modalità e le migliori tecnologie disponibili finalizzate a mitigare i rischi di propagazione di contaminanti, ove presenti. Le attività di dragaggio nelle infrastrutture portuali del territorio nazionale e nelle acque marino-costiere, anche al di fuori dei siti di bonifica di interesse nazionale, sono inter-

venti di pubblica utilità, indifferibili e urgenti e costituiscono, ove necessario, variante al piano regolatore portuale.

8-ter. L'autorizzazione alle attività di dragaggio è rilasciata a seguito di un procedimento unico, al quale partecipano tutte le amministrazioni interessate, svolto nel rispetto del principio di semplificazione e con le modalità stabilite dalla legge 7 agosto 1990, n. 241. L'autorizzazione è rilasciata con il provvedimento conclusivo della conferenza di servizi di cui all'articolo 14-ter della citata legge n. 241 del 1990, da convocare da parte dell'autorità competente individuata ai sensi del decreto di cui all'articolo 109, comma 2, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e costituisce titolo per l'esecuzione dei lavori in conformità al progetto approvato. Il termine per la conclusione del procedimento unico non può essere superiore a novanta giorni. Resta ferma la disciplina del procedimento di valutazione di impatto ambientale, ove richiesta. Le amministrazioni interessate nell'ambito del nuovo procedimento autorizzativo svolgono le proprie attività con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

8-quater. Al fine di promuovere, fuori dei siti di bonifica di interesse nazionale, politiche di sostenibilità ed economia circolare, incentivando operazioni di recupero dei rifiuti e di riutilizzo dei materiali provenienti dalla realizzazione degli interventi infrastrutturali nonché di quelli provenienti dalle operazioni di dragaggio, le Autorità di sistema portuale, acquisiti i pareri vincolanti della regione, dell'agenzia regionale per la protezione ambientale, dell'ufficio di sanità marittima, aerea e di frontiera e dell'azienda sanitaria locale territorialmente competenti, da rendere entro quindici giorni dalla richiesta, approvano il progetto per la gestione integrata e circolare dei rifiuti e dei materiali che ne garantisca il miglior utilizzo, anche in siti diversi da quello di origine, secondo i criteri e le condizioni di cui agli articoli 109, comma 1, e 184-quater, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nel rispetto della disciplina nazionale e dell'Unione europea in materia di gestione dei

rifiuti. Il progetto di cui al primo periodo prevede altresì l'individuazione dei siti di stoccaggio provvisorio o di deposito temporaneo, compresa l'eventuale realizzazione di casse di colmata in mare. Il progetto di cui al primo periodo, previo accertamento delle caratteristiche dei materiali e dei rifiuti mediante apposite indagini analitiche, prevede l'utilizzo:

a) dei materiali di escavo di fondali marini o salmastri o di terreni litoranei emersi, ai sensi dell'articolo 109, comma 1, lettera a), del decreto legislativo n. 152 del 2006, nel rispetto di quanto previsto dal regolamento di cui al decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 15 luglio 2016, n. 173;

b) di inerti, materiali geologici inorganici e manufatti, ove ne siano dimostrate la compatibilità e l'innocuità ambientale, ai sensi dell'articolo 109, comma 1, lettera b), del decreto legislativo n. 152 del 2006;

c) di sottoprodotti che soddisfano le condizioni e i criteri di cui all'articolo 184-bis del decreto legislativo n. 152 del 2006, comprensivi dei materiali geologici naturali e inorganici, idonei in termini di caratteristiche qualitative e granulometriche, derivanti da scavi in roccia oppure dall'escavo di substrati naturali appartenenti all'originale litorale o al fondale sottostante di pertinenza demaniale;

d) di inerti e materiali geologici inorganici che cessano di essere rifiuto a seguito di un'operazione di recupero, compreso il riciclaggio, nel rispetto delle condizioni di cui agli articoli 184-ter, comma 1, o 184-quater, commi 1 e 2, del decreto legislativo n. 152 del 2006.

8-quinquies. Il progetto di cui al comma 8-quater comprende un cronoprogramma delle attività finalizzate al deposito temporaneo dei materiali, al recupero dei rifiuti e al riutilizzo dei materiali provenienti dalla realizzazione degli interventi, con l'indicazione dei quantitativi massimi dei rifiuti recuperati e dei materiali di cui è previsto il riutilizzo, suddivisi per opera, tipologia di materiale e caratteristiche, nonché le dichiarazioni di conformità da parte di cia-

scun produttore, detentore o utilizzatore dei materiali, rese ai sensi degli articoli 46 e 47 del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, attestanti il rispetto delle condizioni previste dal comma 8-*quater* del presente articolo. Le dichiarazioni di conformità di cui al primo periodo contengono anche l'indicazione della tipologia e della quantità dei materiali oggetto di ciascun utilizzo, le attività di gestione necessarie, i siti di origine e di destinazione e le modalità di impiego previste. Il progetto comprende altresì i risultati e le procedure di campionamento e caratterizzazione dei materiali e dei rifiuti di cui al comma 8-*quater*.

8-*sexies*. L'approvazione del progetto di cui al comma 8-*quater* sostituisce tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi, comunque denominati, necessari alla realizzazione degli interventi contenuti nel medesimo progetto, ivi comprese le autorizzazioni di cui all'articolo 109 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. Eventuali interventi contenuti nel progetto da assoggettare a valutazioni di compatibilità ambientale restano sottoposti alla disciplina prevista dalla parte seconda del decreto legislativo n. 152 del 2006. Le Autorità di sistema portuale, ove necessario, provvedono all'aggiornamento del progetto con le modalità di cui ai commi 8-*quater* e 8-*quinquies* ».

Art. 9.

(Introduzione degli articoli 5-ter, 5-quater, 5-quinquies, 5-sexies e 5-septies della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernenti la società Porti d'Italia S.p.A.)

1. Dopo l'articolo 5-*bis* della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono inseriti i seguenti:

« Art. 5-*ter*. — (Società Porti d'Italia S.p.A.)
— 1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, è

costituita la società per azioni “Porti d’Italia S.p.A.”, titolare di diritti speciali ed esclusivi di cui alla presente legge. Con lo stesso provvedimento sono definiti l’atto costitutivo e lo statuto sociale, sono nominati gli organi sociali per il primo periodo di durata in carica, sono stabilite le remunerazioni degli stessi organi ai sensi dell’articolo 2389, primo comma, del codice civile, sono definiti i criteri, con riferimento a valori di mercato, per la remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche da parte del consiglio di amministrazione ai sensi dell’articolo 2389, terzo comma, del codice civile, in deroga all’articolo 23-bis del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, ed è individuata la data di avvio dell’operatività della società medesima. Le successive modifiche allo statuto e le successive nomine dei componenti degli organi sociali sono deliberate a norma del codice civile.

2. La società ha come oggetto sociale lo sviluppo e la promozione della Rete italiana della portualità, di cui all’articolo 4, comma 3-ter, attraverso:

a) lo svolgimento, in regime di concessione, ai sensi dell’articolo 5-*quater*, dei servizi di interesse pubblico generale connessi alla realizzazione di investimenti strategici di rilevanza internazionale e nazionale in opere infrastrutturali e in interventi di manutenzione straordinaria di cui all’articolo 1-*bis*, comma 1, lettere a) e b), individuati dal Piano di cui all’articolo 4-*ter*, nei limiti di quanto previsto dall’articolo 56-*ter* del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, nei porti della categoria II, classi I e II, nonché delle attività strumentali all’efficiente erogazione di tali servizi, anche mediante la stipulazione di convenzioni con le Autorità di sistema portuale per il coordinamento delle attività di comune interesse;

b) lo svolgimento, in regime di mercato, all’estero o in Italia, di attività di progettazione e realizzazione di opere infrastrutturali attinenti alle attività marittime e portuali, nonché l’effettuazione di consulenze, studi, ricerche e prestazioni di

servizi, anche di ingegneria, nel settore delle infrastrutture portuali, compresi gli interventi intermodali, in coerenza con le disposizioni di cui all'articolo 5-*quinquies*.

3. Il capitale sociale della società è determinato in 10 milioni di euro. A tal fine è autorizzata la spesa di 1 milione di euro per l'anno 2026 e di 9 milioni di euro per l'anno 2027. Il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato a sottoscrivere e versare il capitale sociale anche in più rate. Le azioni sono attribuite al Ministero dell'economia e delle finanze, che esercita i diritti dell'azionista d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al quale ultimo sono attribuite funzioni di controllo e vigilanza tecnica e operativa sulla società in ordine alle attività di cui al comma 2, lettera *a*).

4. Il consiglio di amministrazione della società è composto da cinque membri, di cui due designati dal Ministero dell'economia e delle finanze, due designati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e uno designato dalla Presidenza del Consiglio dei ministri. Il presidente è nominato tra i membri designati dal Ministero dell'economia e delle finanze e l'amministratore delegato è nominato tra i membri designati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

5. Il collegio sindacale della società è composto da cinque membri, di cui tre membri effettivi e due supplenti. Due membri effettivi, di cui uno in qualità di presidente del collegio sindacale, e un membro supplente sono designati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un membro effettivo e un membro supplente sono designati dal Ministero dell'economia e delle finanze.

6. Alla società non si applicano le disposizioni degli articoli 11, commi 6 e 7, e 19 del testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, e dell'articolo 5, comma 9, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135.

Art. 5-*quater*. — (*Attività della società Porti d'Italia S.p.A. svolta in regime di con-*

cessione) – 1. Alla società Porti d'Italia S.p.A. sono attribuiti in concessione, per la durata di novantanove anni, i compiti di cui all'articolo 5-ter, comma 2, lettera a). Tutte le attività, nonché i diritti, attribuiti o riservati per legge o con atti amministrativi alle Autorità di sistema portuale in relazione ai compiti di cui al primo periodo sono conferiti a titolo di concessione alla società.

2. Nello svolgimento dei compiti di cui all'articolo 5-ter, comma 2, lettera a), la società provvede a:

a) realizzare il progressivo miglioramento e lo sviluppo della Rete italiana della portualità, con gli obiettivi della piena integrazione della medesima nella TEN-T e nei circuiti transnazionali della logistica portuale nonché della promozione delle connessioni interportuali e intermodali, attraverso l'attuazione dell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1;

b) progettare e realizzare, sia direttamente sia tramite appalto o concessione, ai sensi del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, nel rispetto del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 dicembre 2022, n. 202, interventi di costruzione di opere infrastrutturali e di manutenzione straordinaria, di cui all'articolo 5-ter, comma 2, lettera a), della presente legge, nei porti compresi nelle circoscrizioni delle Autorità di sistema portuale; nell'ambito di tale attività, la società approva i progetti dei lavori e ad essa compete l'emanazione di tutti gli atti del procedimento espropriativo ai sensi del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327;

c) stipulare convenzioni con le Autorità di sistema portuale ai sensi dell'articolo 5-sexies;

d) vigilare sull'esecuzione dei lavori;

e) realizzare e partecipare a studi, ricerche e sperimentazioni in materia di viabilità, traffico e circolazione;

f) curare le strategie commerciali e di promozione della Rete italiana della portualità.

3. Sono esclusi dalle attività affidate in concessione alla società le attività infrastrutturali non connesse al trasporto, compresa la realizzazione di impianti di produzione industriale che operano nell'area portuale, gli uffici o i negozi e le sovrastrutture portuali.

4. La concessione di cui al comma 1 è assentita con decreto, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto, per quanto attiene agli aspetti finanziari, con il Ministro dell'economia e delle finanze. La disciplina della concessione è stabilita nella convenzione di concessione, la quale prevede, tra l'altro:

a) le modalità di realizzazione, da parte della società, degli interventi individuati ai sensi dell'articolo 5-ter, comma 2, lettera a), secondo le disposizioni e le procedure previste dalla legislazione vigente, ivi compreso il ricorso ai contratti di concessione a terzi, per la manutenzione, il miglioramento e l'adeguamento dei porti della Rete italiana della portualità e per la realizzazione di nuove opere portuali, nonché le modalità e i termini per il collaudo dei nuovi interventi;

b) le modalità di sottoposizione dei progetti di fattibilità tecnica ed economica relativi agli interventi affidati in concessione ai sensi del presente articolo al Consiglio superiore dei lavori pubblici per l'espressione del parere obbligatorio ai sensi dell'articolo 47, comma 3, del codice di cui al decreto legislativo n. 36 del 2023;

c) le modalità di svolgimento, in relazione agli interventi di cui alla lettera a), dell'attività di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, e della consegna delle opere realizzate e delle relative pertinenze alle Autorità di sistema portuale dopo il collaudo;

d) le modalità di esercizio dei poteri di vigilanza sull'attività del concessionario da parte del concedente;

e) le penali e le ipotesi di decadenza dalla concessione, con le relative procedure, nonché i criteri e le modalità per l'acquisizione allo Stato delle opere in corso di realizzazione;

f) le modalità per l'erogazione delle risorse finanziarie occorrenti per lo svolgimento dei compiti affidati in concessione, in coerenza con quanto previsto dall'accordo di programma di cui all'articolo 5.1 nonché dall'articolo 27-bis;

g) l'assunzione, da parte della società, di tutti i costi di progettazione, di costruzione e di manutenzione straordinaria degli interventi e delle opere alla medesima affidati ai sensi dell'articolo 4-ter, nel rispetto di quanto previsto dall'accordo di programma;

h) le modalità di definizione e di revisione periodica del piano economico-finanziario e il contributo, determinato ai sensi dell'articolo 5.1, comma 2;

i) le modalità di reperimento, da parte della società, degli ulteriori mezzi finanziari occorrenti per la realizzazione delle prestazioni affidate.

5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, per quanto attiene agli aspetti finanziari, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, è approvato lo schema della convenzione di concessione. Con le medesime modalità sono approvate le eventuali successive modifiche della convenzione di concessione.

6. La società adotta sistemi di contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali o esclusivi previste dal presente articolo. È fatto divieto alla società di utilizzare risorse pubbliche per finanziare, direttamente o indirettamente, le attività svolte in regime di mercato di cui all'articolo 5-quinquies. A tal fine la società adotta un modello di separazione organizzativa e funzionale idoneo a garantire la netta distinzione tra le strutture dedicate alle funzioni di interesse pubblico e quelle dedicate

alle attività di mercato, assicurando l'assenza di trasferimenti incrociati di risorse.

Art. 5-*quinquies*. — (*Attività della società Porti d'Italia S.p.A. svolta in regime di mercato*) — 1. La società Porti d'Italia S.p.A. può, al di fuori dell'ambito della concessione di cui all'articolo 5-*quater*, operare, direttamente o attraverso società, consorzi o imprese partecipate, per la progettazione e la realizzazione di opere infrastrutturali attinenti alle attività marittime e portuali nonché effettuare consulenze, studi, ricerche e prestazioni di servizi, anche di ingegneria, nel settore delle infrastrutture portuali, anche intermodali.

2. È fatto divieto alla società di svolgere le attività di cui al comma 1 qualora esse determinino, anche potenzialmente, un conflitto di interessi con i compiti e le funzioni esercitati in regime di concessione ai sensi dell'articolo 5-*quater* o qualora tali attività possano alterare le condizioni di parità concorrenziale nel mercato di riferimento in ragione della titolarità dei diritti speciali o esclusivi a essa attribuiti.

Art. 5-*sexies*. — (*Coordinamento tra la società Porti d'Italia S.p.A. e le Autorità di sistema portuale per le attività di comune interesse*) — 1. La società Porti d'Italia S.p.A. stipula con la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, di cui all'articolo 11-*ter*, una convenzione-quadro per la definizione delle modalità di svolgimento delle attività di comune interesse, relative, in particolare:

a) al rilascio, da parte dell'Autorità di sistema portuale territorialmente competente, entro trenta giorni dalla data di comunicazione dell'avvio dei lavori da parte della società, degli atti di assenso, concerto o nulla osta propedeutici all'esecuzione di un intervento contenuto nell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1, compresa l'esenzione dal pagamento del canone di occupazione delle aree di cantiere;

b) alla realizzazione, da parte della società, degli interventi contenuti nell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1, al fine di regolare le interferenze sulla

gestione dei servizi portuali di competenza delle Autorità di sistema portuale;

c) alla regolazione delle eventuali interferenze tra la realizzazione degli interventi infrastrutturali affidati alla società in attuazione dell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1 e gli interventi autorizzati, anche mediante affidamento in concessione, dalle Autorità di sistema portuale;

d) alle modalità di affidamento congiunto da parte della società e delle Autorità di sistema portuale territorialmente competenti, nel rispetto delle disposizioni del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, e in coerenza con quanto previsto dal regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 dicembre 2022, n. 202, delle concessioni di lavori e servizi aventi ad oggetto la realizzazione di un intervento contenuto nell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1 della presente legge e la gestione dei servizi portuali nella medesima area e nelle relative pertinenze; le predette concessioni possono essere affidate anche mediante ricorso alla finanza di progetto;

e) alla stipulazione tra la società e le Autorità di sistema portuale territorialmente competenti di contratti di comodato ai sensi dell'articolo 1803 del codice civile aventi ad oggetto la consegna alla società di locali e immobili compresi nell'ambito portuale per lo svolgimento dell'attività alla medesima affidata in concessione ai sensi dell'articolo 5-*quater*;

f) al trasferimento del personale alla società ai sensi dell'articolo 23, commi 6-*bis* e 6-*ter*;

g) alla definizione delle modalità e dei criteri con cui, a titolo di avalimento, la società e le Autorità di sistema portuale possono impegnarsi a mettere reciprocamente a disposizione le dotazioni tecniche e le risorse umane e strumentali di cui necessitano per lo svolgimento delle attività di comune interesse.

2. In sede di sottoscrizione della convenzione-quadro di cui al comma 1, le parti

si impegnano ad attuare le relative attività con le risorse umane, tecniche e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

3. La convenzione-quadro di cui al comma 1 è trasmessa al Ministero dell'economia e delle finanze e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'acquisizione di un parere preventivo, di natura vincolante, da esprimere entro trenta giorni dalla data di trasmissione dell'atto.

4. La società Porti d'Italia S.p.A., entro novanta giorni dalla data della stipulazione della convenzione-quadro di cui al comma 1, sottoscrive convenzioni attuative con ciascuna Autorità di sistema portuale in conformità a quanto previsto dalla predetta convenzione-quadro. Decorso inutilmente il termine di cui al primo periodo, alla Direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è attribuito il potere di sottoscrivere, in via sostitutiva, le convenzioni attuative con la medesima società in luogo delle Autorità di sistema portuale.

5. In caso di inadempimento della convenzione attuativa di cui al comma 4 da parte dell'Autorità di sistema portuale, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può nominare un commissario *ad acta*, al quale attribuisce il potere di adottare, in via sostitutiva, gli atti e i provvedimenti comunque necessari all'esecuzione della predetta convenzione, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 5-septies. — (*Rapporti di lavoro e procedure di competenza della società Porti d'Italia S.p.A. e controlli sulla gestione della medesima*) — 1. Per le proprie esigenze, la società Porti d'Italia S.p.A. può stipulare contratti di lavoro autonomo e di lavoro subordinato.

2. La società Porti d'Italia S.p.A. può avvalersi del personale delle società partecipate dallo Stato, in regime di distacco ai sensi dell'articolo 30 del decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, per l'espletamento delle attività tecniche e scientifiche

e dell'attività di direzione dei lavori funzionali alla realizzazione dei compiti di cui all'articolo 5-ter, comma 2, lettera a), entro un contingente massimo di centocinquanta unità di personale. Il trattamento economico fondamentale e accessorio del personale di cui al presente comma è a carico della società.

3. La società Porti d'Italia S.p.A. può, nei limiti delle risorse disponibili, stipulare, anche in deroga alla disciplina del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, a eccezione delle norme che costituiscono attuazione delle disposizioni delle direttive 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, e 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, apposite convenzioni, anche a titolo oneroso, con società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato ai fini dell'assistenza tecnica, operativa e gestionale.

4. La società Porti d'Italia S.p.A. è iscritta di diritto nell'elenco di cui all'articolo 63, comma 1, del codice di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, per la progettazione, l'affidamento e l'esecuzione delle opere e degli interventi alla medesima affidati.

5. Il controllo della Corte dei conti sulla gestione finanziaria della società Porti d'Italia S.p.A. è svolto con le modalità previste dall'articolo 12 della legge 21 marzo 1958, n. 259.

6. La società Porti d'Italia S.p.A. può avvalersi del patrocinio dell'Avvocatura dello Stato, ai sensi dell'articolo 43 del testo unico delle leggi e delle norme giuridiche sulla rappresentanza e difesa in giudizio dello Stato e sull'ordinamento dell'Avvocatura dello Stato, di cui al regio decreto 30 ottobre 1933, n. 1611, per lo svolgimento dei compiti e delle funzioni alla medesima attribuiti in regime di concessione ai sensi dell'articolo 5-*quater* della presente legge.

7. Alle controversie relative alle procedure di espropriazione, con esclusione di quelle relative alla determinazione delle indennità espropriative, e alle procedure di progettazione, approvazione e realizzazione degli interventi contenuti nell'ac-

cordo di programma di cui all'articolo 5.1 della presente legge si applica l'articolo 125 del codice del processo amministrativo, di cui all'allegato 1 al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104, in ogni caso senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ».

Art. 10.

(Modifiche all'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente le Autorità di sistema portuale)

1. All'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, alinea, la parola: « quindici » è sostituita dalla seguente: « sedici »;

b) al comma 2-bis, lettera a), le parole: « di rilevanza economica regionale o di un porto di rilevanza economica nazionale la cui gestione è stata trasferita alla regione » sono sostituite dalle seguenti: « di categoria II, classe III, »;

c) al comma 4:

1) alla lettera b), le parole: « ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali » sono sostituite dalle seguenti: « ivi comprese le operazioni di dragaggio di manutenzione dei fondali, ferme restando le prerogative della società di cui all'articolo 5-ter »;

2) alla lettera d) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , ferme restando le prerogative della società di cui all'articolo 5-ter »;

d) il comma 9-ter è sostituito dal seguente:

« 9-ter. Non costituisce esercizio di attività commerciali, in quanto esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici, l'attività di prelievo autoritativa delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni per operazioni portuali di cui all'articolo 16. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro

dell'economia e delle finanze, sono stabiliti i limiti minimi e massimi per ciascuna tipologia di prelievi nonché i criteri per la determinazione degli stessi. Ciascuna Autorità di sistema portuale determina l'importo delle predette tasse all'interno dei limiti previsti, destinando le quote di propria spettanza alla copertura dei costi per la manutenzione ordinaria e lo sviluppo delle parti comuni dell'ambito portuale destinate alla difesa del territorio, al controllo e alla tutela della sicurezza del traffico marittimo e del lavoro in ambito portuale, alla viabilità generale e ad attività che si connotano come estrinsecazione di potestà pubbliche nonché alle operazioni di dragaggio di mantenimento dei fondali, oltre che alla copertura di quota parte dei costi generali. Le Autorità di sistema portuale sono tenute alla rendicontazione dei predetti costi con le modalità stabilite dal decreto di cui al secondo periodo. Tale rendicontazione è trasmessa tempestivamente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini dell'esercizio dei poteri di vigilanza di cui all'articolo 12. Le quote delle tasse di cui al primo periodo destinate al Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di cui all'articolo 27-bis sono vincolate alla realizzazione degli interventi contenuti nell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1 »;

e) al comma 9-*quater* è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « I risparmi derivanti dalla deduzione di cui al primo periodo confluiscono nell'avanzo di amministrazione vincolato di ciascuna Autorità di sistema portuale e sono destinati alla copertura dei costi di cui al comma 9-*ter*, terzo periodo, con distinta rendicontazione ai sensi del comma 9-*ter*, quarto e quinto periodo »;

f) al comma 10, le parole: « mediante procedura di evidenza pubblica, secondo quanto previsto dal decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 » sono sostituite dalle seguenti: « nel rispetto delle disposizioni del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 dicembre 2022, n. 202 »;

g) al comma 14, le parole: « Decorsi tre anni dalla data di entrata in vigore del

decreto di cui all'articolo 8, comma 1, lettera *f*), della legge 7 agosto 2015, n. 124, con decreto » sono sostituite dalle seguenti: « Con decreto »;

h) dopo il comma 14 è inserito il seguente:

« *14-bis*. Al verificarsi, per la terza volta nell'arco di un quadriennio, di un risultato di competenza dell'esercizio negativo, asseverato dal Collegio dei revisori dei conti nell'ambito dei compiti di cui all'articolo 11, comma 3, lettera *c*), con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, acquisito il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, possono essere disposti la soppressione dell'Autorità di sistema portuale e il trasferimento delle relative funzioni e delle relative risorse umane, strumentali e finanziarie ad altra Autorità di sistema portuale, che subentra nella titolarità di tutti i rapporti giuridici attivi e passivi dell'Autorità soppressa ».

Art. 11.

(Modifica all'articolo 6-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente gli uffici territoriali portuali)

1. All'articolo 6-*bis*, comma 1, lettera *c-bis*), della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « nel rispetto dei criteri previsti dall'articolo 18 ».

Art. 12.

(Modifiche all'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente il Presidente dell'Autorità di sistema portuale)

1. All'articolo 8, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) alla lettera *f*), dopo le parole: « Comitato di gestione, » sono inserite le seguenti: « nel rispetto dei criteri previsti dall'articolo 18, »;

b) la lettera *h*) è abrogata;

c) alla lettera *l*), le parole: « per lo sviluppo del » sono sostituite dalle seguenti: « di competenza delle Autorità di »;

d) alla lettera *m*), dopo le parole: « Comitato di gestione » sono inserite le seguenti: « e fermo restando quanto previsto dagli articoli 5-ter e 5-quater »;

e) alla lettera *o*), dopo le parole: « articoli 5 e 5-bis » sono inserite le seguenti: « e ferme restando le competenze della società di cui all'articolo 5-ter »;

f) dopo la lettera *r*) è inserita la seguente:

« *r-bis*) assicura l'attuazione degli impegni spettanti all'Autorità di sistema portuale nell'ambito delle convenzioni di cui all'articolo 5-sexies, comma 4 ».

Art. 13.

(Modifiche all'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale)

1. All'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo la lettera *a*) è inserita la seguente:

« *a-bis*) da un componente designato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che partecipa a titolo gratuito »;

b) al comma 1-bis, dopo il secondo periodo è inserito il seguente: « Alle sedute del Comitato partecipa altresì un rappresentante della società di cui all'articolo 5-ter, che ha diritto di voto limitatamente alle decisioni di cui al comma 5, lettere *a*), *f*) e *g*), di rispettivo interesse; la partecipazione è a titolo gratuito, fermo restando il diritto al rimborso delle spese di missione, ove spettante, a carico del bilancio della società stessa »;

c) al comma 2, quinto periodo, le parole: « comma 1, lettere *b*), *c*) e *d*) » sono sostituite dalle seguenti: « comma 1, lettere *a-bis*), *b*), *c*) e *d*) »;

d) il comma 3 è abrogato;

e) al comma 5, lettera g), le parole: « nei decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di cui, rispettivamente, all'articolo 16, comma 4, ed all'articolo 18, commi 1 e 3 » sono sostituite dalle seguenti: « nell'articolo 18 nonché nei decreti di cui all'articolo 16, comma 4, e all'articolo 18, comma 2 ».

Art. 14.

(Modifica all'articolo 10 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente il segretariato generale dell'Autorità di sistema portuale)

1. All'articolo 10, comma 2, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo le parole: « dell'Autorità di sistema portuale, » sono inserite le seguenti: « previo parere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Segretario generale è ».

Art. 15.

(Modifica all'articolo 11-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente l'organismo di partenariato della risorsa mare)

1. All'articolo 11-bis, comma 1, alinea, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo le parole: « del sistema portuale dell'Autorità di sistema portuale » sono inserite le seguenti: « e da un rappresentante della società di cui all'articolo 5-ter ».

Art. 16.

(Modifiche all'articolo 11-ter della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale)

1. All'articolo 11-ter, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il primo periodo è sostituito dal seguente: « Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, con il compito

di coordinare e armonizzare, a livello nazionale, le scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale nonché le strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo »;

b) dopo il secondo periodo è inserito il seguente: « Alle riunioni della Conferenza partecipa, senza diritto di voto, un rappresentante della società di cui all'articolo 5-ter ».

Art. 17.

(Modifiche all'articolo 12 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente le funzioni di indirizzo e vigilanza sulle Autorità di sistema portuale)

1. All'articolo 12 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2-bis. L'avvio delle procedure di evidenza pubblica relative al rilascio delle concessioni di cui all'articolo 18, di durata superiore a venti anni, da parte dell'Autorità di sistema portuale è subordinato al parere vincolante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti »;

b) dopo il comma 4 è aggiunto il seguente:

« 4-bis. Le Autorità di sistema portuale adottano il proprio bilancio in conformità ai principi e alle regole del sistema di contabilità economico-patrimoniale unico definito in attuazione della missione 1, componente 1, riforma 1.15 "Riforma delle norme di contabilità pubblica", del Piano nazionale di ripresa e resilienza ».

Art. 18.

(Modifiche all'articolo 13 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente le risorse finanziarie delle Autorità di sistema portuale)

1. All'articolo 13 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1:

1) l'alinea è sostituito dal seguente:
« Fermo restando a carico delle Autorità di

sistema portuale l'obbligo di riversamento delle risorse ai sensi dell'articolo 27-bis, le entrate delle Autorità di sistema portuale sono costituite: »;

2) la lettera *a*) è sostituita dalla seguente:

« *a*) dai canoni di concessione delle aree demaniali e delle banchine comprese nell'ambito portuale, di cui all'articolo 18, e delle aree demaniali comprese nelle circoscrizioni territoriali »;

3) dopo la lettera *b*) è inserita la seguente:

« *b-bis*) dalla quota dei proventi delle autorizzazioni per operazioni portuali, di cui all'articolo 16, di spettanza delle Autorità di sistema portuale »;

4) la lettera *c*) è sostituita dalla seguente:

« *c*) fatto salvo quanto previsto all'articolo 28, comma 6, dalla quota del gettito delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate, di cui all'articolo 2 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009, n. 107, di spettanza dell'Autorità di sistema portuale »;

b) il comma 2 è abrogato.

Art. 19.

(Introduzione dell'articolo 13-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente le risorse per le attività di investimento della società Porti d'Italia S.p.A.)

1. Dopo l'articolo 13 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è inserito il seguente:

« Art. 13-bis. – *(Risorse per le attività di investimento della società Porti d'Italia S.p.A.)*
– 1. Gli interventi contenuti nell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1 sono finanziati dalla società Porti d'Italia S.p.A. a valere sui contributi statali derivanti dal trasferimento delle risorse del Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo, di cui all'articolo 27-bis, nonché sui ricavi generati dalla società medesima.

2. Per le attività di investimento di cui all'articolo 5-*quater*, comma 2, lettere *a)*, *b)* e *d)*, sono attribuite alla società Porti d'Italia S.p.A. le somme previste alla voce "oneri di investimento" compresa nel quadro economico di ciascun progetto delle opere contenute nell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1. Tale ammontare è determinato sino al limite massimo del 12,5 per cento del totale dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento, con esclusione delle spese previste da altre disposizioni di legge o regolamentari o inserite nel quadro economico di progetto approvato, ed è desunto dal quadro economico inserito nel sistema di monitoraggio ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Entro il predetto limite, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base della contabilità analitica delle spese effettivamente sostenute dalla società Porti d'Italia S.p.A., stabilisce la quota da attribuire alla medesima società. Le somme previste nei quadri economici destinate ai servizi di ingegneria e architettura restano nella disponibilità della società Porti d'Italia S.p.A., che può svolgere direttamente i suddetti servizi o affidarli a soggetti terzi, secondo le procedure previste dal codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 ».

Art. 20.

(Modifica all'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente le competenze dell'autorità marittima)

1. All'articolo 14, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, le parole: « e, per i soli compiti di programmazione, coordinamento e promozione nonché nell'ambito della pianificazione delle opere portuali, alla formulazione ed elaborazione di piani triennali da proporre al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, alle aziende speciali delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, istituite ai sensi dell'articolo 32 del testo unico approvato con regio decreto 20 settembre 1934, n. 2011, ove non ricomprese nella circoscrizione delle Autorità di sistema portuale » sono soppresse.

Art. 21.

(Modifiche all'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente le operazioni portuali)

1. All'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 6, secondo periodo, le parole: « o, laddove non istituita, l'autorità marittima sono tenute » sono sostituite dalle seguenti: « è tenuta »;

b) al comma 7, le parole: « o, laddove non istituita, l'autorità marittima » sono soppresse;

c) al comma 7-ter, le parole: « o, laddove non istituita, le autorità marittime, » sono soppresse.

Art. 22.

(Modifica all'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente la disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo)

1. All'articolo 17, comma 4, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, le parole: « o, laddove non istituita, l'autorità marittima » sono soppresse.

Art. 23.

(Modifiche all'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente la concessione di aree e banchine)

1. All'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1:

1) al primo periodo, le parole: « e, laddove non istituita, l'autorità marittima danno » sono sostituite dalla seguente: « dà »;

2) al secondo periodo, le parole: « e, laddove non istituita, dell'autorità marittima, » sono soppresse;

3) al terzo periodo, dopo le parole: « sono affidate, » sono inserite le seguenti: « con l'osservanza di quanto previsto dal regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 dicembre 2022, n. 202, e »;

b) dopo il comma 1 è inserito il seguente:

« *1-bis.* Ove le concessioni di cui al comma 1 siano affidate sulla base di procedure ad evidenza pubblica avviate su istanza di parte, l'Autorità di sistema portuale dà notizia della presentazione della proposta relativa alla realizzazione in concessione di lavori o servizi nella sezione "Amministrazione trasparente" del proprio sito *internet* istituzionale e indica un termine, non inferiore a sessanta giorni, commisurato alla complessità del progetto, per la presentazione di proposte relative al medesimo intervento da parte di altri operatori economici. L'Autorità di sistema portuale dà altresì notizia dell'avvio delle procedure di evidenza pubblica relative al rilascio delle concessioni di cui al presente articolo nella sezione "Amministrazione trasparente" del proprio sito *internet* istituzionale. Le Autorità di sistema portuale trasmettono, entro il 30 settembre di ciascun anno, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti i calendari delle procedure di evidenza pubblica relative alle concessioni in scadenza, secondo il modello definito con decreto direttoriale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I calendari di cui al terzo periodo sono pubblicati nel sito *internet* istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro i successivi due mesi. In sede di prima applicazione della presente disposizione, i calendari comprendono l'elenco degli affidamenti programmati fino all'anno 2033. All'aggiornamento dei predetti calendari si provvede con le comunicazioni annuali di cui al terzo periodo »;

c) al comma 6, le parole: « o, laddove non istituita, l'autorità marittima possono » sono sostituite dalla seguente: « può »;

d) il comma 7 è sostituito dal seguente:

« 7. Le concessioni di cui al comma 1 possono comprendere anche la realizzazione di opere infrastrutturali nei limiti di quanto previsto dall'articolo 5-*sexies*, comma 1, lettera d) »;

e) al comma 10, le parole: « o, laddove non istituita, l'autorità marittima effettuano » sono sostituite dalla seguente: « effettua » e le parole: « e l'attuazione degli investimenti previsti nel programma di attività di cui al comma 8, lettera a) » sono soppresse;

f) al comma 11, le parole: « o, laddove non istituita, l'autorità marittima » sono soppresse e la parola: « dichiarano » è sostituita dalla seguente: « dichiara »;

g) dopo il comma 12 sono aggiunti i seguenti:

« 12-*bis*. Le Autorità di sistema portuale non possono determinare canoni di concessione demaniale marittima per scopi turistico-ricreativi, fatta eccezione per i canoni di concessione di aree destinate a porti turistici, in misura più elevata di quanto stabilito dalle autorità marittime per aree contigue concesse allo stesso fine.

12-*ter*. Le procedure per l'affidamento delle concessioni di cui al presente articolo sono avviate almeno dodici mesi prima della scadenza di ciascuna concessione ».

Art. 24.

(Modifica all'articolo 18-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente l'autonomia finanziaria delle Autorità di sistema portuale e il finanziamento della realizzazione di opere nei porti)

1. All'articolo 18-*bis*, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, le parole: « delle opere previste nei rispettivi piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali e per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti e gli investimenti necessari alla messa in

sicurezza, alla manutenzione e alla riqualificazione strutturale degli ambiti portuali » sono sostituite dalle seguenti: « , da parte delle Autorità di sistema portuale, degli interventi di rispettiva competenza ».

Art. 25.

(Modifica all'articolo 23 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente i lavoratori portuali)

1. All'articolo 23 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il comma 6 sono aggiunti i seguenti:

« *6-bis.* Tenuto conto della specificità delle attività attribuite alla società di cui all'articolo 5-*ter* e delle competenze tecniche necessarie al loro svolgimento, è autorizzato il trasferimento alla società Porti d'Italia S.p.A. di una quota di personale delle Autorità di sistema portuale non superiore al 25 per cento con il contestuale trasferimento delle risorse finanziarie corrispondenti al trattamento retributivo del medesimo personale. Il trasferimento del personale avviene senza soluzione di continuità dell'attività lavorativa e con la garanzia della conservazione della posizione giuridica, economica e previdenziale maturata alla data del trasferimento, previa ricognizione delle competenze possedute, ai fini di una collocazione organizzativa coerente e funzionale alle esigenze della medesima società. A tale personale si applicano l'articolo 2112 del codice civile e le procedure di informazione e di consultazione di cui all'articolo 47, commi da 1 a 4, della legge 29 dicembre 1990, n. 428.

6-ter. La convenzione quadro di cui all'articolo 5-*sexies*, comma 1, individua il contingente complessivo delle unità professionali e le relative risorse finanziarie da trasferire ai sensi del comma *6-bis* del presente articolo e ne definisce la ripartizione tra le singole Autorità di sistema portuale, tenuto conto:

a) delle qualifiche professionali, dei ruoli in organico e dell'anzianità del personale da trasferire nonché dei fabbisogni della società Porti d'Italia S.p.A. in termini

di professionalità ed esperienza nell'attività di programmazione, progettazione, affidamento ed esecuzione di appalti e concessioni di lavori in ambito portuale;

b) delle esigenze territoriali, fermo restando che, in caso di trasferimento ad un ufficio territoriale sito a più di cinquanta chilometri da quello in cui il lavoratore presta servizio, il trasferimento può avvenire soltanto per comprovate ragioni tecniche, organizzative o produttive ».

Art. 26.

(Abrogazione dell'articolo 26 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente il servizio per l'escavazione dei porti marittimi nazionali)

1. L'articolo 26 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è abrogato.

Art. 27.

(Introduzione dell'articolo 27-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente disposizioni finanziarie)

1. Dopo l'articolo 27 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è inserito il seguente:

« Art. 27-bis. – *(Disposizioni finanziarie)*
– 1. Al fine di promuovere la realizzazione degli interventi contenuti nell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un fondo denominato "Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo".

2. Al fine di garantire il funzionamento della società Porti d'Italia S.p.A., è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un fondo denominato "Fondo per il funzionamento della società Porti d'Italia S.p.A.".

3. Nei fondi di cui ai commi 1 e 2 possono confluire annualmente, a decorrere dalla data di avvio dell'operatività della società Porti d'Italia S.p.A., individuata ai sensi dell'articolo 5-ter, comma 1, una quota percentuale delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e im-

barcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni per operazioni portuali di cui all'articolo 16, determinata ai sensi del comma 5 del presente articolo in misura compresa tra il 15 e il 25 per cento del gettito complessivo riscosso dalle Autorità di sistema portuale.

4. Le risorse di cui al comma 3 sono accantonate annualmente nel bilancio di esercizio delle Autorità di sistema portuale in un fondo vincolato per il successivo versamento all'entrata del bilancio dello Stato.

5. Entro il 31 ottobre di ciascun anno, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, è determinata, nell'ambito dei limiti stabiliti dal comma 3, la quota percentuale delle tasse da assegnare per il successivo esercizio finanziario ai fondi di cui ai commi 1 e 2, anche al fine di garantire idonei livelli di finanziamento per gli interventi contenuti nell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1. Ai fini della determinazione della quota percentuale di cui al primo periodo sono assunte come parametro di riferimento le previsioni di gettito elaborate sulla base delle risultanze contabili di cassa derivanti dagli ultimi cinque bilanci consuntivi presentati dalle Autorità di sistema portuale.

6. L'utilizzo effettivo delle somme iscritte nei fondi di cui ai commi 1 e 2 è subordinato al versamento all'entrata del bilancio dello Stato, da effettuare da parte di ciascuna Autorità di sistema portuale entro trenta giorni dall'approvazione del conto consuntivo, delle risorse di cui al comma 3 per la successiva riassegnazione ai medesimi fondi.

7. Con la prima legge di bilancio successiva all'entrata in vigore della presente disposizione, nel Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo confluiscono, fatta eccezione per le risorse autorizzate a favore degli interventi in corso di realizzazione per i quali non sia disposto il subentro della società di cui all'articolo 5-ter alle competenti autorità di sistema portuale, le risorse disponibili a legislazione vigente iscritte nei fondi destinati allo

sviluppo delle infrastrutture portuali di cui alle seguenti autorizzazioni di spesa:

a) articolo 4, comma 6, del decreto-legge 25 marzo 2010, n. 40, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2010, n. 73;

b) articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, relativamente alla quota assegnata annualmente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

c) articolo 1, comma 1072, lettera c), della legge 27 dicembre 2017, n. 205;

d) articolo 1, comma 95, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, relativamente alla quota assegnata annualmente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

e) articolo 1, comma 14, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, relativamente alla quota assegnata annualmente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

f) articolo 1, comma 2, lettera c), del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101;

g) articolo 1, comma 236, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, al netto delle risorse destinate alla sottoscrizione e al versamento del capitale della società Porti d'Italia S.p.A. ai sensi dell'articolo 5-ter, comma 3, della presente legge;

h) articolo 1, comma 983, della legge 27 dicembre 2006, n. 296.

8. Le risorse iscritte nel Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo, di cui al comma 1, determinano il limite annuo di concorso dello Stato al finanziamento degli interventi contenuti nell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1. Le risorse di cui al primo periodo sono trasferite in apposita contabilità separata intestata alla società Porti d'Italia S.p.A., con destinazione vincolata alla realizzazione dei predetti interventi, secondo quanto previsto dall'accordo di programma di cui all'articolo 5.1. Le risorse iscritte nel Fondo per il funzionamento della società Porti d'Italia S.p.A., di cui al comma 2, sono trasferite annualmente alla società Porti

d'Italia S.p.A. per le spese di funzionamento e i costi di gestione della stessa ».

Art. 28.

(Modifica all'articolo 28 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente la copertura finanziaria)

1. Il comma 5 dell'articolo 28 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

« 5. Nei porti di cui alla categoria II, classe III, il gettito della tassa di ancoraggio di cui all'articolo 1 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009, n. 107, è acquisito al bilancio dello Stato, fatto salvo quanto previsto per la Regione siciliana dal comma 10 del medesimo articolo 1 ».

Art. 29.

(Disposizioni finali, di coordinamento e finanziarie)

1. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le Autorità di sistema portuale trasmettono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le informazioni e i documenti necessari alla predisposizione del Piano di cui all'articolo 4-ter della legge 28 gennaio 1994, n. 84, introdotto dall'articolo 5 della presente legge, compresi i fabbisogni infrastrutturali e le relative priorità di investimento, l'elenco dei progetti in corso di valutazione o di realizzazione, con indicazione del relativo codice unico di progetto (CUP) ai sensi dell'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, ove disponibile, e dei rispettivi finanziamenti eventualmente già disposti o erogati, i dati tecnici di traffico, suddivisi per tipologia, nonché le caratteristiche tecnico-nautiche di ciascun porto.

2. Entro trentasei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le Autorità di sistema portuale provvedono, ai sensi dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, come modificato dall'articolo 6 della presente legge, all'approvazione dei piani regolatori portuali (PRP) dei porti, com-

presi nelle rispettive circoscrizioni territoriali, in cui siano ancora in vigore piani regolatori portuali approvati prima della data di entrata in vigore della medesima legge n. 84 del 1994. Decorso inutilmente il termine di cui al primo periodo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nomina un commissario *ad acta*, al quale attribuisce, in via sostitutiva, il potere di adottare gli atti e i provvedimenti necessari, anche avvalendosi delle strutture dell'Autorità di sistema portuale interessata, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

3. Fino all'aggiornamento dei PRP secondo le disposizioni di cui all'articolo 6 della presente legge, la funzione caratterizzante delle aree portuali e retro-portuali di cui all'articolo 5, comma 1-*ter*, primo periodo, della legge n. 84 del 1994, comunque denominate all'interno dei singoli PRP, si intende riferita alle aree o agli ambiti complessivamente considerati, come disegnati e specificati nel PRP, e non alle singole porzioni dei medesimi né ai singoli compendi affidati in concessione. Le disposizioni del primo periodo non si applicano ai procedimenti pendenti alla data del 20 luglio 2025.

4. Gli investimenti relativi alle opere di grande infrastrutturazione autorizzati e finanziati da specifiche disposizioni di legge sono inseriti di diritto nell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1 della legge n. 84 del 1994, introdotto dall'articolo 7 della presente legge, e ne costituiscono parte integrante. Gli aggiornamenti di cui all'articolo 5.1, comma 6, della legge n. 84 del 1994 danno evidenza di tali investimenti e dei relativi finanziamenti, che vi rimangono vincolati ai sensi delle disposizioni di legge.

5. Nelle more della piena operatività della società di cui all'articolo 5-*ter* della legge n. 84 del 1994, introdotto dall'articolo 9 della presente legge, la cui data è determinata con il decreto di cui al comma 1 del medesimo articolo 5-*ter*, le funzioni e le competenze attribuite alla stessa ai sensi della presente legge continuano ad essere esercitate dalle Autorità di sistema portuale.

6. In sede di prima adozione del Piano di cui all'articolo 4-*ter*, comma 1, della legge n. 84 del 1994, introdotto dall'arti-

colo 5 della presente legge, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti individua le opere di grande infrastrutturazione, le opere infrastrutturali e gli interventi di manutenzione straordinaria in corso di realizzazione da parte delle Autorità di sistema portuale per il cui completamento si rende necessario disporre il subentro della società di cui all'articolo 5-ter della legge n. 84 del 1994 in qualità di stazione appaltante. In relazione ai predetti interventi, la società di cui all'articolo 5-ter della legge n. 84 del 1994 subentra all'Autorità di sistema portuale in tutti i rapporti giuridici attivi e passivi sorti in relazione agli interventi di cui al primo periodo del presente comma nonché nei relativi procedimenti amministrativi pendenti alla data di entrata in vigore del decreto di adozione del Piano di cui al primo periodo. Restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti antecedentemente alla data di entrata in vigore del decreto di adozione del Piano di cui al primo periodo.

7. L'articolo 6-bis del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è abrogato.

8. Al fine di promuovere un costante monitoraggio sull'attuazione della misura M3C2-2 del Piano nazionale di ripresa e resilienza, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito dei poteri di vigilanza di cui all'articolo 12 della legge n. 84 del 1994, come modificato dall'articolo 17 della presente legge, verifica, in contraddittorio con l'Autorità di sistema portuale interessata, che i contenuti e le pattuizioni degli atti concessori stipulati all'esito delle procedure di affidamento di cui all'articolo 18 della medesima legge siano coerenti con quanto previsto dal regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 dicembre 2022, n. 202. Nel caso in cui dal monitoraggio di cui al primo periodo emergano incongruenze rispetto alle modalità di attuazione del predetto regolamento, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti attiva, in contraddittorio con l'Autorità di sistema portuale, un procedimento finalizzato alla modifica, da effettuare mediante

apposito atto aggiuntivo, delle clausole degli atti concessori al fine di garantirne la piena conformità al quadro regolatorio esistente, nel rispetto dell'articolo 43 della direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014. In caso di mancata stipulazione dell'atto aggiuntivo entro sei mesi dall'adozione del provvedimento di conclusione del procedimento di cui al secondo periodo da parte dell'Autorità di sistema portuale, alla Direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è attribuito il potere di adottare, in via sostitutiva, in luogo dell'Autorità di sistema portuale, sentita l'Autorità di regolazione dei trasporti, gli atti e i provvedimenti comunque necessari per garantire la piena conformità dell'atto concessorio al quadro regolatorio esistente. Nel caso in cui non possa essere garantita la piena conformità al quadro regolatorio esistente, la Direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito dei poteri sostitutivi di cui al presente comma, dispone la revoca della concessione.

9. Al fine di garantire la piena trasparenza e l'efficace monitoraggio delle concessioni portuali, le Autorità di sistema portuale, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, aggiornano i dati e le informazioni relativi alle concessioni dalle stesse rilasciate nel Sistema informativo del demanio marittimo. Ai sensi dell'articolo 6, comma 4, lettera e), della legge n. 84 del 1994, i dati e le informazioni di cui al primo periodo sono costantemente aggiornati e accessibili, senza limitazioni o ritardi, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e all'Autorità di regolazione dei trasporti. In caso di accertata inosservanza degli obblighi di cui al primo e al secondo periodo ovvero di trasmissione di dati incompleti, non veritieri o non aggiornati, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche su iniziativa dell'Autorità di regolazione dei trasporti, avvia un procedimento di contestazione nei confronti dell'Autorità di sistema portuale inadempiente. L'inosservanza degli obblighi di cui al presente comma rileva

ai fini della misurazione e della valutazione della *performance* individuale dei dirigenti responsabili e comporta responsabilità dirigenziale e disciplinare ai sensi, rispettivamente, degli articoli 21 e 55 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

10. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 9 della legge n. 84 del 1994, come modificato dall'articolo 13 della presente legge, i componenti dei Comitati di gestione delle Autorità di sistema portuale già nominati e in carica alla data di entrata in vigore della presente legge mantengono la propria carica fino alla scadenza naturale del rispettivo mandato, senza necessità di alcuna nuova nomina o conferma. In sede di prima applicazione della disposizione di cui all'articolo 9, comma 1, lettera *a-bis*), della legge n. 84 del 1994, introdotta dall'articolo 13 della presente legge, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti provvede alla designazione del componente del Comitato di gestione in rappresentanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

11. Agli oneri derivanti dall'articolo 9, comma 1, capoverso *5-ter*, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, introdotto dall'articolo 9 della presente legge, pari a complessivi 10 milioni di euro, si provvede:

a) quanto a 1 milione di euro per l'anno 2026, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2026-2028, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2026, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

b) quanto a 9 milioni di euro per l'anno 2027, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 236, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

