

dossier

XIX Legislatura

3 giugno 2026

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

A.C. 2925



SERVIZIO STUDI

TEL. 06 6706-2451 - ✉ studi1@senato.it – ✕ [@SR_Studi](https://www.instagram.com/SR_Studi)

Dossier n. 712



SERVIZIO STUDI

Dipartimento Trasporti

Tel. 066760-2614 st_trasporti@camera.it - ✕ [@CD_trasporti](https://www.instagram.com/CD_trasporti)

Progetti di legge n. 626

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

TR0242

INDICE

PREMESSA	3
-----------------------	----------

SCHEDE DI LETTURA

▪ Articolo 1 (<i>Finalità</i>)	17
▪ Articolo 2 (<i>Definizione degli interventi in ambito portuale</i>)	21
▪ Articolo 3 (<i>Ente nazionale per le infrastrutture di trasporto marittimo</i>)	23
▪ Articolo 4 (<i>Classificazione dei porti</i>)	24
▪ Articolo 5 (<i>Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale e di rilevanza internazionale e nazionale</i>)	29
▪ Articolo 6 co. 1, lett. a), b), c), e), f), g), h) e s) (<i>Meccanismi di armonizzazione e di raccordo tra gli strumenti di pianificazione delle Autorità di sistema portuale</i>)	33
▪ Articolo 6 co. 1, lett. d), i), n), o), p), q) e r) (<i>Adozione e modifica del Piano regolatore portuale</i>)	40
▪ Articolo 6, co. lett. l), m), t), u), v) (<i>Norme di coordinamento alla nuova classificazione dei porti e al nuovo codice dei contratti pubblici</i>)	43
▪ Articolo 7 (<i>Accordo di programma per l'attuazione del Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo</i>)	45
▪ Articolo 8 (<i>Disposizioni in materia di operazioni di dragaggio nelle aree portuali e marino-costiere</i>)	49
▪ Articolo 9 (<i>Porti d'Italia S.p.A.</i>)	58
▪ Articolo 10 (<i>Modifiche alla disciplina delle Autorità di sistema portuale</i>)	70
▪ Articolo 11 (<i>Modifiche alla disciplina delle competenze degli uffici territoriali portuali</i>)	76
▪ Articolo 12 (<i>Competenze del Presidente dell'Autorità di sistema portuale</i>)	78
▪ Articolo 13 (<i>Modifiche alla disciplina del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale</i>)	81
▪ Articolo 14 (<i>Modifiche al procedimento di nomina del Segretariato generale dell'Autorità di sistema portuale</i>)	86

▪ Articolo 15 (<i>Modifiche alla composizione dell'Organismo di partenariato della risorsa mare</i>).....	87
▪ Articolo 16 (<i>Compiti della Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale</i>).....	89
▪ Articolo 17 (<i>Funzioni di indirizzo e vigilanza sulle Autorità di sistema portuale</i>)	91
▪ Articolo 18 (<i>Rimodulazione delle risorse finanziarie delle Autorità di sistema portuale</i>).....	94
▪ Articolo 19 (<i>Risorse per le attività di investimento della società Porti d'Italia S.p.A.</i>)	97
▪ Articolo 20 (<i>Adeguamento delle competenze dell'autorità marittima</i>)	99
▪ Articolo 21 (<i>Disposizioni in materia di operazioni portuali</i>)	100
▪ Articolo 22 (<i>Disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo</i>).....	102
▪ Articolo 23 (<i>Modifiche alla disciplina relativa alla concessione di aree e banchine.</i>)	104
▪ Articolo 24 (<i>Disposizioni per l'autonomia finanziaria delle Autorità di sistema portuale e il finanziamento della realizzazione di opere nei porti</i>).....	108
▪ Articolo 25 (<i>Trasferimento di personale dalle Autorità di sistema portuale alla società Porti d'Italia S.p.A.</i>)	109
▪ Articolo 26 (<i>Abrogazione delle disposizioni relative al servizio per l'escavazione dei porti marittimi nazionali</i>)	112
▪ Articolo 27 (<i>Disposizioni finanziarie per la realizzazione degli interventi dell'accordo di programma e per il funzionamento della società Porti d'Italia S.p.A.</i>).....	114
▪ Articolo 28 (<i>Modifiche relative all'acquisizione del gettito della tassa di ancoraggio al bilancio dello Stato</i>)	117
▪ Articolo 29 (<i>Disposizioni finali, di coordinamento e finanziarie</i>)	119
TESTO A FRONTE	128

PREMESSA

1. Oggetto del provvedimento

Il disegno di legge in esame opera un intervento di ampia portata sulla legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante riordino della legislazione in materia portuale, con una revisione dell'assetto di *governance* del sistema portuale nazionale e della disciplina relativa agli investimenti infrastrutturali di maggiore rilievo strategico.

Il nucleo del provvedimento consiste nell'introduzione di un modello nel quale la programmazione degli interventi infrastrutturali strategici di trasporto marittimo è ricondotta a una dimensione nazionale. Tale impostazione si accompagna all'istituzione di Porti d'Italia S.p.A., società a integrale partecipazione pubblica alla quale sono attribuite funzioni connesse allo sviluppo della Rete italiana della portualità e alla realizzazione degli interventi strategici nei porti ricompresi nelle circoscrizioni delle Autorità di sistema portuale.

Il disegno di legge non si limita, tuttavia, all'istituzione del nuovo soggetto societario, ma interviene anche sul quadro ordinamentale entro il quale operano i porti e le Autorità di sistema portuale, modificando la classificazione degli scali, gli strumenti di pianificazione, il riparto delle competenze e degli oneri relativi agli interventi infrastrutturali, nonché taluni profili organizzativi, finanziari e transitori necessari all'attuazione del nuovo assetto.

Secondo quanto emerge dalla relazione illustrativa, l'intervento muove dall'esigenza di rafforzare il coordinamento degli investimenti portuali e di superare una programmazione ritenuta eccessivamente frammentata. In questa prospettiva, il provvedimento considera la portualità italiana come un sistema da organizzare in una logica di rete, anche in funzione del rafforzamento della competitività del sistema logistico-marittimo nazionale, del miglioramento delle connessioni intermodali e dell'integrazione con la rete transeuropea dei trasporti.

2. Finalità generali e contesto di riferimento

L'articolo 1 del disegno di legge modifica l'articolo 1 della legge n. 84 del 1994, estendendo l'ambito della disciplina portuale alla **realizzazione di infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di rilevanza internazionale e nazionale** e al **potenziamento del sistema di trasporto e**

dell’intermodalità, mediante il rilancio degli investimenti nelle infrastrutture portuali di interesse generale.

La disposizione inserisce inoltre, tra le finalità della legge n. 84 del 1994, lo **sviluppo integrato del settore portuale**, anche in relazione agli **obiettivi di connettività sostenibile** connessi alla rete transeuropea dei trasporti – **TEN-T** – e agli indirizzi strategici recati dal Piano del mare.

La relazione illustrativa colloca l’intervento in un contesto caratterizzato da rilevanti trasformazioni degli equilibri logistici e commerciali internazionali. Sono richiamati, in particolare, gli effetti della pandemia, la crisi del Mar Rosso, l’incremento dei costi ambientali e di movimentazione delle merci, nonché la crescente concorrenza esercitata da scali del Nord Africa, del Mediterraneo orientale e del Nord Europa. Tali elementi sono indicati come fattori suscettibili di incidere sulla competitività dei porti italiani e sulla capacità del sistema nazionale di intercettare traffici marittimi e logistici di rilievo internazionale.

In tale quadro, secondo la relazione illustrativa, il provvedimento risponde all’esigenza di superare un assetto ritenuto frammentato, nel quale la programmazione degli interventi infrastrutturali risulta prevalentemente rimessa alle singole Autorità di sistema portuale, con il rischio di duplicazioni, sovrapposizioni o insufficiente coordinamento tra scali appartenenti al medesimo sistema logistico o corridoio europeo. Il disegno di legge introduce pertanto strumenti volti a ricondurre gli interventi di maggiore rilievo strategico entro una cornice nazionale di programmazione, selezione, finanziamento e monitoraggio, anche al fine di favorire una maggiore integrazione tra gli scali e le direttrici logistiche di riferimento.

3. Programmazione nazionale degli interventi infrastrutturali strategici

Una prima direttrice del disegno di legge concerne l’introduzione di **strumenti di programmazione nazionale** degli **investimenti** infrastrutturali portuali **di maggiore rilievo strategico**.

A tale finalità risponde l’articolo 5, che introduce nella legge n. 84 del 1994 il nuovo articolo 4-ter, istitutivo del **Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale e di rilevanza internazionale e nazionale**. Il Piano individua, in ordine di priorità, gli interventi strategici per la realizzazione di nuove opere infrastrutturali e per la manutenzione straordinaria nelle aree ricomprese nelle circoscrizioni delle Autorità di sistema portuale, da affidare in concessione a Porti d’Italia S.p.A.

Il procedimento di adozione del Piano, mediante **decreto del Presidente del Consiglio dei ministri** – da adottare entro novanta giorni dalla data di

entrata in vigore della disposizione, sulla base dei fabbisogni infrastrutturali evidenziati dalle Autorità di sistema portuale –, prevede la proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il concerto del Ministero dell'economia e delle finanze, il parere della Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale e del Comitato interministeriale per le politiche del mare, nonché la previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata.

All'individuazione degli interventi nel Piano si collega l'articolo 7, che introduce il nuovo articolo 5.1 della legge n. 84 del 1994, relativo all'**accordo di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Porti d'Italia S.p.A.** L'accordo, di durata quinquennale, costituisce **lo strumento attuativo del Piano** e reca, per ciascun intervento, l'indicazione del codice unico di progetto, del cronoprogramma di approvazione, affidamento ed esecuzione dei lavori, delle modalità di verifica e monitoraggio, della stima del costo dell'opera e della misura del concorso dello Stato al relativo finanziamento, nei limiti della dotazione del Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo. Lo schema dell'accordo di programma è sottoposto all'approvazione del CIPESS, con successivo controllo di legittimità della Corte dei conti, ed è quindi sottoscritto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e da Porti d'Italia S.p.A.; l'accordo è poi trasmesso alle Camere, al Ministero dell'economia e delle finanze e al CIPESS.

La programmazione nazionale è inoltre assistita da **strumenti di aggiornamento periodico**. Il Piano è aggiornato almeno con cadenza quinquennale, tenendo conto dello stato di avanzamento degli interventi e dei nuovi fabbisogni del settore portuale, mentre l'accordo di programma può essere aggiornato annualmente, in relazione all'andamento degli interventi e delle risorse disponibili, con una procedura differenziata in ragione dell'importo degli aggiornamenti.

4. Configurazione della Rete italiana della portualità e classificazione degli scali

Una seconda direttrice del provvedimento riguarda la **ridefinizione della classificazione dei porti** e l'individuazione della **Rete italiana della portualità**.

L'articolo 4 modifica l'articolo 4 della legge n. 84 del 1994, intervenendo sulla classificazione dei porti e superando l'impianto fondato su provvedimenti attuativi di classificazione non compiutamente adottati. Il disegno di legge prevede una **classificazione ex lege dei porti commerciali**, fondata su due elementi, vale a dire la ricomprensione o meno dello scalo nella circoscrizione di un'Autorità di sistema portuale e, per i porti

ricompresi in tale circoscrizione, l'inclusione o meno nella rete centrale TEN-T.

In base alla nuova disciplina, sono classificati nella categoria II, classe I, i porti o le specifiche aree portuali ricadenti nella circoscrizione territoriale di un'Autorità di sistema portuale e ricompresi nella rete centrale TEN-T; nella categoria II, classe II, quelli ricadenti nella circoscrizione di un'Autorità di sistema portuale ma non inclusi nella rete centrale TEN-T; nella categoria II, classe III, quelli non ricadenti nella circoscrizione territoriale di un'Autorità di sistema portuale.

Il medesimo articolo introduce il riferimento alla Rete italiana della portualità, nella quale sono integrati, ai fini degli strumenti di programmazione e pianificazione previsti dal disegno di legge, i porti di categoria II, classi I e II. Lo sviluppo e la promozione della Rete sono affidati a Porti d'Italia S.p.A.

La disposizione chiarisce inoltre il rapporto tra le funzioni dei porti e la pianificazione delle aree portuali. In particolare, le funzioni previste dalla legge sono ricondotte a categorie funzionali generali, nell'ambito delle quali il Piano regolatore portuale individua, per ciascuna area del porto, le specifiche destinazioni d'uso ammesse.

5. Istituzione di Porti d'Italia S.p.A. e riallocazione delle competenze

Un'ulteriore direttrice del provvedimento è costituita dall'**istituzione di Porti d'Italia S.p.A.**, nuovo soggetto nazionale cui sono attribuite funzioni connesse allo sviluppo della Rete italiana della portualità e alla realizzazione degli interventi infrastrutturali strategici individuati dal Piano nazionale.

L'articolo 3 inserisce la società tra i soggetti istituzionali del settore portuale, qualificandola come ente nazionale per le infrastrutture di trasporto marittimo nelle aree demaniali marittime ricomprese nelle circoscrizioni delle Autorità di sistema portuale. L'articolo 9 reca la disciplina della società, introducendo nella legge n. 84 del 1994 i nuovi articoli 5-ter, 5-quater, 5-quinquies, 5-sexies e 5-septies.

Il nuovo articolo 5-ter prevede che Porti d'Italia S.p.A. sia costituita con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Con il medesimo decreto sono definiti l'atto costitutivo e lo statuto, sono nominati gli organi sociali per il primo periodo di durata in carica ed è individuata la data di avvio dell'operatività della società, la quale è titolare di diritti speciali ed esclusivi per le attività svolte in regime di concessione. L'oggetto sociale è individuato nello **sviluppo e nella promozione della Rete italiana della portualità**, costituita dai **porti di categoria II, classi I e II**, collocati all'interno delle circoscrizioni territoriali delle Autorità di sistema portuale. Il capitale sociale

è fissato in **10 milioni di euro**; 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.

Il nuovo articolo 5-*quater* disciplina le **attività svolte da Porti d'Italia S.p.A. in regime di concessione**, attribuendo alla società, **per la durata di novantanove anni**, i compiti connessi alla realizzazione degli investimenti strategici in opere infrastrutturali e interventi di manutenzione straordinaria nei porti di categoria II, classi I e II, individuati dal Piano nazionale. In tale ambito, la società provvede, direttamente o mediante affidamento a terzi, alla **progettazione e realizzazione degli interventi ricompresi nell'accordo di programma**. Tali attività sono qualificate dal testo come **servizi di interesse economico generale** ai sensi dell'articolo 106 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Restano **escluse dal perimetro delle attività affidate in concessione** le attività infrastrutturali non connesse al trasporto, compresa la realizzazione di impianti di produzione industriale operanti nell'area portuale, nonché gli uffici, i negozi e le sovrastrutture portuali. La società può inoltre svolgere, al di fuori del perimetro della concessione, **attività in regime di mercato**, nei limiti e alle condizioni stabiliti dal nuovo articolo 5-*quinquies*.

La relazione illustrativa evidenzia che il modello proposto mantiene in capo alle Autorità di sistema portuale la gestione amministrativa, la regolazione locale e la manutenzione ordinaria degli scali, mentre attribuisce a Porti d'Italia S.p.A. la realizzazione degli interventi infrastrutturali strategici di rilievo nazionale e internazionale. Secondo l'impostazione del Governo, tale riparto è volto ad assicurare una programmazione e un'attuazione più coordinate degli investimenti.

Il coordinamento tra la società e le Autorità di sistema portuale è disciplinato dal nuovo articolo 5-*sexies*, che prevede la stipula di una **convenzione-quadro** tra Porti d'Italia S.p.A. e la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, nonché di **successive convenzioni attuative** con le singole Autorità territorialmente competenti. Tali strumenti regolano, tra l'altro, gli aspetti connessi alla realizzazione degli interventi inclusi nell'accordo di programma, il rilascio degli atti di assenso di competenza delle Autorità, la gestione delle eventuali interferenze operative, le concessioni miste di lavori e servizi e i profili organizzativi, compresi quelli relativi al personale e all'eventuale avvalimento reciproco di risorse e dotazioni. La convenzione-quadro 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.

6. Riparto delle responsabilità sugli interventi e regime degli oneri

Il disegno di legge interviene anche sulla definizione delle principali tipologie di intervento in ambito portuale e sul relativo riparto di competenze e oneri finanziari.

L'articolo 2 introduce nella legge n. 84 del 1994 il nuovo articolo 1-*bis*, che definisce le opere infrastrutturali, gli interventi di manutenzione straordinaria e gli interventi di manutenzione ordinaria. Tali definizioni assumono rilievo ai fini dell'individuazione del **soggetto competente alla realizzazione degli interventi**, distinguendo tra Porti d'Italia S.p.A., Autorità di sistema portuale e regioni.

In particolare, gli interventi ricompresi nel Piano nazionale e relativi alla realizzazione di opere infrastrutturali e alla manutenzione straordinaria nei porti ricadenti nelle circoscrizioni delle Autorità di sistema portuale sono attribuiti a **Porti d'Italia S.p.A.** Restano invece attribuiti alle **Autorità di sistema portuale** gli interventi di manutenzione ordinaria nei porti compresi nelle rispettive circoscrizioni, nonché gli interventi infrastrutturali e di manutenzione straordinaria non inclusi nel Piano nazionale. Per i porti non ricadenti nelle circoscrizioni delle Autorità di sistema portuale, la realizzazione delle opere infrastrutturali e degli interventi di manutenzione straordinaria e ordinaria è attribuita alla **regione o alle regioni interessate**.

L'articolo 4 disciplina il **corrispondente regime degli oneri**. In particolare, restano a carico dello **Stato** gli oneri relativi alle opere nei porti di categoria I. Per i porti di categoria II, classi I e II, lo Stato contribuisce al finanziamento delle nuove opere infrastrutturali e degli interventi di manutenzione straordinaria individuati dal Piano nazionale, nei limiti delle risorse previste dall'accordo di programma; resta ferma la possibilità per regioni e comuni interessati di intervenire con proprie risorse, in concorso o in sostituzione dello Stato, per la realizzazione delle opere infrastrutturali nei medesimi porti.

Sono invece posti a carico delle **Autorità di sistema portuale** gli oneri relativi agli interventi non ricompresi nel Piano nazionale, agli interventi di manutenzione ordinaria e alle attività infrastrutturali non connesse al trasporto nei porti compresi nella rispettiva circoscrizione. Per i porti di categoria II, classe III, gli oneri relativi alla realizzazione di nuove opere infrastrutturali e agli interventi di manutenzione straordinaria e ordinaria sono posti a carico della **regione o delle regioni interessate**.

7. Pianificazione portuale e semplificazione procedurale

Un ulteriore ambito di intervento del provvedimento riguarda gli strumenti di pianificazione portuale e il loro raccordo con la nuova programmazione nazionale degli interventi infrastrutturali strategici.

L'articolo 6 modifica l'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, intervenendo sul Documento di programmazione strategica di sistema – DPSS – e sui Piani regolatori portuali – PRP. Le modifiche sono dirette, in primo luogo, a garantire la **coerenza del DPSS con l'accordo di programma** tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Porti d'Italia S.p.A. e, in secondo luogo, a **semplificare** e razionalizzare le procedure di **adozione e modifica dei PRP**.

In tale quadro, il disegno di legge introduce una **disciplina più articolata degli strumenti di modifica del PRP**, distinguendo tra variante generale, variante localizzata e adeguamento tecnico-funzionale. Sono inoltre previste specifiche disposizioni per il caso in cui la realizzazione di opere contenute nell'accordo di programma, ovvero di opere da realizzare in via d'urgenza, richieda l'adeguamento del PRP; in tali ipotesi, la determinazione conclusiva della conferenza di servizi relativa alla localizzazione dell'opera produce effetto di variante al PRP.

Le modifiche incidono anche sui **contenuti del PRP**, prevedendo che esso individui, per ciascuna area compresa nell'ambito portuale, le destinazioni d'uso omogenee ammesse nell'ambito delle categorie funzionali previste dalla legge. Resta ferma l'applicazione delle procedure ambientali previste dall'ordinamento, tra cui la valutazione ambientale strategica per gli strumenti di pianificazione e, ove richiesta, la valutazione di impatto ambientale per i singoli interventi.

8. Dragaggi, gestione dei materiali e profili ambientali

Il provvedimento interviene anche sulla **disciplina dei dragaggi**, ambito di particolare rilievo per l'adeguamento funzionale degli scali e per la capacità dei porti di accogliere unità navali di maggiori dimensioni.

L'articolo 8 modifica l'articolo 5-bis della legge n. 84 del 1994, ridefinendone l'ambito applicativo e coordinando, all'interno della disciplina portuale, disposizioni già vigenti in materia di operazioni di dragaggio nelle aree portuali e marino-costiere. La novella distingue, in particolare, tra le operazioni da eseguire nei siti di bonifica di interesse nazionale e quelle da effettuare al di fuori di tali siti, rispetto alle quali sono introdotte specifiche previsioni in materia di gestione dei materiali e dei rifiuti.

In tale quadro, 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 qualificate come **interventi di pubblica utilità, indifferibili e urgenti** e possono costituire, ove necessario, variante al Piano regolatore portuale. È inoltre previsto che l'autorizzazione alle attività di dragaggio sia rilasciata all'esito di un **procedimento unico**, svolto in conferenza di servizi, cui partecipano le amministrazioni interessate, ferma restando l'applicazione della disciplina della valutazione di impatto ambientale ove richiesta.

La disposizione introduce, infine, misure dirette a promuovere, al di fuori dei siti di bonifica di interesse nazionale, il recupero e il riutilizzo dei rifiuti e dei materiali provenienti dalle attività di dragaggio e dagli interventi infrastrutturali. A tal fine è prevista l'approvazione, da parte delle Autorità di sistema portuale, previa acquisizione dei pareri vincolanti dei soggetti competenti, di un **progetto per la gestione integrata e circolare dei rifiuti e dei materiali**, volto a disciplinarne l'utilizzo, la tracciabilità e la destinazione nel rispetto della normativa ambientale nazionale e dell'Unione europea.

9. Profili finanziari, disciplina europea degli aiuti di Stato e tutela della concorrenza

Una specifica direttrice del disegno di legge riguarda le modalità di finanziamento degli interventi infrastrutturali strategici e le garanzie previste per assicurarne la compatibilità con la disciplina dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato e concorrenza. In tale ambito, il provvedimento disciplina anche la distinzione tra le attività che Porti d'Italia S.p.A. svolge in regime di concessione e quelle che la società può esercitare sul mercato.

Quanto alla compatibilità europea dei finanziamenti, l'articolo 7, nell'introdurre il nuovo articolo 5.1 della legge n. 84 del 1994, prevede che l'**accordo di programma** indichi, per ciascun intervento, la stima del costo dell'opera e la misura del concorso dello Stato al relativo finanziamento, nei limiti della dotazione del Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo. L'erogazione dei finanziamenti è subordinata alla **verifica del rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato**; per gli interventi che non soddisfino le condizioni di esenzione dall'obbligo di notifica previste dai regolamenti europei applicabili, l'erogazione delle risorse resta sospesa fino all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE.

L'articolo 9 introduce, inoltre, una distinzione tra le **attività attribuite a Porti d'Italia S.p.A. in regime di concessione** e quelle che la società può svolgere **in regime di mercato**. Le prime riguardano i servizi di interesse economico generale connessi alla realizzazione degli investimenti strategici individuati dal Piano nazionale, nonché le attività strumentali alla loro

attuazione. Le seconde, da svolgere al di fuori del perimetro della concessione, comprendono attività di progettazione e realizzazione di opere infrastrutturali attinenti alle attività marittime e portuali, nonché consulenze, studi, ricerche e servizi, anche di ingegneria, nel settore delle infrastrutture portuali e intermodali.

A presidio della concorrenza, il nuovo articolo 5-*quater* prevede l'adozione di **sistemi di contabilità separata** per le attività oggetto di diritti speciali o esclusivi, **vieta l'utilizzo di risorse pubbliche** per finanziare, direttamente o indirettamente, le **attività svolte in regime di mercato** e impone alla società di adottare un modello di **separazione organizzativa e funzionale** idoneo ad assicurare la distinzione tra le strutture dedicate alle funzioni di interesse pubblico e quelle dedicate alle attività di mercato, **escludendo trasferimenti incrociati di risorse**. Il nuovo articolo 5-*quinquies* vieta, inoltre, lo svolgimento di attività di mercato qualora esse determinino, anche solo potenzialmente, conflitti di interesse con i compiti esercitati in regime di concessione o possano alterare le condizioni di parità concorrenziale nel mercato di riferimento.

Sul piano finanziario, l'articolo 19 introduce il nuovo articolo 13-*bis* della legge n. 84 del 1994, relativo alle **risorse per le attività di investimento di Porti d'Italia S.p.A.** La disposizione stabilisce che gli interventi contenuti nell'accordo di programma siano finanziati dalla società a valere sui contributi statali derivanti dal trasferimento delle risorse del Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo, nonché sui ricavi generati dalla società medesima. Per lo svolgimento delle attività di investimento sono inoltre attribuite alla società le somme previste, nei quadri economici dei singoli progetti, alla voce "oneri di investimento", entro il limite massimo stabilito dalla disposizione.

L'articolo 27 introduce, infine, il nuovo articolo 27-*bis*, che istituisce, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il **Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo** e il **Fondo per il funzionamento della società Porti d'Italia S.p.A.** Nei due fondi possono confluire annualmente, dalla data di avvio dell'operatività della società, quote comprese tra il 15 e il 25 per cento del gettito complessivo riscosso dalle Autorità di sistema portuale a titolo di tasse di ancoraggio, tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e tasse per il rilascio delle autorizzazioni alle operazioni portuali. La quota è determinata annualmente con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze; le relative risorse sono accantonate nei bilanci delle Autorità in un fondo vincolato e successivamente versate all'entrata del bilancio dello Stato per la riassegnazione ai Fondi.

Le risorse del Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo costituiscono il **limite annuo del concorso statale al finanziamento** degli interventi ricompresi nell'**accordo di programma** e sono trasferite in

apposita contabilità separata intestata alla società, con destinazione vincolata alla realizzazione degli interventi medesimi. Le risorse del Fondo per il funzionamento della società sono invece trasferite annualmente alla società per le spese di funzionamento e i costi di gestione.

10. Disposizioni organizzative, transitorie e di coordinamento

Il disegno di legge reca, infine, un insieme di disposizioni organizzative, transitorie e di coordinamento, volte ad accompagnare il passaggio al nuovo assetto di *governance* e a raccordare le funzioni delle Autorità di sistema portuale con quelle attribuite a Porti d'Italia S.p.A.

In tale ambito, l'articolo 25 disciplina il **trasferimento a Porti d'Italia S.p.A.** di una quota di **personale delle Autorità di sistema portuale** non superiore al **25 per cento**, con contestuale trasferimento delle corrispondenti risorse finanziarie e con garanzia della continuità del rapporto di lavoro e della conservazione della posizione giuridica, economica e previdenziale maturata. La convenzione-quadro tra Porti d'Italia S.p.A. e la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale individua il contingente complessivo del personale da trasferire, le relative risorse e i criteri di ripartizione tra le singole Autorità, tenendo conto delle professionalità richieste dalla società e delle esigenze territoriali.

Ulteriori interventi riguardano l'**organizzazione delle Autorità di sistema portuale e dei loro organi**. In particolare, l'articolo 10 introduce, tra l'altro, una **procedura per l'eventuale soppressione di un'Autorità di sistema portuale** al verificarsi, per la terza volta nell'arco di un quadriennio, di un risultato negativo di competenza dell'esercizio asseverato dal Collegio dei revisori dei conti, con trasferimento delle relative funzioni e risorse ad altra Autorità. L'articolo 12 coordina le attribuzioni del Presidente dell'Autorità con le competenze assegnate a Porti d'Italia S.p.A. L'articolo 13 modifica la **composizione del Comitato di gestione**, prevedendo la presenza di un componente designato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la partecipazione di un rappresentante di Porti d'Italia S.p.A., con diritto di voto limitatamente alle decisioni di interesse della società.

Il provvedimento reca inoltre **disposizioni di coordinamento normativo**. L'articolo 26 abroga l'articolo 26 della legge n. 84 del 1994, relativo al servizio per l'escavazione dei porti marittimi nazionali. L'articolo 28 interviene sulla disciplina della tassa di ancoraggio, precisando che, nei porti di categoria II, classe III, il relativo gettito è acquisito al bilancio dello Stato, fatte salve le specifiche previsioni riguardanti la Regione siciliana.

L'articolo 29 contiene le principali **disposizioni finali e transitorie**. Esso prevede, anzitutto, **obblighi informativi a carico delle Autorità di sistema portuale**, chiamate a trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei

trasporti i dati e i documenti necessari alla predisposizione del Piano nazionale, compresi i fabbisogni infrastrutturali, le priorità di investimento, i progetti in corso e le caratteristiche tecnico-nautiche dei porti. La medesima disposizione regola inoltre la **fase anteriore alla piena operatività di Porti d'Italia S.p.A.**, stabilendo che, fino a tale momento, le funzioni e le competenze attribuite alla società continuino a essere esercitate dalle Autorità di sistema portuale. È altresì previsto che, entro trentasei mesi dall'entrata in vigore della legge, le Autorità provvedano all'approvazione dei Piani regolatori portuali nei porti nei quali siano ancora vigenti strumenti anteriori alla legge n. 84 del 1994, con possibilità di nomina di un commissario ad *acta* in caso di inutile decorso del termine.

L'articolo 29 disciplina, infine, alcuni profili di **prima applicazione del nuovo sistema di programmazione**. In particolare, dispone l'inserimento nell'accordo di programma degli investimenti relativi a opere di grande infrastrutturazione già autorizzati e finanziati da specifiche disposizioni di legge e consente, in sede di prima adozione del Piano nazionale, il subentro di Porti d'Italia S.p.A. in interventi in corso di realizzazione da parte delle Autorità di sistema portuale, qualora si tratti di interventi ritenuti prioritari e di particolare complessità dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Sono inoltre previste misure di coordinamento in materia di monitoraggio della coerenza degli atti concessori con il regolamento di cui al decreto ministeriale n. 202 del 2022, aggiornamento del Sistema informativo del demanio marittimo e disciplina transitoria della composizione dei Comitati di gestione.

Schede di lettura

Articolo 1 (Finalità)

L'**articolo 1** modifica l'articolo 1, comma 1, della legge n. 84 del 1994, ampliando l'ambito della disciplina portuale anche alla **realizzazione di infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di rilevanza internazionale e nazionale**. Il medesimo articolo inserisce inoltre, tra i soggetti di cui la legge disciplina compiti e funzioni, la **Porti d'Italia S.p.A.** e prevede che, nell'applicazione della legge, si tenga conto degli indirizzi strategici recati dal **Piano del mare**.

L'articolo 1 del provvedimento in esame, composto **da un solo comma**, reca una serie di novelle all'**articolo 1, comma 1**, della legge n. [84 del 1994](#).

Come evidenziato dall'Analisi Tecnico normativa (ATN) allegata al provvedimento, la **legge n. 84 del 1994** costituisce la **principale fonte di disciplina della materia portuale**. L'articolo 1, rubricato "Finalità della legge", individua gli **obiettivi** dell'intervento normativo. Nel corso del tempo la legge n. 84 del 1994 è stata modificata più volte. In particolare, si segnalano il **decreto legislativo n. [169 del 2016](#)**, adottato in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lett. f), della **legge n. [124 del 2015](#)**, e il successivo **decreto legislativo correttivo n. [232 del 2017](#)**.

Nello specifico, la **lettera a)** prevede che tra gli ambiti disciplinati dalla legge n. 84 del 1994 rientri anche la **realizzazione di infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di rilevanza internazionale e nazionale**.

La medesima lettera aggiunge, inoltre, il riferimento alla **promozione dello sviluppo integrato del settore portuale**, anche rispetto agli obiettivi di connettività sostenibile correlati allo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), nonché al **potenziamento del sistema del trasporto e dell'intermodalità** mediante il **rilancio degli investimenti** nelle **infrastrutture portuali di interesse generale**.

La **rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)** è una politica dell'Unione europea volta a sviluppare una **rete integrata di infrastrutture di trasporto**, comprendente strade, linee ferroviarie, vie navigabili interne, rotte marittime, porti, aeroporti e terminali strada-rotaia. Essa è stata definita dal **regolamento (UE) n. 1315/2013** e successivamente **revisionata** con il **regolamento (UE) n. [1679/2024](#)**. La rete si articola in **tre livelli** di pianificazione: la **rete globale (Comprehensive Network)**, che garantisce la massima capillarità e copre tutte le regioni europee, il cui completamento è previsto entro il **2050**; la **rete centrale (Core Network)**, che include i nodi più importanti e i flussi di traffico strategici, da completare entro il

2030; la **rete centrale estesa (Extended Core Network)**, un livello intermedio introdotto per accelerare la realizzazione di progetti su larga scala, il cui completamento è fissato per il 31 dicembre **2040**.

Per ulteriori approfondimenti, si rinvia al [tema](#) dedicato al trasporto ferroviario nel portale di documentazione della Camera dei deputati (e in particolare al paragrafo “La rete transeuropea dei trasporti TEN-T”), nonché alla apposita [pagina](#) del sito di Rete ferroviaria italiana (RFI).

La **lettera b)** introduce tra le finalità della legge n. 84 del 1994 quella di **disciplinare** non solo i compiti e le funzioni delle Autorità di sistema portuale (**AdSP**), degli uffici territoriali portuali e dell’autorità marittima, ma anche i compiti e le funzioni della società **Porti d’Italia S.p.A.**

La disciplina di tale società è contenuta nell’articolo 9 del provvedimento in analisi. Per approfondimenti si rimanda alla relativa scheda di lettura. Similmente, si rinvia alla scheda relativa agli articoli 10 e seguenti per approfondimenti sulla disciplina delle AdSP.

La **lettera c)** aggiunge all’articolo 1 della legge n. 84 del 1994 un periodo finale, prevedendo che, nell’applicazione della legge, si tenga conto anche degli indirizzi strategici recati dal **Piano del mare** di cui all’articolo 12, comma 3, del decreto-legge n. 173/2022.

• *Il Piano del Mare*

Il Piano del Mare è un documento di programmazione previsto e disciplinato dall’**articolo 12, comma 3**, del [decreto-legge n. 173 del 2022](#) (recante disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri), convertito, con modificazioni, dalla legge n. 204/2022.

Ai sensi del citato articolo 12, come da ultimo modificato dall’articolo 1 della legge n. [70 del 2026](#) (recante “Valorizzazione della risorsa mare”), il Piano è elaborato e approvato, con **cadenza quadriennale**, dal Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri e presieduto dallo stesso Presidente del Consiglio o, ove nominato, dal Ministro delegato per le politiche del Mare. Per ulteriori approfondimenti, si rinvia al relativo [dossier](#).

Il **Piano del Mare** contiene gli indirizzi strategici in materia di:

- a) tutela e valorizzazione della risorsa mare dal punto di vista ecologico, ambientale, logistico, economico;
- b) valorizzazione economica del mare con particolare riferimento all’archeologia subacquea, al turismo, alle iniziative a favore della pesca e dell’acquacoltura e dello sfruttamento delle risorse energetiche;

- c) valorizzazione delle vie del mare e sviluppo del sistema portuale, ivi compresa la valorizzazione della navigazione commerciale e del diporto nautico;
- d) promozione e coordinamento delle politiche volte al miglioramento della continuità territoriale da e per le isole, al superamento degli svantaggi derivanti dalla condizione insulare e alla valorizzazione delle economie delle isole minori;
- e) promozione del sistema-mare nazionale a livello internazionale, in coerenza con le linee di indirizzo strategico in materia di promozione e internazionalizzazione delle imprese italiane
- f) valorizzazione del demanio marittimo, con particolare riferimento alle concessioni demaniali marittime per finalità turistico-ricreative.

Il **Piano del Mare** per il periodo [2023-2025](#) è stato approvato dal CIPOM con delibera del 31 luglio 2023 e pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale del 23 ottobre 2023.

Nel corso del tempo sono state redatte e presentate alle Camere tre relazioni sullo stato di attuazione del Piano. La [prima](#) relazione è relativa all'anno 2023, la [seconda](#) al periodo 2023-2024 e la [terza](#) al periodo 2024-2025.

Nel mese di giugno 2025, il Dipartimento per le politiche del mare della Presidenza del Consiglio dei ministri ha avviato una consultazione degli *stakeholder* pubblici e privati, finalizzata alla raccolta di pareri e contributi utili alla predisposizione del Piano del mare per il triennio 2026-2028. I pareri pervenuti al Dipartimento sono consultabili sul [sito](#) della Presidenza del Consiglio.

Secondo quanto risulta, il CIPOM ha approvato il Piano del mare 2026-2028 in data 7 maggio 2026; alla data di pubblicazione del presente *dossier*, il testo non risulta ancora pubblicato nella Gazzetta Ufficiale.

Si segnala, infine, che il 10 maggio 2026 è entrata in vigore la citata legge n. 70/2026, il cui articolo 1 ha modificato l'articolo 12 del decreto-legge n. 173/2022, prevedendo che il Piano del mare sia elaborato e approvato con cadenza **quadriennale**, in luogo della precedente cadenza triennale.

• **Strategia portuale e strategia industriale marittima dell'UE** (a cura del Servizio per i Rapporti con l'Unione europea)

Per promuovere **la competitività, la sostenibilità, la decarbonizzazione, la sicurezza e la resilienza** nel settore del trasporto per vie navigabili dell'UE, il 4 marzo 2026 la Commissione europea ha varato la [strategia portuale](#) e la [strategia marittima industriale dell'UE](#), che si concentrano sui porti, il trasporto marittimo e la costruzione navale. Le strategie erano già state annunciate nel [patto europeo per gli oceani](#).

Le **azioni faro** della strategia portuale includono, tra l'altro, l'accelerazione dell'**elettrificazione dei porti** e un accesso tempestivo e non discriminatorio alle reti; la **promozione di partenariati** per la cooperazione in materia di energia all'interno e nei dintorni delle zone portuali ai fini di un uso sostenibile dell'energia, compreso l'idrogeno; l'aggiornamento degli orientamenti esistenti in materia di **sicurezza dei porti** in modo da trattare adeguatamente tutte le minacce pertinenti;

il **sostegno dei porti di piccole e medie dimensioni** con una tabella di marcia specifica.

Per una maggiore evidenza grafica delle modifiche apportate dall'articolo in commento, si rimanda al testo a fronte in calce al presente *dossier*.

Articolo 2 ***(Definizione degli interventi in ambito portuale)***

L'**articolo 2** del disegno di legge in esame, attraverso l'introduzione di un nuovo articolo 1-*bis* nella legge n. 84 del 1994, persegue la finalità di **definire gli interventi in ambito portuale**. In particolare, vengono esplicitati i concetti di **opere infrastrutturali** e di **interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria**. Per opere infrastrutturali si intendono le opere di grande infrastrutturazione, per interventi di manutenzione straordinaria si intendono le opere e le modifiche necessarie per rinnovare e sostituire parti anche strutturali delle opere infrastrutturali, e infine per manutenzione ordinaria si intendono le opere necessarie per contrastare il degrado delle opere infrastrutturali.

L'**articolo 2** del disegno di legge in esame, costituito da un unico comma, **novella** la [legge n. 84 del 1994](#) attraverso l'**inserimento** dell'**articolo 1-*bis*** volto alla **definizione** degli **interventi in ambito portuale**.

Come precisato nella relazione illustrativa, “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 (società Porti d'Italia Spa, Autorità di sistema portuale e Regioni), in termini di realizzazione e finanziamento”.

In particolare, vengono definite **opere infrastrutturali** (articolo 1-*bis*, comma 1, lettera *a*)) le **opere di grande infrastrutturazione**, inclusa la costruzione di:

- canali marittimi;
- dighe foranee di difesa;
- darsene, bacini, banchine e piazzali attrezzati, incluse opere di viabilità funzionali alle aree portuali e operazioni di dragaggio infrastrutturale dei fondali.

Si fa presente che, come osservato anche dalla relazione illustrativa, “la definizione di opere infrastrutturali ricalca quanto già previsto a legislazione vigente dall'[articolo 5, comma 9 della legge n. 84 del 1994](#), integrando l'elenco esemplificativo con altri interventi riconducibili alle grandi opere di infrastrutturazione in ambito portuale”.

Gli **interventi di manutenzione straordinaria** (articolo 1-bis, comma 1, lettera b)), fermo restando quanto previsto dal [D.P.R. n. 380 del 2001](#) (Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia) e dal [decreto legislativo n. 42 del 2004](#) (Codice dei beni culturali e del paesaggio) vengono definiti come le **opere e le modifiche necessarie per rinnovare e sostituire parti anche strutturali delle opere infrastrutturali**, al fine di adeguarne le componenti, gli impianti e le opere connesse all'uso e alle prescrizioni vigenti e con la finalità di contrastare il rilevante degrado dovuto alla perdita di caratteristiche strutturali, tecnologiche e impiantistiche, anche al fine di migliorare le prestazioni, le caratteristiche strutturali, energetiche e di efficienza tipologica, nonché per incrementare il valore del bene e la sua funzionalità, ivi incluse le operazioni di dragaggio di bonifica dei fondali.

Per interventi di **manutenzione ordinaria** (articolo 1-bis, comma 1, lettera c)), fermo restando quanto previsto dal D.P.R. n. 380 del 2001 e dal decreto legislativo n. 42 del 2004, si intendono le **opere** di riparazione, rinnovamento e sostituzione **necessarie per contrastare il degrado delle opere infrastrutturali**, al fine di conservarne lo stato e la fruibilità di tutte le componenti, 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 incluse le operazioni di dragaggio di manutenzione dei fondali.

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. Si ricorda che il decreto legislativo n. 50 del 2016 (vecchio Codice dei contratti pubblici) è stato abrogato e sostituito integralmente dal [decreto legislativo n. 36 del 2023](#) (nuovo Codice dei contratti pubblici), il quale però, pur facendo riferimento diffusamente ai concetti di manutenzione ordinaria e straordinaria, non ne fornisce una compiuta definizione. 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 (si veda la relazione illustrativa relativa al disegno di legge in esame).

Articolo 3 (Ente nazionale per le infrastrutture di trasporto marittimo)

L'**articolo 3** include tra i soggetti istituzionali del settore portuale la società **Porti d'Italia S.p.A.**, qualificata quale **ente nazionale per le infrastrutture di trasporto marittimo nelle aree demaniali marittime rientranti nelle circoscrizioni delle Autorità di sistema portuale**.

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

In particolare, la disposizione individua, al comma 1, le **organizzazioni portuali**, facendo riferimento a una serie di enti, consorzi e organismi operanti in specifici porti, istituiti sulla base della previgente legislazione speciale.

Il comma 2 stabilisce che sono **Autorità di sistema portuale** gli enti di cui all'articolo 6 della medesima legge, mentre il comma 2-*bis* ricomprende tra gli **uffici territoriali portuali** le strutture previste dall'articolo 6-*bis*.

Il comma 3 precisa, infine, che per **autorità marittime** si intendono i soggetti individuati dall'articolo 16 del codice della navigazione (R.D. n. 327 del 1942).

La norma assume pertanto carattere prevalentemente definitorio e sistematico, in quanto delimita l'ambito soggettivo di applicazione della disciplina portuale e coordina le relative nozioni con le successive disposizioni della legge n. 84 del 1994 e con il codice della navigazione.

Attraverso l'inserimento del **nuovo comma 3-*bis***, viene dunque inclusa tra tali soggetti anche la società Porti d'Italia S.p.A. (v. *infra*, articolo 9), che viene qualificata quale “**ente nazionale per le infrastrutture di trasporto marittimo nelle aree demaniali marittime comprese nelle circoscrizioni delle autorità di sistema portuale**”.

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

Per una maggiore evidenza grafica delle modifiche apportate dall'articolo in commento, si rimanda al testo a fronte in calce al presente *dossier*.

Articolo 4 (Classificazione dei porti)

L'articolo 4 novella la **disciplina della classificazione dei porti marittimi**, superando il rinvio alla regolamentazione secondaria e introducendo una classificazione operata *ex lege* sulla base di due criteri: **l'inclusione nella circoscrizione di una Autorità di sistema portuale** (AdSP) e l'appartenenza alla **rete centrale TEN-T**. Sono inoltre qualificate come “categorie funzionali” le **funzioni delle aree portuali** ed è ridefinito il **riparto degli oneri relativi alla realizzazione delle opere infrastrutturali** tra Stato, AdSP e regioni, in coerenza con il nuovo assetto di *governance* previsto dal disegno di legge in esame.

L'articolo 4, composto da **un comma**, modifica in più parti l'articolo 4 della legge per la disciplina del settore portuale (legge n. [84 del 1994](#)), rubricato “classificazione dei porti”, al fine di predisporre una **diversa classificazione dei porti marittimi** in categorie e relative classi, finalizzata a definire **competenze gestionali**, nonché l'allocazione delle **risorse connesse**.

Preliminarmente, appare opportuno ricordare che la disciplina **vigente** del citato articolo 4 ripartisce i porti marittimi nazionali in due categorie:

- la **categoria I**, comprendente i porti, o le specifiche aree portuali, finalizzati alla **difesa militare e alla sicurezza dello Stato** (comma 1, lettera a)), individuati con decreto del Ministro della difesa, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) (comma 2);
- la **categoria II**, comprendente i porti di rilevanza economica, a sua volta articolata in tre classi:
 - **classe I** – relativa ai porti, o alle specifiche aree portuali, di rilevanza economica **internazionale** (comma 1, lettera b));
 - **classe II** – relativa ai porti, o alle specifiche aree portuali, di rilevanza economica **nazionale** (comma 1, lettera c));
 - **classe III** – relativa ai porti, o alle specifiche aree portuali, di rilevanza economica **regionale e interregionale** (comma 1, lettera d)).

Il comma 1-bis dispone che i porti sede di Autorità di sistema portuale (AdSP) appartengono comunque a una delle prime due classi della categoria II.

Il comma 3 individua le **funzioni** dei porti di categoria II, quali: commerciale e logistica; industriale e petrolifera; di servizio passeggeri, compresi i crocieristi; peschereccia; turistica e da diporto.

L'**individuazione concreta delle caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali** dei porti di categoria II e l'appartenenza di ciascuno scalo alle classi sono

demandate, ai sensi del **comma 4**, a un **decreto** del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato, sentite le AdSP o, ove non istituite, le autorità marittime, sulla base di tre criteri:

- entità del traffico globale e delle sue componenti;
- capacità operativa degli scali in relazione alle caratteristiche funzionali e alle condizioni di sicurezza;
- livello ed efficienza dei servizi di collegamento con l'entroterra.

I commi 5 e 6 disciplinano, rispettivamente, il **procedimento di adozione del decreto**, con il parere delle regioni e delle Commissioni parlamentari competenti, e la **procedura di revisione della classificazione**.

A tale riguardo, si segnala, inoltre, che la disciplina di classificazione dei porti si inserisce in un più ampio quadro normativo concernente il **riparto delle funzioni amministrative in ambito portuale** tra Stato, regioni ed enti locali. Nel dettaglio, l'articolo 88 del d.P.R. [616 del 1977](#), novellato dalla legge n. 84 del 1994, riservava allo Stato le opere relative ai porti maggiori e di interesse nazionale, devolvendo alle Regioni le funzioni sui porti minori. Il d.P.C.m. [21 dicembre 1995](#) ha poi ridotto tale delega, escludendone le aree demaniali di preminente interesse nazionale. L'assetto **vigente** è definito dal d.Lgs. [112 del 1998](#) ove, ai sensi dell'articolo 104, spetta allo Stato la classificazione dei porti e la gestione di quelli di rilievo nazionale e internazionale, mentre ai sensi dell'articolo 105 sono conferite alle regioni e agli enti locali le funzioni sui porti di rilievo regionale e interregionale, oltre a ogni competenza non riservata allo Stato o alle Autorità portuali. Il **criterio di riparto** risulta dunque fondato sul **rilievo strategico dello scalo**.

Sul piano **applicativo**, tuttavia, si segnala che il decreto attuativo previsto dal comma 4 della legge n. 84 del 1994 **non risulta essere stato adottato**. Come riportato anche dalla relazione illustrativa del provvedimento, ciò ha comportato delle **criticità** in sede di inserimento di un porto nella circoscrizione dell'AdSP territorialmente competente ai sensi dell'articolo 6, comma 2, della citata legge. Nei fatti, si è andata consolidando una **distinzione tra i porti commerciali ricompresi nelle circoscrizioni delle AdSP e quelli che ne sono esclusi**, quindi di competenza regionale, indipendentemente dalla classificazione formale, mai compiutamente attuata.

Ciò premesso, come indicato anche nella relazione illustrativa, le modifiche recate dall'articolo in commento possono essere ricondotte a tre **distinti ambiti di intervento**: *i)* la classificazione dei porti; *ii)* la disciplina delle funzioni delle aree portuali; *iii)* il regime degli oneri per la realizzazione delle opere infrastrutturali e per la manutenzione.

Classificazione dei porti

Con riferimento alla **classificazione dei porti**, l'articolo in esame apporta le seguenti modifiche all'articolo 4 della legge n. 84 del 1994:

- la **lettera a)** introduce **due modificazioni** di coordinamento al comma 1.
In primo luogo, è soppressa, all'alinea, la parola "nazionali", così riferendo

la classificazione a **tutti i porti marittimi**, ivi inclusi quelli di rilievo regionale. In secondo luogo, alla lettera *a)* del medesimo comma 1 — relativa ai porti di categoria I —, è precisato che i porti finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato sono "individuati ai sensi del comma 2", che ne demanda l'identificazione al decreto del Ministro della difesa, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

- la **lettera b)** **sostituisce integralmente** il comma 1-*bis*, introducendo una **classificazione dei porti** operata direttamente dalla legge, in luogo del rinvio al decreto ministeriale di cui ai commi 4 e seguenti (peraltro abrogati dalla successiva lettera *e)*), e fondata su **due criteri oggettivi**, quali l'inclusione del porto nella circoscrizione di una AdSP e l'appartenenza alla rete centrale transeuropea dei trasporti (rete TEN-T). Pertanto, le **classi della categoria II** risultano così articolate:
 - alla **classe I** (rilevanza economica **internazionale**) appartengono i porti, o le specifiche aree portuali, elencati nell'**allegato A** al disegno di legge, ricadenti nella **circoscrizione di una AdSP** e ricompresi nella rete centrale **TEN-T**;
 - alla **classe II** (rilevanza economica **nazionale**) appartengono i porti, o le specifiche aree portuali, ricadenti nella **circoscrizione di una AdSP** e non ricompresi nella rete centrale TEN-T;
 - alla **classe III** (rilevanza economica **regionale e interregionale**) appartengono i porti, o le specifiche aree portuali, non appartenenti alla categoria I e non ricadenti nella circoscrizione di una AdSP.
- la **lettera e)**, in coerenza con la classificazione operata *ex lege* dalla lettera *b*, **abroga** i commi 4, 5 e 6, recanti la previgente procedura di classificazione dei porti mediante decreto del MIT, nonché la corrispondente procedura di revisione.

Disciplina delle funzioni delle aree portuali

Con riferimento alle **funzioni dei porti**, la **lettera c)** dell'articolo in rassegna riformula l'alinea del comma 3 dell'articolo 4 della legge n. 84 del 1994, **qualificando** le funzioni ivi elencate – che restano invariate nel novero (*v. supra*) – come "**categorie funzionali**" cui sono assegnate le aree portuali.

La novella sottende, come indicato dalla relazione illustrativa, l'adozione, in analogia con la tecnica seguita in ambito edilizio, di una **distinzione tra la "categoria funzionale"**, riferita alla destinazione generale dell'area, e la "**destinazione d'uso**", riferita agli specifici impieghi consentiti al suo interno, con l'obiettivo di assicurare una **maggiore flessibilità degli usi delle aree portuali**, ferma restando l'omogeneità delle destinazioni sotto il profilo dei carichi urbanistici e ambientali.

A tale riguardo, si evidenzia che anche l'Analisi di impatto della regolazione (AIR), allegata al provvedimento in esame, specifica 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.

Con riferimento alle **destinazioni d'uso** ammesse nelle categorie funzionali, la **lettera d)** dell'articolo in commento inserisce, dopo il comma 3 dell'articolo 4 della legge n. 84 del 1994, i seguenti nuovi commi:

- il **comma 3-bis**, con cui si dispone che le **destinazioni d'uso** ammesse per ciascuna categoria funzionale sono individuate nel **Piano regolatore portuale** (PRP), ai sensi dell'articolo 5, comma 1-ter, della legge n. 84 del 1994, come modificato dal disegno di legge in esame (v. *infra* la scheda di lettura relativa all'articolo 6).
- il **comma 3-ter**, che, ai fini dell'adozione degli strumenti di pianificazione e programmazione di cui agli articoli 4-ter ("Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale e di rilevanza internazionale e nazionale") e 5.1 ("Accordo di programma"), introdotti, rispettivamente dagli articoli 5 e 7 del disegno di legge in commento (v. *infra*), prevede l'integrazione dei porti di categoria II, classi I e II, nella **Rete italiana della portualità**, il cui sviluppo e la cui promozione sono affidati alla società Porti d'Italia S.p.A., di cui all'articolo 5-ter, introdotto dall'articolo 9, comma 1 del disegno di legge in rassegna (v. *infra*).

Regime degli oneri

La medesima **lettera d)** dell'articolo in commento inserisce altresì i commi da 3-*quater* a 3-*septies* all'articolo 4 della legge n. 84 del 1994, volti a **ridefinire il riparto degli oneri** per la realizzazione e la manutenzione delle opere portuali, in coerenza con il nuovo assetto di *governance* del settore, che attribuisce alla società Porti d'Italia S.p.A. la realizzazione delle opere infrastrutturali e degli interventi di manutenzione straordinaria, e alle AdSP la manutenzione ordinaria e le attività infrastrutturali non connesse al trasporto. Si tratta di disposizioni che riproducono, attualizzandolo, l'impianto già recato dall'articolo 5, commi 8 e 9, della legge n. 84 del 1994.

Nel dettaglio:

- il **comma 3-*quater*** pone **a carico dello Stato** gli oneri per la realizzazione delle opere nei porti di **categoria I**;
- il **comma 3-*quinquies*** prevede, per i porti di **categoria II, classi I e II**, che lo **Stato contribuisca** al finanziamento delle **nuove opere** infrastrutturali e degli interventi di **manutenzione straordinaria** individuati dal Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale e di rilevanza internazionale e nazionale, nei limiti delle risorse fissate **dall'accordo di programma** di cui all'articolo 5.1. Peraltro, per la realizzazione delle

opere infrastrutturali nei medesimi porti, le regioni o i comuni interessati possono comunque intervenire con risorse proprie, in concorso o in sostituzione dello Stato;

- il **comma 3-sexies** pone a carico di ciascuna **AdSP**, in riferimento ai porti ricompresi nella propria circoscrizione, gli oneri relativi alla realizzazione delle **opere infrastrutturali** e agli interventi di **manutenzione straordinaria** non ricompresi nel predetto Piano nazionale, nonché gli oneri relativi agli interventi di **manutenzione ordinaria** e agli interventi di cui all'articolo 5-*quater*, comma 3, quindi riferiti, alle attività infrastrutturali non connesse al trasporto, ivi inclusi gli impianti di produzione industriale operanti nel porto, gli uffici, gli esercizi commerciali e le sovrastrutture portuali (per approfondimenti, si veda la scheda relativa all'articolo 9);
- il **comma 3-septies** pone a carico della **regione** o delle regioni interessate gli oneri per la realizzazione di **nuove opere infrastrutturali**, per la **manutenzione straordinaria** e per quella ordinaria nei porti di **categoria II, classe III**.

A tale riguardo, si evidenzia che l'Analisi di impatto della regolazione rileva carenze nella pianificazione strategica nazionale degli investimenti portuali, anche finanziati con risorse europee, e segnala l'esigenza di un modello di *governance* sinergico, fondato su una più chiara ripartizione delle competenze programmatiche tra amministrazione centrale, AdSP e livelli territoriali, al fine di rafforzare il coordinamento tra pianificazione territoriale e programmazione infrastrutturale.

Per una maggiore **evidenza grafica** delle modifiche apportate dall'articolo in commento, si rimanda al testo a fronte in calce al presente *dossier*.

Articolo 5

(Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale e di rilevanza internazionale e nazionale)

L'articolo 5 istituisce il **Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale e di rilevanza internazionale e nazionale**, finalizzato a definire le linee strategiche di sviluppo del settore portuale.

Nel dettaglio, 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, l'**articolo 5** introduce nella [legge](#) n. 84 del 1994 il nuovo **articolo 4-ter (Individuazione delle infrastrutture strategiche del settore portuale da realizzare in via prioritaria)**, il quale prevede e disciplina il **Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale e di rilevanza internazionale e nazionale**.

Secondo quanto evidenziato nella relazione illustrativa, l'introduzione di tale strumento risponde all'esigenza di rafforzare la strategia portuale nazionale, superando la frammentarietà degli investimenti infrastrutturali e l'isolamento in cui attualmente operano le Autorità di sistema portuale (AdSP).

In tale prospettiva, il disegno di legge in esame articola il rafforzamento della **programmazione nazionale del settore portuale** attraverso due strumenti principali:

- il **Piano nazionale**, oggetto del nuovo articolo 4-ter della legge n. 84 del 1994; e
- l'**accordo di programma**, volto a definire concretamente i cronoprogrammi procedurali e finanziari dei progetti da realizzare, previsto dall'articolo 7 del disegno di legge in esame (v *infra*).

Si valuti l'opportunità di coordinare la disciplina introdotta dal provvedimento in esame con quella recata dalla legge 13 novembre 2025, n. 177 in materia di interporti, con particolare riferimento ai rapporti tra il Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di cui al nuovo articolo 4-ter della legge n. 84 del 1994, l'accordo di programma di cui al nuovo articolo 5.1 della medesima legge e il Piano

generale per l'intermodalità previsto dall'articolo 2 della legge n. 177 del 2025, tenuto conto della comune finalità di rafforzamento dell'intermodalità e dell'integrazione con la rete transeuropea dei trasporti.

Ciò premesso, il **comma 1** del nuovo articolo 4-ter disciplina la **procedura di adozione del Piano nazionale**, prevedendo che il medesimo sia adottato:

- con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri;
- su **proposta** del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze;
- sentiti la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale e il Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM);

Si rammenta che, ai sensi dell'articolo 11-ter, comma 1, della legge n. 84 del 1994, la **Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale** è istituita presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con il compito di coordinare e armonizzare, a livello nazionale, le scelte strategiche che attengono i grandi investimenti infrastrutturali, le scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, le strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo, nonché le strategie di marketing e promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale, operando, altresì, la verifica dei piani di sviluppo portuale, attraverso specifiche relazioni predisposte dalle singole AdSP. Essa è presieduta dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ed è composta dai Presidenti delle AdSP e da cinque rappresentanti della Conferenza Unificata, di cui tre delle regioni, uno delle città metropolitane e uno dei comuni.

Il **CIPOM**, istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri dall'articolo 12 del decreto-legge n. 173 del 2022, ha il compito di coordinare e definire gli indirizzi strategici delle politiche del mare. È presieduto dal Presidente del Consiglio dei ministri o dal Ministro delegato per le politiche del mare, ove nominato, ed è composto dalle Autorità delegate per le politiche europee, le politiche di coesione e il coordinamento del PNRR, ove nominate, e dai Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della difesa, dell'economia e delle finanze, delle imprese e del made in Italy, dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, dell'ambiente e della sicurezza energetica, delle infrastrutture e dei trasporti, della cultura e del turismo e per gli affari regionali e le autonomie. Tra le principali attribuzioni del Comitato rientra l'elaborazione e l'approvazione del Piano del mare. Per approfondimenti, si rinvia alla [pagina](#) dedicata sul sito del Dipartimento per le politiche del mare.

- previa acquisizione dell'**intesa** in sede di Conferenza unificata (di cui all'[articolo 8](#) del decreto legislativo n. 281 del 1997).

Il Piano deve essere 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.

Si valuti l'opportunità di verificare la coerenza delle forme di coinvolgimento parlamentare previste per i diversi strumenti di programmazione in materia di infrastrutture, trasporti, logistica e intermodalità, considerato che il nuovo articolo 4-ter non prevede il parere delle Commissioni parlamentari competenti sullo schema di Piano nazionale, a differenza di quanto previsto, per il Piano generale per l'intermodalità, dall'articolo 2 della legge n. 177 del 2025.

Il **comma 2** del nuovo articolo 4-ter definisce il **contenuto del Piano**. In particolare si prevede che il Piano definisca, in ordine di priorità, l'**elenco degli interventi strategici** relativi alla realizzazione di **nuove opere infrastrutturali** e alla **manutenzione straordinaria** nelle aree comprese nella circoscrizione delle AdSP, da affidare in concessione alla società **Porti d'Italia S.p.A.**, la cui istituzione è prevista dal nuovo articolo 5-ter della legge n. 84 del 1994, introdotto dall'articolo 9 del disegno di legge in esame (v. *infra*).

Si valuti l'opportunità di specificare i criteri minimi sulla base dei quali stabilire l'ordine di priorità degli interventi da inserire nel Piano.

Restano pertanto **esclusi** dal Piano gli interventi di **manutenzione ordinaria**, come definiti dall'articolo 2 del provvedimento in esame (v. *supra*).

Il **comma 3** prevede che l'elenco degli interventi strategici sia trasmesso a **ciascuna Autorità** di sistema portuale territorialmente competente ai fini dell'acquisizione di una serie di pareri prodromici all'approvazione e all'esecuzione degli interventi affidati in concessione alla società Porti d'Italia S.p.A.

I pareri in questione vengono richiesti:

- all'autorità marittima,
- all'ufficio di sanità marittima, aerea e di frontiera (USMAF);
- all'azienda sanitaria locale;
- al comando provinciale dei vigili del fuoco.

Si segnala che i medesimi pareri sono previsti anche con riferimento all'accordo di programma di cui all'articolo 7 del provvedimento in esame (v. *infra*).

A tale riguardo, si osserva che la disposizione non individua un termine entro il quale le Autorità indicate siano tenute a rendere i pareri richiesti, né

disciplina espressamente gli effetti dell'eventuale inerzia. Si valuti, pertanto, l'opportunità di prevedere un termine per l'espressione dei predetti pareri, nonché di chiarire il regime applicabile in caso di mancata pronuncia entro tale termine.

Il **comma 4** attribuisce al Ministero 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, il compito di emanare le **direttive di coordinamento**, al fine di assicurare che gli interventi di competenza delle regioni siano realizzati nel rispetto dei piani regionali dei trasporti o dei piani di sviluppo economico-produttivo.

Il **comma 5** dell'articolo 4-ter disciplina l'**aggiornamento periodico del Piano nazionale**. In particolare, la disposizione prevede che il Piano sia aggiornato **almeno ogni quinquennio**, tenendo conto dello stato di avanzamento degli interventi nonché dei nuovi fabbisogni di sviluppo in rete del settore portuale.

La procedura di aggiornamento è la medesima prevista per l'adozione del Piano, disciplinata dal comma 1 (v. *supra*).

Articolo 6 co. 1, lett. a), b), c), e), f), g), h) e s)
(Meccanismi di armonizzazione e di raccordo tra gli strumenti di pianificazione delle Autorità di sistema portuale)

L'articolo 6, comma 1, lettere a), b), c), e), f), g), h) e s), reca una serie di modifiche all'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, che disciplina il **documento di programmazione strategica di sistema (DPSS)** e il **piano regolatore portuale (PRP)**.

Le modifiche perseguono, da un lato, la finalità di assicurare il raccordo tra gli strumenti di pianificazione delle Autorità di sistema portuale e il nuovo **accordo di programma** di cui all'articolo 5.1; dall'altro, quella di recepire alcuni profili conseguenti alla sentenza della Corte costituzionale n. 6 del 2023, che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale di talune disposizioni introdotte dal decreto-legge n. 121 del 2021, in materia di pianificazione portuale.

Nel dettaglio, la **lettera a)** interviene sul **comma 1** dell'[articolo 5 della legge n. 84 del 1994](#).

In primo luogo, viene modificato l'alinea del comma 1, prevedendo che il DPSS sia coerente non solo con il Piano generale dei trasporti e della logistica, con gli orientamenti europei e con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, ma anche con l'**accordo di programma di cui all'articolo 5.1**.

La modifica è diretta a inserire il nuovo accordo di programma tra gli atti di riferimento della pianificazione strategica delle AdSP, così da garantire il coordinamento tra le scelte di programmazione contenute nel DPSS e gli interventi infrastrutturali o funzionali inseriti nell'accordo.

In secondo luogo, la lettera a) **sopprime**, al comma 1, lettera b), del medesimo articolo 5, le parole che includevano **negli ambiti portuali**, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorità di sistema portuale, **anche le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'AdSP**.

Tale soppressione recepisce quanto stabilito dalla **Corte costituzionale** con la **sentenza n. 6 del 2023**, 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, modificando l'articolo 5, comma 1, lett. b), della legge n. 84 del 1994, consentiva di includere negli ambiti portuali ulteriori aree pubbliche e private assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale. Secondo la Corte, tale previsione violava l'articolo 118 Cost., e dunque le necessarie condizioni di esercizio della **chiamata in sussidiarietà**, poiché non indicava criteri geografici o funzionali per l'individuazione delle

aree esterne alla circoscrizione dell'Autorità, rimettendo alla stessa Autorità la definizione del perimetro territoriale delle proprie funzioni.

Il **decreto-legge n. 121 del 2021**, convertito dalla legge n. 156 del 2021, ha inciso sulla disciplina della pianificazione strategica delle Autorità di sistema portuale, modificando l'articolo 5 della legge n. 84 del 1994 e prevedendo che le AdSP redigano il **documento di programmazione strategica di sistema – DPSS** – e i **piani regolatori portuali – PRP** – in coerenza con il Piano generale dei trasporti e della logistica, con gli orientamenti europei e con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica.

La riforma ha ridefinito il **ruolo del DPSS** quale strumento di programmazione strategica del sistema portuale, chiamato a individuare, tra l'altro, gli obiettivi di sviluppo delle AdSP, gli ambiti portuali, le aree portuali, retro-portuali e di interazione porto-città, nonché i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario. La procedura di approvazione del DPSS è stata semplificata, prevedendo l'adozione da parte del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale e l'approvazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale.

La disciplina deve tuttavia essere letta alla luce della **sentenza della Corte costituzionale n. 6 del 2023**, 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 non prevedeva che il DPSS fosse accompagnato da una relazione illustrativa, nonché nella parte in cui non subordinava l'approvazione del documento alla previa intesa con la Regione territorialmente interessata e non richiama, in caso di mancato accordo, il meccanismo di cui all'articolo 14-*quinqies* della legge n. 241 del 1990. La medesima sentenza ha inoltre dichiarato l'illegittimità costituzionale della previsione che includeva negli ambiti portuali, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorità di sistema portuale, anche ulteriori aree pubbliche e private assoggettate alla giurisdizione dell'AdSP, nonché della disposizione che aveva introdotto il comma 1-*septies* dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994.

Quanto al **Piano regolatore portuale**, la riforma ha rafforzato il ruolo dell'AdSP nella pianificazione delle aree portuali e retro-portuali, configurando il PRP come piano territoriale di rilevanza statale e come unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza. È stata inoltre prevista una procedura semplificata per gli adeguamenti tecnico-funzionali, relativi a modifiche non sostanziali del disegno di pianificazione portuale, con l'intervento dell'AdSP e il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, da rendere entro il termine previsto dalla disciplina vigente.

Sono state altresì precisate le competenze delle Autorità di sistema portuale e degli enti territoriali: alle prime spetta la pianificazione delle aree portuali e retro-portuali, mentre restano affidate a Comuni, Regioni e agli altri enti competenti le funzioni relative alle aree di interazione porto-città e ai collegamenti infrastrutturali esterni all'ambito portuale, secondo il riparto delineato dall'articolo 5 della legge n. 84 del 1994 e come interpretato dalla Corte costituzionale.

In base alla **Sesta relazione al Parlamento sullo stato di attuazione del PNRR**, pubblicata il 31 marzo 2025, l'iter di approvazione dei DPSS risultava concluso per dieci Autorità di sistema portuale.

La **lettera b)** modifica il **comma 1-bis** dell'articolo 5, che disciplina il **procedimento di adozione e approvazione del DPSS** delle Autorità di sistema portuale.

Il **comma 1-bis dell'articolo 5** della legge n. 84 del 1994, nella versione attualmente vigente, prevede che il DPSS sia adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale e poi sottoposto, tramite conferenza di servizi semplificata, al parere dei comuni e delle regioni territorialmente interessati. Tali enti devono pronunciarsi entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo. L'approvazione finale spetta al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale. La disposizione precisa inoltre che il DPSS non è soggetto a valutazione ambientale strategica (VAS).

La disposizione aggiorna anzitutto la denominazione del Ministero competente, sostituendo il riferimento al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili con quello al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Inoltre viene precisato che, in caso di mancanza di accordo, **si applicano**, in quanto compatibili, **le disposizioni dell'articolo 14-quinquies della legge n. 241 del 1990**. La modifica è volta a coordinare il procedimento di approvazione del DPSS con il **meccanismo di superamento del dissenso** previsto dalla disciplina generale della **conferenza di servizi**.

Anche questa novella si colloca nel solco della **sentenza n. 6 del 2023**, nella quale la Corte costituzionale ha ritenuto costituzionalmente necessario che l'approvazione del DPSS avvenga **previa intesa** con la **Regione** territorialmente interessata e che, **in caso di mancato accordo**, sia applicabile il meccanismo di cui all'articolo **14-quinquies** della legge n. 241 del 1990.

La **lettera c)** introduce, dopo il comma 1-bis, il **nuovo comma 1-bis.1**.

La nuova disposizione disciplina l'ipotesi in cui l'accordo di programma di cui all'articolo 5.1, o i suoi aggiornamenti annuali, contengano interventi la cui realizzazione richieda una modifica delle scelte operate nel DPSS ai sensi del comma 1, lettere c) e d).

In tali casi, le Autorità di sistema portuale devono procedere tempestivamente alla revisione del DPSS mediante **appositi atti aggiuntivi**. Tali atti sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale e approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La previsione introduce quindi una forma di aggiornamento mirato del DPSS, volta a evitare che l'inserimento di nuovi interventi nell'accordo di programma renda necessaria una revisione complessiva dello strumento di programmazione strategica.

La **lettera e)** interviene sul **comma 1-quinquies** dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, che disciplina il **riparto delle competenze pianificatorie nelle aree portuali, retro-portuali e di interazione porto-città**.

La disposizione vigente attribuisce all'Autorità di sistema portuale la pianificazione delle aree portuali e retro-portuali mediante il PRP, mentre riserva a comune e regione la pianificazione delle aree di interazione porto-città, previo parere dell'Autorità di sistema portuale.

La modifica di cui al **numero 1)** interviene sul terzo periodo del comma 1-quinquies, relativo agli strumenti urbanistici concernenti i **collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio**, viari e ferroviari, e gli **attraversamenti del centro urbano rilevanti per l'operatività del porto**, individuati nel DPSS. Nel testo vigente, l'ente competente procede previa acquisizione dell'intesa con l'Autorità di sistema portuale; la proposta aggiunge che ciò avvenga anche **"sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti"**.

Il coinvolgimento ministeriale appare funzionale a garantire un raccordo statale sugli interventi infrastrutturali che, pur potendo incidere sulla pianificazione urbanistica locale, sono rilevanti per l'accessibilità e l'operatività del porto.

Il **numero 2)** reca inoltre una modifica di coordinamento formale, sostituendo il riferimento al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili con quello al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La **lettera f)** sostituisce integralmente il **comma 1-sexies** dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, modificando la disciplina applicabile nei casi in cui la realizzazione di un'opera portuale richieda **un adeguamento del PRP vigente**.

La disposizione si applica in due ipotesi:

- quando occorra realizzare **opere incluse nell'accordo di programma** di cui al nuovo articolo 5.1,
- oppure quando sia ravvisata la necessità di realizzare **opere in via d'urgenza**.

In entrambi i casi, il presupposto è che 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.

In presenza di tali condizioni, la **determinazione conclusiva della conferenza di servizi** prevista dall'articolo 38, comma 10, del codice dei

contratti pubblici, che sancisce l'intesa tra gli enti interessati, **produce effetto di variante al PRP**.

La novella sostituisce quindi il meccanismo vigente, che consente al piano operativo triennale (POT) di definire in via transitoria la destinazione funzionale di alcune aree portuali, con un procedimento direttamente collegato all'approvazione del progetto dell'opera. L'effetto conformativo sul PRP deriva dalla conclusione positiva della conferenza di servizi e dall'intesa tra gli enti interessati, con conseguente semplificazione del raccordo tra pianificazione portuale e realizzazione dell'intervento.

La finalità della disposizione appare dunque quella di accelerare la realizzazione delle opere portuali, in particolare di quelle inserite nella programmazione infrastrutturale strategica o aventi carattere urgente, evitando che la non coerenza o l'obsolescenza del PRP vigente renda necessario un autonomo procedimento di variante prima dell'approvazione dell'intervento.

Rispetto alla disciplina vigente, la disposizione non prevede più il ricorso al piano operativo triennale quale strumento transitorio di definizione della destinazione funzionale delle aree, né riproduce l'espresso riferimento alla specifica approvazione ministeriale del POT e alla verifica di assoggettabilità a VAS. La variante al PRP è invece collegata alla determinazione conclusiva della conferenza di servizi, secondo il modello procedimentale previsto dal codice dei contratti pubblici per la localizzazione e l'approvazione del progetto delle opere.

La **lettera g)** abroga il **comma 1-septies** dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994 in conformità a quanto sancito dalla **sentenza n. 6 del 2023**, con la quale la Corte costituzionale 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 ha introdotto nella legge n. 84 del 1994 la disposizione in commento.

Il **comma 1-septies dell'articolo 5** della legge n. 84 del 1994 prevede che gli ambiti portuali delimitati dal Documento di programmazione strategica di sistema (DPSS), ovvero, in mancanza di quest'ultimo, dai vigenti piani regolatori portuali, siano equiparati alle zone territoriali omogenee B di cui al decreto ministeriale n. 1444 del 1968, ai fini dell'applicabilità dell'articolo 142, comma 2, del Codice dei beni culturali e del paesaggio.

La disposizione non opera, dunque, una generale riclassificazione urbanistica delle aree portuali, ma introduce un'equiparazione funzionale e circoscritta, destinata a incidere sul regime dei vincoli paesaggistici *ex lege*. In particolare, il richiamo alle zone B rileva in quanto l'articolo 142, comma 2, del Codice esclude dall'applicazione di alcuni vincoli paesaggistici le aree che, alla data del 6 settembre 1985, risultavano già classificate come zone A o B negli strumenti urbanistici.

L'effetto della previsione è quindi quello di **sottrarre gli ambiti portuali**, nei limiti indicati dalla norma, **alla disciplina vincolistica prevista per talune aree tutelate per legge**, tra cui i territori costieri compresi nella fascia di 300 metri dalla linea di battigia. La norma prevede inoltre l'obbligo per le regioni di adeguare il piano territoriale paesistico regionale entro quarantacinque giorni dall'approvazione del DPSS.

La **Corte costituzionale** ha tuttavia dichiarato costituzionalmente illegittima la disposizione che inseriva il comma 1-*septies* nell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994. Secondo la Corte, l'assimilazione tra zone urbane di completamento e zone portuali determinava una forzosa equiparazione di situazioni eterogenee e comportava un arretramento della tutela paesaggistica, in contrasto con gli articoli 3 e 9 della Costituzione. La Corte ha altresì valorizzato il principio della copianificazione paesaggistica tra Stato e regioni, quale elemento essenziale del sistema di tutela delineato dal Codice dei beni culturali e del paesaggio (Corte cost., sent. n. 6 del 2023, punto 11.1.1 e ss. del Considerato in diritto).

La **lettera h)** interviene sul **comma 2** dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, sostituendo il riferimento alle opere "di grande infrastrutturazione" con quello, più ampio, alle **opere "infrastrutturali"**. La modifica **amplia** perciò l'ambito oggettivo del **contenuto dei PRP**, che dovranno delineare l'assetto complessivo delle infrastrutture dello scalo marittimo, e non soltanto delle opere rientranti nella categoria specifica delle opere di grande infrastrutturazione.

La **lettera s)** interviene sul **comma 5-bis** dell'articolo 5, relativo al **procedimento autorizzatorio per l'esecuzione di opere e lavori nei porti**.

In primo luogo, la novella interviene sul **primo periodo** del comma, distinguendo le **competenze** in ragione della tipologia di intervento. In particolare, viene previsto che l'esecuzione delle opere nei porti sia riferita all'**Autorità di sistema portuale** per gli **interventi di manutenzione ordinaria**, mentre, per gli interventi di **manutenzione straordinaria** e per le **nuove opere infrastrutturali**, sia riferita alla società Porti d'Italia S.p.A.

In secondo luogo, viene integralmente sostituito il **secondo periodo** del comma 5-bis. La disposizione vigente disciplina l'esecuzione di opere nei porti da parte di privati, prevedendo che essa sia autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, all'esito di una conferenza di servizi convocata dall'Autorità di sistema portuale o, ove non istituita, dall'autorità marittima.

Il nuovo testo riformula tale previsione, facendo riferimento non più alle opere eseguite da privati, ma più in generale all'**esecuzione di lavori nei porti**. Resta ferma la salvezza della disciplina prevista dallo stesso articolo 5 e dalle norme vigenti in materia di autorizzazione di impianti e infrastrutture energetiche, nonché delle opere ad essi connesse.

La disposizione conferma che l'**autorizzazione all'esecuzione dei lavori** nei porti è rilasciata, sotto tutti i profili rilevanti, all'esito di apposita **conferenza di servizi**, ai sensi dell'articolo 14-*quater* della legge n. 241 del 1990, alla quale sono convocate tutte le amministrazioni competenti.

La principale innovazione riguarda il **soggetto competente a indire la conferenza di servizi**. La competenza viene infatti ripartita tra l'Autorità di sistema portuale e la società Porti d'Italia S.p.A.

In particolare, l'**Autorità di sistema portuale** indice la conferenza di servizi per gli interventi di cui all'articolo 5-*quater*, comma 3, vale a dire per le **attività escluse dalla concessione alla società**. Si tratta, in particolare, delle attività infrastrutturali non connesse al trasporto, incluse la realizzazione di impianti di produzione industriale operanti nell'area portuale, gli uffici, i negozi e le sovrastrutture portuali.

La società **Porti d'Italia S.p.A.** indice invece la conferenza di servizi per gli interventi di cui all'articolo 5-*ter*, comma 2, lettera a). Tale disposizione attribuisce alla società **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 individuati dal Piano di cui all'articolo 4-*ter*, nei porti della categoria II, classi I e II, nonché delle attività strumentali all'efficiente erogazione di tali servizi.

La modifica appare quindi diretta a coordinare il procedimento autorizzatorio previsto dall'articolo 5, comma 5-*bis*, con il nuovo assetto organizzativo e funzionale delineato dagli articoli 5-*ter* e 5-*quater*.

Per ulteriori approfondimenti, si rimanda alla scheda di lettura relativa all'articolo 9 del provvedimento in esame.

Per una maggiore evidenza grafica delle modifiche apportate dall'articolo in commento, si rimanda al testo a fronte in calce al presente *dossier*.

Articolo 6 co. 1, lett. d), i), n), o), p), q) e r)
(Adozione e modifica del Piano regolatore portuale)

L'**articolo 6, comma 1, lettere d), i), n), o), p), q) e r)**, modifica l'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, con specifico riferimento alla disciplina del **Piano regolatore portuale (PRP)**. Le novelle considerate intervengono, in particolare, sul contenuto del PRP, sul procedimento di acquisizione dei pareri e di svolgimento della VAS, nonché sugli strumenti di modifica del piano, distinguendo tra varianti generali, varianti localizzate e adeguamenti tecnico-funzionali.

In particolare, la **lettera d)** interviene sul **comma 1-ter** dell'articolo 5, precisando che **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.**

La medesima lettera sopprime, inoltre, il secondo e il terzo periodo del comma 1-ter, relativi alla disciplina transitoria sull'interpretazione della funzione caratterizzante delle aree portuali e retro-portuali, che viene ricollocata tra le disposizioni finali e di coordinamento di cui all'articolo 29 del provvedimento in esame.

La **lettera i)** modifica il **comma 2-bis, lettera b)**, dell'articolo 5, introducendo una **misura di semplificazione procedimentale**. In particolare, si prevede che il PRP, dopo l'adozione da parte del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, sia trasmesso **contestualmente** al comune e alla regione interessati, nonché al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Consiglio superiore dei lavori pubblici, ai fini dell'acquisizione dei rispettivi pareri.

La novella mira pertanto a superare una scansione procedimentale successiva, favorendo lo svolgimento parallelo delle valutazioni richieste.

La **lettera n)** sostituisce il **comma 3-ter** dell'articolo 5. La nuova disposizione stabilisce che i PRP adottati dal Comitato di gestione siano sottoposti alla procedura di VAS **contestualmente** all'invio ai soggetti chiamati a rendere i pareri previsti dal comma 2-bis, lettera b).

In tal modo, la procedura ambientale viene coordinata temporalmente con la fase di acquisizione dei pareri, con l'obiettivo di ridurre i tempi complessivi di approvazione del piano.

La stessa lettera **n)** introduce inoltre una **disciplina espressa** per l'approvazione delle **varianti generali ai PRP**. Tali varianti sono sottoposte

al procedimento previsto per l'approvazione del piano regolatore portuale, ma con termini ridotti: trenta giorni per i pareri del comune e della regione interessati e quarantacinque giorni per i pareri del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Ne risulta una disciplina differenziata rispetto alla prima approvazione del PRP, coerente con la minore ampiezza dell'attività istruttoria richiesta in caso di modifica di uno strumento già vigente.

La **lettera o)** sostituisce il **comma 4** dell'articolo 5, riformulando la **disciplina delle modifiche puntuali al PRP**.

La nuova disposizione non fa più riferimento alla "variante a stralcio relativa al singolo scalo", espressione che risulta superata nel nuovo assetto della pianificazione portuale, nel quale il PRP è riferito al singolo porto. In sua vece viene introdotta la figura delle **varianti localizzate** al PRP.

Tali varianti possono essere promosse dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale, di propria iniziativa oppure su richiesta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, della regione o del comune interessati. Il Presidente le propone al Comitato di gestione per la successiva adozione.

Le varianti localizzate possono riguardare le **categorie funzionali assegnate alle aree portuali e retro-portuali**, nonché **i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio**.

La disciplina consente quindi interventi puntuali sul PRP, riferiti ad ambiti circoscritti, senza ricorrere necessariamente a una revisione complessiva dello strumento pianificatorio.

La **lettera p)** sostituisce il **comma 4-bis** dell'articolo 5, dettando il **procedimento** applicabile alle **varianti localizzate**.

La disposizione prevede che le varianti localizzate siano sottoposte alla procedura di verifica di assoggettabilità a VAS, ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo n. 152 del 2006. Per gli ulteriori profili procedurali, si applica il procedimento previsto per l'approvazione delle varianti generali di cui al nuovo comma 3-ter.

Ne deriva dunque che anche per le varianti localizzate opera un modello procedimentale semplificato, caratterizzato dalla verifica preliminare circa la necessità della VAS e dall'applicazione dei termini ridotti previsti per le varianti generali.

La **lettera q)** abroga il **comma 4-ter** dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, che disciplinava l'approvazione regionale delle varianti-stralcio relative ai porti compresi in un'Autorità di sistema portuale la cui competenza ricadesse in più regioni.

L'abrogazione si coordina con il nuovo assetto della pianificazione portuale, nel quale viene meno la competenza regionale sull'approvazione

dei PRP e la pianificazione delle aree portuali e retro-portuali è ricondotta alla competenza dell'Autorità di sistema portuale.

La **lettera r)** modifica il **comma 5** dell'articolo 5, relativo agli **adeguamenti tecnico-funzionali del PRP**.

In primo luogo, viene precisato che le modifiche non sostanziali devono essere valutate anche con riguardo alla caratterizzazione funzionale delle aree retro-portuali, oltre che di quelle portuali.

In secondo luogo, viene espressamente previsto che **il mutamento di destinazione d'uso nell'ambito della medesima categoria funzionale** costituisce **modifica non sostanziale** della struttura del PRP.

La disposizione consente pertanto di ricorrere allo strumento dell'**adeguamento tecnico-funzionale** anche per variazioni di destinazione d'uso interne alla stessa categoria funzionale, purché non siano alterati gli obiettivi, le scelte strategiche e la caratterizzazione funzionale del piano.

In sintesi, le modifiche delineano una **graduazione degli strumenti di modifica del PRP**:

- la **variante generale**, soggetta al procedimento di approvazione del piano con termini ridotti;
- la **variante localizzata**, riferita a specifiche aree o profili funzionali e sottoposta a verifica di assoggettabilità a VAS;
- l'**adeguamento tecnico-funzionale**, riservato alle modifiche non sostanziali, comprese quelle relative al mutamento di destinazione d'uso all'interno della medesima categoria funzionale.

Resta distinta la **variante mediante accordo di programma**, prevista dalla lettera *f)*, che opera quale specifico strumento di raccordo tra il PRP e l'accordo di programma di cui all'articolo 5.1, nei casi in cui la realizzazione di opere incluse nell'accordo o di opere urgenti risulti non coerente con il PRP vigente (v. *supra*).

Per una maggiore evidenza grafica delle modifiche apportate dall'articolo in commento, si rimanda al testo a fronte in calce al presente *dossier*.

Articolo 6, co. lett. l), m), t), u), v)
(Norme di coordinamento alla nuova classificazione dei porti e al nuovo codice dei contratti pubblici)

L'articolo 6, comma 1, alle lettere l), m), t), u) e v), reca **interventi di coordinamento** sull'articolo 5 della legge n. 84 del 1994. Le modifiche si rendono necessarie, da un lato, per adeguare tale disciplina alla **nuova classificazione dei porti** introdotta all'articolo 4 della medesima legge e, dall'altro, per aggiornare i riferimenti normativi al **nuovo codice dei contratti pubblici**, di cui al decreto legislativo n. 36 del 2023.

Nel dettaglio, la **lettera l)** abroga il **comma 3** dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994.

La disposizione vigente prevede che, nei porti di categoria II, classe III, con esclusione di quelli aventi funzione turistica e da diporto, l'ambito e l'assetto complessivo del porto siano specificati dal piano regolatore portuale, il quale individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

Tale previsione risulta **superata alla luce della nuova classificazione recata dall'articolo 4** della legge n. 84 del 1994 (v. *supra*).

In base al nuovo assetto, infatti, i porti di categoria II, classe III sono quelli non ricompresi nella circoscrizione territoriale di un'Autorità di sistema portuale, mentre i porti ricadenti in tale circoscrizione sono classificati *ex lege* come porti di rilevanza economica internazionale, se appartenenti alla rete centrale TEN-T, ovvero nazionale, negli altri casi.

Ne consegue che il piano regolatore portuale resta lo strumento di pianificazione proprio dei porti amministrati dalle Autorità di sistema portuale, mentre per i porti regionali o interregionali trova applicazione la distinta disciplina di cui al comma 3-bis.

La **lettera m)** interviene, conseguentemente, sul **comma 3-bis** dell'articolo 5, sostituendo il riferimento ai “porti di cui al comma 3, nei quali non è istituita l'Autorità di sistema portuale” con il riferimento ai porti “di cui alla categoria II, classe III”.

La **lettera t)** modifica il **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**. In particolare, i richiami all'articolo 27 del decreto legislativo n. 50 del 2016 sono sostituiti con i richiami all'articolo 38 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 36 del 2023.

La **lettera u)** modifica il **comma 7** dell'articolo 5, in materia di funzioni amministrative regionali, sostituendo il riferimento ai porti di categoria II, classi II e III, con il solo riferimento ai porti di categoria II, classe III.

La **lettera v)** dispone l'**abrogazione** dei **commi 8, 9, 10 e 11** dell'articolo 5. Si tratta di un intervento di riordino sistematico, volto a evitare duplicazioni e disallineamenti normativi.

Le disposizioni attualmente contenute nei commi 8 e 9, relative agli oneri per la realizzazione delle opere portuali e all'individuazione delle opere di grande infrastrutturazione, risultano ricollocate o assorbite nella nuova disciplina dell'articolo 4 della legge n. 84 del 1994, che, insieme alla classificazione dei porti, regola anche il riparto degli oneri tra Stato, Autorità di sistema portuale e regioni.

Le disposizioni di cui ai commi 10 e 11, concernenti l'individuazione delle opere da realizzare e le direttive di coordinamento per gli interventi regionali, risultano invece trasposte o assorbite nella nuova disciplina dell'articolo 4-ter, relativa al Piano nazionale degli interventi per le infrastrutture strategiche del settore portuale.

Per una maggiore evidenza grafica delle modifiche apportate dall'articolo in commento, si rimanda al testo a fronte in calce al presente *dossier*.

Articolo 7

(Accordo di programma per l'attuazione del Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo)

L'**articolo 7** introduce nella legge n. 84 del 1994 il nuovo **articolo 5.1**, recante la disciplina dell'**accordo di programma**, quale strumento attuativo del Piano nazionale degli interventi portuali. L'accordo, di durata **quinquennale**, è sottoscritto tra il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** e la società **Porti d'Italia S.p.A.** e trova copertura nei limiti del Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo. Il documento individua, per ciascun intervento, il **codice unico di progetto (CUP)**, il **cronoprogramma**, le modalità di **monitoraggio** e la stima dei **costi**, ed è corredato da una clausola di *stand-still* a garanzia del rispetto della disciplina europea in materia di aiuti di Stato. Il medesimo è deliberato dal CIPESS, assoggettato al **controllo di legittimità della Corte dei conti** e suscettibile di **aggiornamento annuale**, secondo una procedura semplificata per importi non superiori a due miliardi di euro.

L'**articolo 7**, composto da **un comma**, **inserisce**, successivamente all'articolo 5 della legge n. [84 del 1994](#), l'**articolo 5.1**, rubricato "**accordo di programma**". L'articolo, che si compone di **7 commi**, disciplina, appunto, l'**accordo di programma** quale strumento attuativo della pianificazione degli interventi portuali.

Nel dettaglio, il **comma 1** del neo-introdotta articolo prevede che l'**accordo di programma** sia definito dal **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** (MIT) con la **Porti d'Italia S.p.A.** e abbia durata **quinquennale**.

Inoltre, specifica che l'accordo è lo **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 (per maggiori dettagli, si rinvia alla scheda di lettura relativa all'articolo 5 del provvedimento in esame). Esso è 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 (per maggiori approfondimenti, v. scheda articolo 27 del provvedimento in esame).

Si ricorda che tale strumento riproduce lo schema già adottato per altre infrastrutture strategiche, segnatamente i contratti di programma con RFI S.p.A e ANAS S.p.A. Per maggiori dettagli su questi contratti di programma, si rimanda

all'apposito [tema](#) sul trasporto ferroviario e al [tema](#) sulle strade e autostrade, pubblicati sul portale della documentazione della Camera dei deputati.

Il **comma 2** esplica il **contenuto dell'accordo**. In particolare prevede che, in relazione a ciascun intervento, l'accordo indichi:

- il codice unico di progetto (CUP)¹;
- il **cronoprogramma** di approvazione, affidamento ed esecuzione dei lavori;
- le modalità di verifica e monitoraggio in capo al MIT;
- 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, di cui all'articolo 27-bis.

Si stabilisce, inoltre, che i progetti siano **corredati dal documento di fattibilità delle alternative progettuali** (DOCFAP) di cui all'articolo 2 dell'allegato I.7 al Codice dei contratti pubblici².

¹ L' [articolo 11 della legge n. 3 del 2003](#) prevede (al comma 1), al fine precipuo del monitoraggio degli investimenti pubblici, che ogni nuovo progetto di investimento pubblico è dotato di un «Codice unico di progetto», che le competenti amministrazioni o i soggetti aggiudicatori richiedono in via telematica secondo la procedura definita dal CIPE.

Come evidenziato nella sezione "[Sistema CUP](#)" del sito *web* del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) della Presidenza del Consiglio dei Ministri, il CUP "è il codice che identifica un progetto d'investimento pubblico e lo accompagna in tutte le fasi della sua realizzazione: rappresenta lo strumento cardine per il funzionamento del Sistema di Monitoraggio degli Investimenti Pubblici (MIP)".

L'articolo 11 citato dispone inoltre (al comma 2-bis, introdotto dall'articolo 41 del D.L. n. 76 del 2020) che gli atti amministrativi che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l'esecuzione di progetti di investimento pubblico, sono nulli in assenza dei corrispondenti CUP, che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso.

² In base al disposto dell'articolo 2 dell'allegato I.7 al Codice dei contratti pubblici ([D.Lgs. n. 36 del 2023](#)), il Documento di fattibilità delle alternative progettuali (DOCFAP):

- è redatto nel rispetto del quadro esigenziale (che individua gli obiettivi da perseguire e i fabbisogni da soddisfare) ed è prodromico alla redazione del Documento di indirizzo alla progettazione (DIP);
- individua e analizza le possibili soluzioni progettuali che possono riguardare anche l'ipotesi di non realizzazione dell'intervento, ove applicabile;
- è obbligatorio per i contratti "sopra soglia" cioè, nel caso di lavori pubblici e concessioni, di importo pari o superiore a 5,404 milioni di euro.

Il DIP (in base a quanto stabilito dall'articolo 3 del medesimo allegato I.7), da redigere in coerenza con il quadro esigenziale e con la soluzione individuata nel DOCFAP, ove redatto, indica, in rapporto alla dimensione, alla specifica tipologia e alla categoria dell'intervento da realizzare, le caratteristiche, i requisiti e gli elaborati progettuali necessari per la definizione di ogni livello della progettazione. Si ricorda in proposito che, ai sensi del successivo articolo 4, la progettazione in materia di lavori pubblici si articola secondo due livelli di successivi approfondimenti tecnici in: a) progetto di fattibilità tecnica ed economica; b) progetto esecutivo.

Infine, il comma in rassegna introduce, come indicato anche dalla relazione illustrativa, una **esplicita clausola di salvaguardia** (c.d. *stand-still clause*), che subordina l'erogazione dei finanziamenti al rispetto della disciplina europea in materia di aiuti di Stato. Nello specifico, il meccanismo prevede che, per gli interventi che **non soddisfano i requisiti per l'esenzione dall'obbligo di notifica**, 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).

Secondo quanto riportato dalla relazione illustrativa del provvedimento in esame, tale previsione assicura che il trasferimento delle risorse pubbliche avvenga solo all'esito positivo della procedura di notifica, prevenendo in tal modo il rischio di erogazione di aiuti illegali e garantendo la piena legittimità dell'azione amministrativa e finanziaria a supporto della infrastrutturazione portuale.

Con riferimento all'**iter procedimentale** a cui è soggetto l'accordo di programma, il **comma 3** indica, in primo luogo, che lo schema di accordo è **sottoposto dal MIT al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)**, che adotta la relativa **delibera entro trenta giorni**. Tale delibera è **soggetta al controllo di legittimità della Corte dei conti** ai sensi dell'articolo 41, comma 5, del decreto-legge n. [201 del 2011](#), convertito, con modificazioni, dalla legge n. [214 del 2011](#). È ammessa la **registrazione parziale** della delibera, che diviene efficace limitatamente a quanto oggetto di registrazione. In tal caso, il CIPESS può adottare, su richiesta del MIT, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze (MEF), una **delibera integrativa o modificativa** delle parti non registrate.

Anche in questo caso, la procedura ricalca quanto previsto per il contratto di programma tra il MIT e RFI S.p.A ai sensi dell'[articolo 15 del decreto legislativo n. 112 del 2015](#).

Sempre in riferimento all'**iter**, il **comma 4** specifica che il MIT e Porti d'Italia S.p.A. **sottoscrivano** lo schema di accordo entro **quindici giorni** dalla registrazione della delibera CIPESS. Il MIT, entro i successivi **cinque giorni**, trasmette l'accordo alla Camera dei Deputati, al Senato, al MEF e al CIPESS.

Si valuti l'opportunità di chiarire la funzione della trasmissione dell'accordo di programma alle Camere, prevista dal comma 4, anche alla luce del fatto che, per altri strumenti di programmazione in materia di infrastrutture e intermodalità, tra cui, ad esempio, il Piano generale per l'intermodalità, di cui all'articolo 2 della legge n. 177 del 2025 in materia

di interporti, è previsto il parere delle Commissioni parlamentari competenti prima dell'adozione dell'atto.

Il **comma 5** dispone che il **30 settembre** di **ciascun anno** Porti d'Italia S.p.A. trasmetta al MIT e al MEF una **relazione sullo stato di attuazione dell'accordo**, comprensiva dell'avanzamento delle opere e degli interventi, desumibile dal sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui al decreto legislativo n. [229 del 2011](#).

Il **comma 6** prevede la possibilità che l'accordo venga sottoposto ad **aggiornamenti annuali**, tenuto conto dello stato di avanzamento e delle risorse disponibili. In particolare, per gli aggiornamenti di importo **pari o inferiore a 2 miliardi di euro**, al netto delle risorse finalizzate per legge a specifici interventi, l'approvazione avviene con decreto del MIT, di concerto con il MEF, previa informativa al CIPESS. Per gli importi **superiori a 2 miliardi di euro** si applica la procedura ordinaria di cui ai commi 3 e 4 (v. *supra*).

Infine, il **comma 7** dispone che l'accordo sia trasmesso a **ciascuna Autorità di sistema portuale** (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'approvazione e all'esecuzione degli interventi.

A tale riguardo, si osserva che la disposizione non individua un termine entro il quale le Autorità indicate siano tenute a rendere i pareri richiesti, né disciplina espressamente gli effetti dell'eventuale inerzia. Si valuti, pertanto, l'opportunità di prevedere un termine per l'espressione dei predetti pareri, nonché di chiarire il regime applicabile in caso di mancata pronuncia entro tale termine.

Articolo 8

(Disposizioni in materia di operazioni di dragaggio nelle aree portuali e marino-costiere)

L'**articolo 8** interviene sulle disposizioni in materia di **dragaggi** nelle aree portuali e marino-costiere, recate dall'articolo 5-bis della legge n. 84 del 1994, al fine precipuo di:

- chiarirne l'ambito di applicazione, distinguendo le disposizioni applicabili nei siti di bonifica di interesse nazionale (SIN) da quelle applicabili anche fuori dai medesimi siti (lett. a));
- introdurre una disciplina finalizzata a promuovere, fuori dei SIN, politiche di sostenibilità ed economia circolare, incentivando operazioni di recupero dei rifiuti e di riutilizzo dei materiali provenienti dalla realizzazione degli interventi infrastrutturali nonché dalle operazioni di dragaggio (lett. d), capoverso 8-quater e seguenti).

Le restanti disposizioni dell'articolo in esame hanno prevalenti finalità di razionalizzazione e coordinamento della normativa vigente, ferma restando l'abrogazione espressa dei commi 1-bis e 8 dell'articolo 5-bis, disposta dalla lettera c).

L'**articolo 8** interviene sulla disciplina delle **attività di dragaggio nelle aree portuali e marino-costiere**, recata dall'articolo 5-bis della legge n. 84 del 1994, al fine – sottolineato anche dalla relazione illustrativa – di:

- trasporre, all'interno del citato articolo 5-bis, le disposizioni in materia di attività di dragaggio nelle infrastrutture portuali del territorio nazionale e nelle acque marino-costiere recate dall'articolo 6-bis del D.L. n. 77 del 2021 – conseguentemente abrogate dall'articolo 29, comma 7, del disegno di legge – nei nuovi commi 8-bis e 8-ter; nel nuovo comma 8-bis confluisce altresì il contenuto del vigente comma 1-bis dell'articolo 5-bis, abrogato dalla lettera c) dell'articolo in esame; la medesima lettera c) abroga anche il vigente comma 8 dell'articolo 5-bis, la cui disciplina è sostituita dai nuovi commi da 8-quater a 8-sexies, introdotti dalla lettera d), in materia di gestione integrata e circolare dei rifiuti e dei materiali provenienti dagli interventi infrastrutturali e dalle operazioni di dragaggio fuori dai siti di bonifica di interesse nazionale;
- prevedere “procedure semplificate in relazione alle operazioni di dragaggio nei porti non compresi in siti di interesse nazionale” (nuovi commi da 8-quater a 8-sexies dell'articolo 5-bis della legge n. 84 del 1994);

- chiarire (mediante l’inserimento di un nuovo comma 01 all’articolo 5-bis della legge n. 84 del 1994) l’ambito di applicazione della disciplina in questione, chiarendo quali disposizioni dell’articolo 5-bis citato si applicano ai dragaggi effettuati nelle aree portuali e marino-costiere poste in siti di bonifica di interesse nazionale (SIN) e quali invece anche ai dragaggi effettuati al di fuori dei SIN.

Si ricorda che, in base al disposto dell’articolo 252 del Codice dell’ambiente (D.Lgs. n. 152 del 2006), i **siti di interesse nazionale (SIN)**, ai fini della bonifica, “sono individuabili in relazione alle caratteristiche del sito, alle quantità e pericolosità degli inquinanti presenti, al rilievo dell’impatto sull’ambiente circostante in termini di rischio sanitario ed ecologico, nonché di pregiudizio per i beni culturali ed ambientali”. Tali siti sono stati individuati con norme di varia natura e di regola sono stati perimetrati mediante decreto del Ministero dell’ambiente, d’intesa con le regioni interessate. [Attualmente i SIN sono 42](#), per una superficie cumulata che costituisce approssimativamente, come indicato nella sezione [“SIN – Inquadramento generale”](#), del sito *web* del Ministero dell’ambiente, il 6 per mille del territorio nazionale (circa 170.000 ettari totali a terra e circa 78.000 ettari a mare).

Di seguito si illustrano, nel dettaglio, le disposizioni recate dall’articolo in esame, ad eccezione delle **modifiche formali** recate dalla **lettera b)**.

Lettera a) - Ambito di applicazione (nuovo comma 01 dell’articolo 5-bis)

La lettera a) dell’unico comma dell’articolo in esame introduce, prima del comma 1 dell’articolo 5-bis della legge n. 84 del 1994, un **comma 01** che delimita l’ambito di applicazione delle disposizioni recate dai commi successivi ad esso. Tale nuovo comma precisa, infatti, che tale articolo disciplina le **modalità di svolgimento delle operazioni di dragaggio nelle aree portuali e marino-costiere** da eseguire:

- **nei siti di bonifica** di interesse nazionale, ai sensi dei successivi commi 1, 2, 3, 4, 5 e 6;
- o **anche al di fuori** dei siti di bonifica di interesse nazionale, nel rispetto delle disposizioni dei **commi da 8-bis a 8-sexies** del medesimo articolo.

Lettera c) e comma 7 dell’articolo 29 – Abrogazioni

La **lettera c)** dell’articolo in esame prevede l’**abrogazione dei commi 1-bis e 8 dell’articolo 5-bis della legge n. 84 del 1994**.

Il comma 1-*bis* viene abrogato in quanto trasposto – dalla successiva lettera *d*) – all’interno del nuovo comma 8-*bis* del medesimo articolo.

Il comma 8 viene abrogato poiché le disposizioni in esso contenute sono sostituite da quelle recate dai nuovi commi da 8-*quater* a 8-*sexies*.

Il **comma 7 dell’articolo 29** del presente disegno di legge dispone l’**abrogazione dell’articolo 6-bis del D.L. n. 77 del 2021**.

Le disposizioni recate dai commi 2 e 3 dell’articolo 6-*bis* sono abrogate in quanto trasposte – dalla lettera *c*) dell’articolo in esame – nei nuovi commi 8-*bis* e 8-*ter* dell’articolo 5-*bis* della legge n. 84 del 1994.

La disposizione contenuta nel comma 1 dell’articolo 6-*bis*, relativa all’adozione di un Piano nazionale dei dragaggi sostenibili (ad oggi non ancora approvato), non viene invece trasposta ma – come evidenziato dalla relazione illustrativa – “abrogata *tout court*, stante la mancata attuazione della stessa”.

Lettera d) – Norme, già vigenti, applicabili a tutte le attività di dragaggio (commi 8-bis e 8-ter dell’articolo 5-bis)

Il nuovo **comma 8-bis** dell’articolo 5-*bis* della legge n. 84 del 1994 (introdotto dalla lettera *d*) in esame) disciplina le **attività di dragaggio nelle aree portuali e marino-costiere nonché nei bacini idrici, anche se non posti in SIN**, prevedendo che tali attività:

- sono effettuate **utilizzando** le modalità e le **migliori tecnologie disponibili** finalizzate a mitigare i rischi di propagazione di contaminanti, ove presenti;

Tale disposizione riproduce fedelmente quella recata dal testo vigente del comma 1-*bis* del medesimo articolo, che per tale motivo viene soppresso dalla lettera *b*) poc’anzi illustrata.

- effettuate nelle infrastrutture portuali del territorio nazionale e nelle acque marino-costiere, anche al di fuori dei SIN, **sono interventi di pubblica utilità, indifferibili e urgenti** e costituiscono, ove necessario, **variante al piano regolatore portuale**.

Tale disposizione corrisponde, nella sostanza, a quella recata dal comma 2 dell’abrogando articolo 6-*bis* del D.L. n. 77 del 2021.

Si ricorda, inoltre, che la dichiarazione di pubblica utilità è disciplinata dagli articoli da 12 a 14 del testo unico in materia di espropriazione (D.P.R. n. 327 del 2001). In particolare, l’articolo 12 dispone in ordine agli atti che comportano la dichiarazione di pubblica utilità, stabilendo comunque che, in base alla normativa vigente, può equivalere a dichiarazione di pubblica utilità l’approvazione di uno strumento urbanistico, anche di settore o attuativo, la definizione di una conferenza di servizi o il perfezionamento di un accordo di programma, ovvero il rilascio di

una concessione, di una autorizzazione o di un atto avente effetti equivalenti. La dichiarazione attribuisce alle opere, anche private, la natura giuridica di opera pubblica e costituisce presupposto per eventuali procedure espropriative. Relativamente alla dichiarazione di indifferibilità e urgenza, si ricorda che essa costituisce il presupposto di legittimità del provvedimento d'occupazione d'urgenza (di cui all'articolo 22-*bis* del citato D.P.R. n. 327 del 2001).

Il **comma 8-ter** (introdotto dalla lettera *d*) in esame) disciplina il **rilascio, mediante un procedimento unico, dell'autorizzazione alle attività di dragaggio**, senza innovare la disciplina vigente.

Tale procedimento, a cui partecipano tutte le amministrazioni interessate, è svolto nel rispetto del principio di semplificazione e con le modalità stabilite dalla legge n. 241 del 1990 sul procedimento amministrativo.

L'autorizzazione:

- è rilasciata con il provvedimento conclusivo della conferenza di servizi simultanea (disciplinata dall'articolo 14-*ter* della L. n. 241 del 1990), da convocare da parte dell'autorità competente individuata ai sensi del decreto di cui all'articolo 109, comma 2, del D.Lgs. n. 152 del 2006 (v. *infra*);
- 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 90 giorni.

Il comma 8-*ter* dispone altresì che:

- 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.

Tale disposizione, infatti, riproduce fedelmente quella recata dal comma 3 dell'abrogando articolo 6-*bis* del D.L. n. 77 del 2021.

Lettera d) – Nuove norme, applicabili fuori dai SIN, per la gestione dei rifiuti e dei materiali (commi da 8-quater a 8-sexies dell'articolo 5-bis)

I nuovi commi da 8-*quater* a 8-*sexies* dell'articolo 5-*bis* della legge n. 84 del 1994 (introdotti dalla lettera *d*) in esame) sostituiscono le disposizioni recate dal comma 8 del medesimo articolo (che per tale motivo viene soppresso dalla lettera *b*) poc'anzi illustrata) che sono volte a disciplinare l'utilizzo dei materiali provenienti dal dragaggio dei fondali dei porti non compresi in SIN.

Il testo vigente del comma 8 prevede che i materiali provenienti dal dragaggio dei fondali dei porti non compresi in SIN possono essere:

- immersi in mare con autorizzazione dell'autorità competente nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 109, comma 2, del D.Lgs. n. 152 del 2006 (tale comma 2 prevede che l'autorizzazione all'immersione in mare è rilasciata dalla regione, fatta eccezione per gli interventi ricadenti in aree protette nazionali per i quali è rilasciata dal Ministero dell'ambiente, in conformità alle modalità stabilite dal D.M. Ambiente 15 luglio 2016 n. 173);
- essere 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.

Finalità della nuova disciplina (comma 8-quater)

I nuovi commi citati introducono una disciplina finalizzata a promuovere (secondo quanto indicato nel primo periodo del comma 8-quater), **fuori dei SIN**, 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.

Si fa notare che – a differenza di quanto precisato dalla lettera a) dell'articolo in esame, secondo la quale la disciplina in questione riguarda le sole operazioni di dragaggio nelle aree portuali e marino-costiere – la formulazione del primo periodo del comma 8-quater sembra ampliare l'ambito di applicazione della disciplina anche ad attività diverse dal dragaggio.

Si valuti pertanto l'opportunità di definire con maggior precisione l'ambito di applicazione della norma in commento.

Progetto per la gestione dei rifiuti e dei materiali e relative modalità di approvazione (comma 8-quater, primo periodo)

Per la finalità suindicata, il **primo periodo del comma 8-quater** prevede l'approvazione del **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 Codice dell'ambiente (D.Lgs. n. 152 del 2006);

Il comma 1 dell'[articolo 109 del D.Lgs. n. 152 del 2006](#) consente l'immersione deliberata in mare da navi o aeromobili e da strutture ubicate nelle acque del mare o in ambiti ad esso contigui, quali spiagge, lagune e stagni salmastri e terrapieni costieri, dei materiali seguenti:

- a) materiali di escavo di fondali marini o salmastri o di terreni litoranei emersi;
- b) inerti, materiali geologici inorganici e manufatti al solo fine di utilizzo, ove ne sia dimostrata la compatibilità e l'innocuità ambientale;
- c) materiale organico e inorganico di origine marina o salmastra, prodotto durante l'attività di pesca effettuata in mare o laguna o stagni salmastri.

In base al successivo comma 2, l'autorizzazione all'immersione in mare di tali materiali è rilasciata dalla regione, fatta eccezione per gli interventi ricadenti in aree protette nazionali per i quali è rilasciata dal Ministero dell'ambiente, in conformità alle modalità stabilite con il D.M. Ambiente 15 luglio 2016 n. 173.

L'articolo 184-*quater* del Codice dell'ambiente individua le condizioni e le procedure da seguire per la cessazione della qualifica di rifiuto dei materiali di dragaggio e per il loro utilizzo.

- nel rispetto della disciplina nazionale e dell'UE in materia di gestione dei rifiuti.

Si ricorda in proposito che la disciplina europea in materia di rifiuti è contenuta nella direttiva 2008/98/CE s.m.i. e che le disposizioni di tale direttiva sono recepite nell'ordinamento nazionale da quelle recate dalla parte quarta (artt. 177-266) del Codice dell'ambiente.

In relazione alle **modalità di approvazione**, il periodo in esame stabilisce che l'approvazione spetta alle **Autorità di sistema portuale**, acquisiti i **pareri vincolanti** della regione, dell'agenzia regionale per la protezione ambientale (ARPA), dell'ufficio di sanità marittima, aerea e di frontiera e dell'azienda sanitaria locale territorialmente competenti, **da rendere entro quindici giorni** dalla richiesta.

Si osserva che la disposizione in esame non fissa alcun termine per l'approvazione del progetto né disciplina espressamente gli effetti dell'eventuale mancata espressione dei pareri entro il termine di quindici giorni.

Contenuti del Progetto (comma 8-*quater*, secondo periodo, e comma 8-*quinqies*)

In base al **secondo periodo del comma 8-*quater***, il progetto in questione:

- prevede, altresì, l'**individuazione dei siti di stoccaggio** provvisorio o di deposito temporaneo, compresa l'eventuale realizzazione di casse di colmata in mare;
 - previo accertamento mediante apposite indagini analitiche delle caratteristiche dei materiali e dei rifiuti, 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 Codice dell'ambiente, nel rispetto di quanto previsto dal D.M. Ambiente 15 luglio 2016, n. 173 (v. *supra*);
 - 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 Codice dell'ambiente (v. *supra*);
 - c) **di sottoprodotti** che soddisfano le condizioni e i criteri di cui all'articolo 184-*bis* del Codice dell'ambiente, 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;

In base al disposto dell'articolo 184-*bis* del Codice dell'ambiente, si considera un sottoprodotto e non un rifiuto, qualsiasi sostanza od oggetto che soddisfa tutte le seguenti condizioni:

- a) la sostanza o l'oggetto è originato da un processo di produzione, di cui costituisce parte integrante, e il cui scopo primario non è la produzione di tale sostanza od oggetto;
- b) è certo che la sostanza o l'oggetto sarà utilizzato, nel corso dello stesso o di un successivo processo di produzione o di utilizzazione, da parte del produttore o di terzi;
- c) la sostanza o l'oggetto può essere utilizzato direttamente senza alcun ulteriore trattamento diverso dalla normale pratica industriale;
- d) l'ulteriore utilizzo è legale, ossia la sostanza o l'oggetto soddisfa, per l'utilizzo specifico, tutti i requisiti pertinenti riguardanti i prodotti e la protezione della salute e dell'ambiente e non porterà a impatti complessivi negativi sull'ambiente o la salute umana.

- 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 Codice dell'ambiente.

L'articolo 184-*ter* del Codice dell'ambiente disciplina la cessazione della qualifica di rifiuto (*end of waste*). In particolare, il comma 1 dispone che un rifiuto cessa di essere tale, quando è stato sottoposto a un'operazione di recupero, incluso

il riciclaggio, e soddisfi i criteri specifici, da adottare nel rispetto delle seguenti condizioni:

- a) la sostanza o l'oggetto sono destinati a essere utilizzati per scopi specifici;
- b) esiste un mercato o una domanda per tale sostanza od oggetto;
- c) la sostanza o l'oggetto soddisfa i requisiti tecnici per gli scopi specifici e rispetta la normativa e gli standard esistenti applicabili ai prodotti;
- d) l'utilizzo della sostanza o dell'oggetto non porterà a impatti complessivi negativi sull'ambiente o sulla salute umana.

Specifiche disposizioni per l'*end of waste* dei materiali di dragaggio sono dettate dai commi 1 e 2 del successivo articolo 184-*quater*.

Ulteriori contenuti del progetto di gestione dei rifiuti e dei materiali sono individuati dal comma 8-*quinquies*. In base a tale comma, il progetto comprende anche:

- 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;
- le **dichiarazioni di conformità da parte di ciascun produttore, detentore o utilizzatore dei materiali**, attestanti il rispetto delle condizioni previste dal precedente comma 8-*quater*. Tali dichiarazioni sono rese ai sensi degli artt. 46 e 47 del D.P.R. n. 445 del 2000 (vale a dire mediante autocertificazione o dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà) e 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;
- i **risultati e le procedure di campionamento e caratterizzazione** dei materiali e dei rifiuti di cui al comma 8-*quater*.

Effetti dell'approvazione del Progetto (comma 8-sexies, periodi primo e secondo)

In base al disposto del comma 8-*sexies*, l'approvazione del progetto in questione **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 Codice dell'ambiente (v. *supra*).

Lo stesso comma precisa che eventuali interventi contenuti nel progetto da assoggettare a **valutazioni di compatibilità ambientale** restano sottoposti alle norme (contenute nella parte seconda del Codice dell'ambiente) che disciplinano tali valutazioni.

Eventuale aggiornamento del Progetto (comma 8-sexies, terzo periodo)

Il terzo periodo del comma 8-sexies stabilisce che le Autorità di sistema portuale, ove necessario, provvedono all'aggiornamento del progetto **con le modalità di cui ai commi 8-quater e 8-quinquies**.

Per una maggiore evidenza grafica delle modifiche apportate dall'articolo in commento, si rimanda al testo a fronte in calce al presente *dossier*.

Articolo 9
(Porti d'Italia S.p.A.)

L'**articolo 9** inserisce nel testo della legge n. 84 del 1994 i nuovi articoli *5-ter*, *5-quater*, *5-quinquies*, *5-sexies* e *5-septies*, concernenti la costituzione della società **Porti d'Italia S.p.A.**, la disciplina delle attività ad essa attribuite, nonché le modalità di coordinamento con le Autorità di sistema portuale.

In dettaglio, il nuovo **articolo 5-ter (Società Porti d'Italia S.p.A.)**, al **comma 1**, prevede la costituzione, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze (MEF), della società per azioni **Porti d'Italia S.p.A.**, a partecipazione **interamente pubblica**, titolare di diritti speciali ed esclusivi ai sensi della legge n. 84 del 1994.

La relazione illustrativa richiama gli oneri di motivazione analitica previsti dall'articolo 5, comma 1, del Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica (TUSP), pur precisando che la società è istituita direttamente per legge.

In particolare, viene evidenziato che Porti d'Italia S.p.A. persegue finalità istituzionali di preminente interesse nazionale, consistenti nello sviluppo del sistema portuale quale rete di beni e servizi di trasporto funzionale anche al completamento della rete transeuropea dei trasporti.

La relazione illustrativa motiva inoltre la scelta del modello societario ad integrale partecipazione pubblica con l'esigenza di assicurare efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa, valorizzando la flessibilità dei moduli privatistici di funzionamento della società.

Con il medesimo decreto sono definiti **l'atto costitutivo e lo statuto**, 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 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 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. Il decreto individua altresì la **data di avvio dell'operatività** della società medesima.

L'**oggetto sociale** della società è individuato al **comma 2** nello **sviluppo e nella promozione della Rete italiana della portualità**, attraverso un duplice ambito di attività:

- a) da un lato, lo svolgimento in regime di concessione dei servizi di interesse pubblico generale (SIEG) connessi alla realizzazione di investimenti strategici in opere infrastrutturali e interventi di manutenzione straordinaria individuati dal Piano nazionale di cui al nuovo articolo 4-ter (per approfondimenti sul Piano, si veda la scheda di lettura relativa all'articolo 5). Tali attività riguardano i porti di categoria II, classi I e II – e dunque di rilevanza internazionale e nazionale, ricadenti nella circoscrizione di una AdSP – e sono svolte nei limiti di quanto previsto dall'articolo 56-ter del regolamento (UE) n. 651/2014, che reca la disciplina di compatibilità degli aiuti a favore dei porti con il mercato interno. La disposizione prevede inoltre che vengano svolte in regime di concessione le attività strumentali all'efficiente erogazione di tali servizi, anche mediante la stipula di convenzioni con le Autorità di sistema portuale (AdSP) per il coordinamento delle attività di comune interesse.

La relazione illustrativa precisa che il riferimento alla Rete italiana della portualità comporta che il perimetro delle attività svolte in regime di concessione ricomprenda **i porti collocati all'interno della circoscrizione territoriale delle singole AdSP**. Restano pertanto esclusi, per tali attività, i porti di categoria I, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato, nonché i porti non ricompresi nelle circoscrizioni delle AdSP. Per approfondimenti sulla classificazione dei porti, si veda la scheda di lettura relativa all'articolo 4 del provvedimento in esame.

- b) dall'altro, 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* (v. *infra*).

Secondo la relazione illustrativa, rientrano in tale ambito, a titolo esemplificativo, la predisposizione di servizi portuali aggiuntivi a favore dei concessionari delle AdSP, la realizzazione di investimenti in aree portuali esterne alle circoscrizioni delle medesime Autorità e adibite alla nautica da diporto, nonché l'acquisizione di partecipazioni in altre società del settore.

Il **capitale sociale** è fissato al **comma 3** in **10 milioni di euro**, con autorizzazione di spesa di 1 milione di euro per il 2026 e 9 milioni di euro

per il 2027. Le azioni sono interamente attribuite al **MEF**, che esercita i diritti dell'azionista **d'intesa con il MIT**; a quest'ultimo sono attribuite funzioni di controllo e vigilanza tecnica e operativa sulle attività svolte in regime di concessione. Si precisa che il MEF è autorizzato a sottoscrivere e versare il capitale sociale anche in più rate.

Quanto agli **organi sociali**, il **comma 4** stabilisce che il **consiglio di amministrazione** è composto da cinque membri, due dei quali designati dal MEF, due dal MIT e uno dalla Presidenza del Consiglio dei ministri. Il **presidente** è nominato tra i membri designati dal MEF, mentre l'**amministratore delegato** è nominato tra i membri designati dal MIT. Secondo il **comma 5**, il **collegio sindacale** è composto da cinque membri, di cui tre effettivi e due supplenti. Due membri effettivi, compreso il presidente del collegio sindacale, e un membro supplente sono designati dal MIT, mentre un membro effettivo e un supplente sono designati dal MEF.

Con riferimento ai commi 4 e 5, si valuti l'opportunità di approfondire se, ferma la coerenza della composizione degli organi sociali con la natura interamente statale della partecipazione azionaria, le forme di coinvolgimento delle Autorità di sistema portuale e delle autonomie territoriali previste nelle sedi di programmazione e coordinamento siano sufficienti ad assicurare un adeguato raccordo anche nella fase attuativa degli interventi, in considerazione dell'incidenza delle attività attribuite alla società sui porti, materia riconducibile alla competenza legislativa concorrente ai sensi dell'articolo 117, terzo comma, della Costituzione.

Il **comma 6** prevede che a Porti d'Italia S.p.A. non si applichino alcune disposizioni del testo unico in materia di società a partecipazione pubblica (decreto legislativo n. 175 del 2016) e del decreto-legge n. 95 del 2012.

In particolare, è **esclusa l'applicazione** delle disposizioni in materia di **classificazione e di gestione del personale** delle società a partecipazione pubblica, di cui all'articolo 11, commi 6 e 7, e dell'articolo 19 del TUSP.

L'**articolo 11, commi 6 e 7, del TUSP** disciplina i **limiti ai compensi nelle società a controllo pubblico**. In particolare, il comma 6 prevede l'adozione di un decreto del MEF per la classificazione delle società in fasce dimensionali e per la definizione dei limiti massimi del trattamento economico annuo onnicomprensivo di amministratori, componenti degli organi di controllo, dirigenti e dipendenti, nel rispetto del tetto di 240.000 euro annui lordi. Il comma 7 reca una disciplina transitoria, disponendo che, fino all'adozione del predetto decreto, continuino ad applicarsi le previgenti disposizioni in materia di contenimento dei compensi.

L'**articolo 19 del TUSP** reca, invece, la **disciplina del personale delle società a controllo pubblico**. Esso conferma l'applicazione del diritto privato ai rapporti

di lavoro, fermo restando l'obbligo per le società di adottare criteri e procedure di reclutamento conformi ai principi di trasparenza, pubblicità e imparzialità. La disposizione prevede inoltre obblighi di pubblicazione, profili di nullità dei contratti stipulati in violazione delle procedure prescritte, nonché il coinvolgimento delle amministrazioni socie nella definizione di obiettivi di contenimento delle spese di funzionamento, incluse quelle per il personale.

Considerata l'esclusione dell'applicazione dell'articolo 19 del TUSP e tenuto conto della facoltà attribuita a Porti d'Italia S.p.A. di stipulare contratti di lavoro autonomo e subordinato (articolo 5-septies, v. infra), si valuti l'opportunità di precisare i principi e le procedure cui la società, a totale partecipazione pubblica, deve attenersi per il reclutamento del personale e per il conferimento degli incarichi, anche al fine di assicurare adeguati presidi di trasparenza, pubblicità e imparzialità.

È altresì esclusa l'applicazione delle disposizioni in materia di **attribuzione incarichi di studio e di consulenza a soggetti** già lavoratori privati o pubblici **collocati in quiescenza**, di cui all'articolo 5, comma 9, del decreto-legge n. 95 del 2012.

L'articolo 5, comma 9, del decreto-legge n. 95 del 2012 pone **limiti al conferimento di incarichi a soggetti già collocati in quiescenza**. In particolare, la disposizione vieta alle pubbliche amministrazioni, nonché alle amministrazioni inserite nel conto economico consolidato della PA e alle autorità indipendenti, di attribuire a lavoratori pubblici o privati in pensione incarichi di studio e consulenza, incarichi dirigenziali o direttivi e cariche in organi di governo delle amministrazioni o degli enti e società da esse controllati. Tali incarichi restano consentiti se conferiti a titolo gratuito; per i soli incarichi dirigenziali e direttivi è previsto un limite di durata, senza possibilità di proroga o rinnovo, fermo restando il rimborso delle spese nei limiti stabiliti dall'amministrazione.

Il nuovo **articolo 5-quater (Attività della società Porti d'Italia S.p.A. svolta in regime di concessione)** disciplina le **attività** svolte da Porti d'Italia S.p.A. **in regime di concessione**.

In particolare, al **comma 1** si prevede che alla società sono attribuiti, per la durata di **novantanove anni**, i compiti relativi ai **SIEG** connessi agli investimenti strategici in **opere infrastrutturali** e di **manutenzione straordinaria** individuati dal **Piano nazionale** di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di rilevanza internazionale e nazionale, **nei porti ricompresi nelle circoscrizioni delle AdSP**, nonché delle relative attività strumentali. Sono conseguentemente conferite alla società, a titolo di concessione, le attività e i diritti attribuiti o riservati alle AdSP in relazione a tali compiti.

In base al **comma 2**, nell'ambito della concessione la società provvede:

- a) al progressivo miglioramento e sviluppo della Rete italiana della portualità, con gli obiettivi della piena integrazione della medesima nella rete transeuropea dei trasporti (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) alla progettazione e realizzazione, direttamente ovvero mediante appalto o concessione, degli interventi di costruzione di opere infrastrutturali e di manutenzione straordinaria nei porti inclusi nelle circoscrizioni delle AdSP. Tali attività sono svolte ai sensi del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo n. 36 del 2023, e nel rispetto del regolamento di cui al decreto ministeriale 28 dicembre 2022, n. 202, relativo alle concessioni di aree e banchine portuali. Nell'ambito di tali interventi, alla società compete l'approvazione dei progetti dei lavori, nonché l'emanazione degli atti del procedimento espropriativo ai sensi del testo unico espropri (d.P.R. n. 327 del 2001);
- c) alla stipula di convenzioni con le AdSP ai sensi dell'articolo 5-*sexies* (v. *infra*);
- d) alla vigilanza sull'esecuzione dei lavori;
- e) alla realizzazione e alla partecipazione a studi, ricerche e sperimentazioni in materia di viabilità, traffico e circolazione;
- f) alla cura delle strategie commerciali e di promozione della Rete italiana della portualità.

La relazione illustrativa precisa che, con riferimento alla realizzazione degli interventi, **la società opera quale stazione appaltante**, potendo procedere sia direttamente, attraverso proprie strutture, sia mediante contratti di appalto o concessione.

La medesima relazione evidenzia inoltre che la riforma consente il coinvolgimento di capitali privati nella realizzazione degli interventi infrastrutturali. Tale coinvolgimento può avvenire, in particolare, mediante il ricorso a concessioni, anche attraverso strumenti di finanza di progetto ai sensi dell'articolo 193 del codice dei contratti pubblici, ovvero mediante forme di partenariato pubblico-privato istituzionalizzato, attraverso la costituzione di società a capitale misto pubblico-privato ai sensi dell'articolo 174, comma 4, del medesimo codice.

In tale prospettiva, la relazione richiama altresì la disciplina del TUSP, con particolare riferimento alla necessità che il socio privato sia individuato mediante procedura competitiva avente ad oggetto, al contempo, la partecipazione societaria e l'affidamento del contratto di appalto o concessione oggetto dell'attività della società mista.

Ai sensi del **comma 3**, sono **escluse** dall'affidamento in concessione le **attività infrastrutturali non connesse al trasporto**, tra cui gli **impianti di produzione industriale** operanti nell'area portuale, gli **uffici**, i **negozi** e le **sovrastutture portuali**.

La relazione illustrativa chiarisce che tale esclusione è volta a delimitare il perimetro dei servizi di interesse economico generale svolti dalla società, escludendo gli interventi riconducibili a infrastrutturazione secondaria. La relazione collega tale scelta alla disciplina europea sugli aiuti a favore dei porti marittimi, richiamando l'articolo 56-ter, paragrafo 4, del regolamento UE n. 651/2014.

Il **comma 4** prevede che la concessione sia assentita con decreto del MIT, di concerto con il MEF per gli aspetti finanziari, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della disposizione. La **disciplina della concessione** è rimessa a una apposita **convenzione**, chiamata a regolare, tra l'altro:

- a) le **modalità di realizzazione** degli interventi affidati in concessione, secondo le disposizioni e le procedure previste a legislazione vigente, 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 degli interventi affidati in concessione al **Consiglio superiore dei lavori pubblici** per l'espressione del parere obbligatorio;
- c) le **modalità di svolgimento**, in relazione agli interventi affidati in concessione, del **monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche** e della **consegna delle opere realizzate** e delle relative pertinenze alle AdSP dopo il collaudo;
- d) le modalità di esercizio dei poteri di vigilanza 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 l'espletamento 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 (v. *infra*);
- g) l'assunzione da parte della società di tutti i costi di progettazione, costruzione e di manutenzione straordinaria degli interventi e delle opere alla medesima affidate;
- 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.

Il **comma 5** dispone che lo **schema di convenzione** deve essere approvato **con decreto MIT, di concerto con il MEF** per gli aspetti finanziari, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione.

La stessa procedura è prevista per l'approvazione delle eventuali successive modifiche della convenzione.

Il **comma 6** impone, infine, alla Porti d'Italia S.p.A. l'adozione di **sistemi di contabilità separata** per le attività oggetto di diritti speciali o esclusivi svolte in regime di concessione.

La disposizione vieta inoltre alla società di utilizzare risorse pubbliche per finanziare, direttamente o indirettamente, le attività svolte in regime di mercato ai sensi dell'articolo 5-*quinquies*.

A tal fine, è prevista l'adozione di 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.

La relazione illustrativa riconduce tale previsione alla disciplina europea in materia di aiuti di Stato e richiama, in particolare, la comunicazione della Commissione europea sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, secondo cui occorre evitare che finanziamenti pubblici destinati alla costruzione di infrastrutture siano utilizzati per sovvenzionare, anche indirettamente, altre attività economiche.

La relazione evidenzia inoltre la coerenza della previsione con l'articolo 6, comma 1, del TUSP, che impone alle società a controllo pubblico operanti sia in regime di diritti speciali o esclusivi sia in regime di mercato l'adozione di sistemi di contabilità separata.

Il nuovo **articolo 5-*quinquies* (Attività della società Porti d'Italia S.p.A. svolta in regime di mercato)**, al **comma 1**, consente a Porti d'Italia S.p.A., al di fuori dell'ambito della concessione, di **operare direttamente o attraverso società**, consorzi o imprese partecipate per la progettazione e realizzazione di opere infrastrutturali attinenti alle attività marittime e portuali, nonché per consulenze, studi, ricerche e prestazioni di servizi, anche di ingegneria, nel settore delle infrastrutture portuali, anche intermodali.

Al **comma 2** si introduce una **clausola di salvaguardia concorrenziale**, stabilendosi che la società non possa svolgere tali attività qualora esse determinino, anche potenzialmente, un conflitto di interessi con i compiti svolti in concessione, ovvero possano alterare le condizioni di parità

concorrenziale nel mercato di riferimento in ragione della titolarità dei diritti speciali o esclusivi a essa attribuiti.

Il nuovo **articolo 5-sexies** (*Coordinamento tra la società Porti d'Italia S.p.A. e le Autorità di sistema portuale per le attività di comune interesse*) disciplina gli strumenti di **coordinamento tra Porti d'Italia S.p.A. e le AdSP**, con riferimento alle attività di comune interesse connesse alla realizzazione degli interventi inclusi nell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1.

Secondo quanto evidenziato dalla relazione illustrativa, la disposizione si giustifica in ragione del fatto che la concessione assentita alla società Porti d'Italia S.p.A. interesserà aree e beni già amministrati dalle singole AdSP. Si rende pertanto necessario definire strumenti convenzionali idonei a regolare i rapporti tra la nuova società e le AdSP, sia nella fase di realizzazione degli interventi infrastrutturali, sia nella gestione delle interferenze con le attività e i servizi portuali già rientranti nelle competenze delle medesime Autorità.

In tale ottica, il **comma 1** prevede che Porti d'Italia S.p.A. stipuli con la **Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP**, di cui all'articolo 11-ter, una **convenzione-quadro**, volta a definire le modalità di svolgimento delle attività di comune interesse.

La convenzione-quadro è chiamata a disciplinare, in particolare, una serie di profili operativi e organizzativi.

In primo luogo, essa regola il **rilascio**, da parte dell'AdSP territorialmente competente, **degli atti di assenso, concerto o nulla osta propedeutici all'esecuzione** di un intervento contenuto nell'accordo di programma. Tali atti devono essere rilasciati **entro trenta giorni dalla comunicazione di avvio dei lavori** da parte della società Porti d'Italia S.p.A. La disposizione include, tra gli aspetti oggetto di regolazione, anche l'esenzione dal pagamento del canone di occupazione delle aree di cantiere.

La convenzione-quadro disciplina inoltre le **modalità di realizzazione**, da parte di Porti d'Italia S.p.A., **degli interventi contenuti nell'accordo di programma**, al fine di regolare le eventuali interferenze con la gestione dei servizi portuali di competenza delle AdSP. Essa è altresì destinata a regolare le interferenze tra gli interventi infrastrutturali affidati alla società in attuazione dell'accordo di programma e gli interventi autorizzati dalle AdSP, anche mediante affidamento in concessione.

Un ulteriore ambito oggetto della convenzione-quadro riguarda le **modalità di affidamento congiunto**, da parte di Porti d'Italia S.p.A. e delle AdSP territorialmente competenti, **delle concessioni di lavori e servizi** aventi ad oggetto, congiuntamente, la **realizzazione di un intervento contenuto nell'accordo di programma** e la **gestione dei servizi portuali** nella medesima area e nelle relative pertinenze. Tali affidamenti devono avvenire nel rispetto del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, e in coerenza con il regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 dicembre 2022, n. 202. È inoltre prevista la possibilità di ricorrere alla finanza di progetto.

La relazione illustrativa sottolinea infatti che, in tali ipotesi di concessioni miste di lavori e servizi, **coesistono profili di competenza** in capo sia a **Porti d'Italia S.p.A.**, sia all' **AdSP**. Alla prima è attribuita, in virtù della concessione assentita ai sensi dell'articolo 5-*quater*, l'attività connessa alla **realizzazione dell'intervento**, anche mediante lo strumento concessorio. Alla seconda continua invece a spettare, ai sensi dell'articolo 18 della legge n. 84 del 1994, il compito di **affidare in concessione aree e beni demaniali** ai fini dello svolgimento delle operazioni portuali.

Ne deriva, secondo la relazione illustrativa, un sistema di competenze duale, nel quale la società Porti d'Italia S.p.A. e la singola AdSP assumono **entrambe la posizione di enti concedenti**, sebbene **per profili distinti**. Nell'ambito del rapporto concessorio, le parti sostanziali del contratto saranno quindi, da un lato, l'operatore economico aggiudicatario e, dall'altro, Porti d'Italia S.p.A. e l'AdSP, quali componenti di un unico centro di interessi ai fini degli effetti del contratto di concessione.

La convenzione-quadro disciplina, inoltre, la **stipulazione** – tra Porti d'Italia S.p.A. e le AdSP territorialmente competenti – **di contratti di comodato** aventi ad oggetto la consegna alla società di locali e immobili compresi nell'ambito portuale, necessari allo svolgimento delle attività affidate alla medesima in concessione ai sensi dell'articolo 5-*quater*.

Sono altresì ricompresi nell'ambito della convenzione-quadro il **trasferimento del personale** ai sensi dell'articolo 23, commi 6-*bis* e 6-*ter* (v. *infra* la scheda di lettura relativa all'articolo 25), nonché la definizione delle modalità e dei criteri con cui, a titolo di **avvalimento**, Porti d'Italia S.p.A. e le AdSP possono mettere reciprocamente a disposizione dotazioni tecniche, risorse umane e risorse strumentali necessarie allo svolgimento delle attività di comune interesse.

Il **comma 2** reca una **clausola di invarianza finanziaria**, stabilendo 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** dispone che la convenzione-quadro sia trasmessa al **MEF** e al **MIT** per l'acquisizione di un **parere** preventivo, di natura **vincolante**, da esprimere entro trenta giorni dalla trasmissione dell'atto.

Il **comma 4** specifica che le **convenzioni attuative** sottoscritte tra la Porti d'Italia S.p.A. e ciascuna AdSP dovranno essere conformi a quanto previsto dalla convenzione-quadro, prevedendo un termine di **novanta giorni** – decorrenti dalla data di stipulazione di quest'ultima – per la sottoscrizione delle medesime.

Al fine di evitare ritardi o blocchi operativi, la disposizione attribuisce, in caso di inutile decorso del termine, un **potere sostitutivo di sottoscrizione** delle predette convenzioni in capo alla **Direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità del MIT**, in luogo delle AdSP.

Il **comma 5** disciplina infine l'ipotesi di inadempimento della convenzione attuativa da parte delle AdSP. In tal caso, il MIT può nominare un **commissario ad acta**, al quale è attribuito il potere di adottare, in via sostitutiva, gli atti o i provvedimenti comunque necessari all'esecuzione della convenzione. Anche tale previsione è formulata senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Con riferimento al comma 5, si valuti l'opportunità di precisare i presupposti dell'inadempimento della convenzione attuativa da parte dell'Autorità di sistema portuale, prevedendo eventualmente una previa contestazione o diffida e un termine per provvedere.

Il nuovo **articolo 5-septies (Rapporti di lavoro e procedure di competenza della società Porti d'Italia S.p.A. e controlli sulla gestione della medesima)**, al **comma 1**, prevede che la società Porti d'Italia S.p.A., per far fronte alle proprie esigenze operative, possa stipulare **contratti di lavoro autonomo** e contratti di lavoro **subordinato**.

Il **comma 2** consente alla società di avvalersi di personale delle società partecipate dallo Stato, in regime di **distacco** ai sensi dell'articolo 30 del decreto legislativo n. 276 del 2003, entro il limite massimo di **150 unità**.

Il personale distaccato può essere impiegato per lo svolgimento delle attività tecniche e scientifiche e per l'attività di direzione dei lavori funzionali alla realizzazione delle attività affidate in concessione. Il relativo **trattamento economico** fondamentale e accessorio è posto **a carico della**

società Porti d'Italia S.p.A., diversamente da quanto stabilito in via generale dal citato articolo 30.

L'**articolo 30 del decreto legislativo n. 276 del 2003** disciplina il distacco come l'ipotesi in cui un datore di lavoro, per soddisfare un proprio interesse, ponga temporaneamente uno o più lavoratori a disposizione di un altro soggetto per lo svolgimento di una determinata attività lavorativa. Secondo tale disposizione, in via generale, il datore di lavoro distaccante rimane responsabile del trattamento economico e normativo del lavoratore.

Occorre tuttavia ricordare che l'**articolo 70, comma 12, del decreto legislativo n. 165 del 2001** prevede che, in tutti i casi – anche se disciplinati da normative speciali – in cui enti pubblici territoriali, enti pubblici non economici o altre amministrazioni pubbliche dotate di autonomia finanziaria siano tenuti ad autorizzare l'utilizzazione, da parte di altre pubbliche amministrazioni, di proprio personale in posizione di comando, fuori ruolo o altra analoga posizione, l'amministrazione utilizzatrice è tenuta a rimborsare all'amministrazione di appartenenza l'onere relativo al trattamento fondamentale del personale utilizzato.

Il **comma 3** autorizza la società, nei limiti delle risorse disponibili, a stipulare apposite **convenzioni**, anche a titolo oneroso, con società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato, per **finalità di assistenza tecnica, operativa e gestionale**.

Tali convenzioni possono essere stipulate **anche in deroga alla disciplina del codice dei contratti pubblici**, di cui al decreto legislativo n. 36 del 2023, **fatta eccezione** per le norme che costituiscono attuazione delle direttive europee in materia di contratti pubblici (**2014/24/UE e 2014/25/UE**).

A tale riguardo, si valuti l'opportunità di precisare l'ambito della deroga alla disciplina del codice dei contratti pubblici prevista per le convenzioni con società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato, chiarendo quali disposizioni del decreto legislativo n. 36 del 2023 restino applicabili oltre a quelle attuative delle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE, nonché le modalità di individuazione delle società contraenti e i presidi di trasparenza, pubblicità e controllo applicabili.

Il **comma 4** dispone l'**iscrizione di diritto** di Porti d'Italia S.p.A. nell'**elenco ANAC delle stazioni appaltanti qualificate** di cui all'articolo 63, comma 1, del codice dei contratti pubblici. Tale iscrizione opera ai fini della progettazione, dell'affidamento e dell'esecuzione delle opere e degli interventi affidati alla società.

Il **comma 5** assoggetta la società al **controllo della Corte dei conti** sulla **gestione finanziaria** secondo le modalità previste dall'articolo 12 della legge n. 259 del 1958. Come evidenziato dalla relazione illustrativa, tale modalità comporta il controllo sulla gestione finanziaria mediante un magistrato della

Corte dei conti, nominato dal Presidente della Corte stessa, abilitato ad assistere alle sedute degli organi di amministrazione e di revisione.

Il **comma 6** consente alla società di avvalersi del **patrocinio dell'Avvocatura dello Stato**, ai sensi dell'articolo 43 del regio decreto n. 1611 del 1933, per lo svolgimento dei compiti e delle funzioni attribuiti alla medesima in regime di concessione.

La relazione illustrativa precisa che tale facoltà opera sia nei giudizi attivi sia in quelli passivi.

Il **comma 7** prevede l'**applicazione dell'articolo 125 del codice del processo amministrativo** alle controversie relative alle procedure di espropriazione, con esclusione di quelle concernenti la determinazione delle indennità espropriative, nonché alle procedure di progettazione, approvazione e realizzazione degli interventi contenuti nell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1.

La disposizione precisa, infine, che l'applicazione del rito speciale avviene senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 10 ***(Modifiche alla disciplina delle Autorità di sistema portuale)***

L'**articolo 10** novella l'articolo 6 della legge n. 84 del 1994, relativo alle Autorità di sistema portuale (AdSP). In particolare, aggiorna **da quindici a sedici** il numero delle Autorità, coordina alcuni compiti delle AdSP con le prerogative della società Porti d'Italia S.p.A. e interviene sulla disciplina della **destinazione dei proventi** derivanti dalla **riscossione delle tasse** di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse dovute per il rilascio delle autorizzazioni per operazioni portuali. Con riferimento a tali risorse, la disposizione precisa che le AdSP possono destinare alle finalità previste dalla legge **le sole quote di relativa spettanza**, al netto della quota destinata al Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo, **rafforzando** al contempo **gli obblighi di rendicontazione** al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini dell'esercizio dei poteri di vigilanza. L'articolo dispone inoltre che i risparmi derivanti dalla deduzione forfetaria applicabile ai canoni concessori confluiscono nell'avanzo di amministrazione vincolato delle AdSP e siano destinati alle medesime finalità. Sono infine modificate le regole per l'affidamento in concessione di alcune attività e **introdotta una procedura** che può condurre alla **soppressione di un'AdSP** qualora essa registri, per tre volte nell'arco di un quadriennio, un risultato di competenza dell'esercizio negativo.

L'**articolo 10** del provvedimento in esame è composto da **un unico comma**, ripartito in **otto lettere**, da **a)** a **h)**, che novellano in più punti l'**articolo 6** della legge n. [84 del 1994](#), il quale disciplina le Autorità di Sistema Portuale (AdSP).

L'analisi di impatto della regolamentazione ricorda che ogni AdSP ha competenza su un insieme di porti vicini e funzionalmente complementari, con l'obiettivo di favorire sinergie operative e una pianificazione strategica unitaria a livello territoriale. Il medesimo documento ricorda che il sistema portuale italiano è basato sul c.d. "modello *Landlord*", largamente diffuso a livello internazionale, in cui le AdSP sono proprietarie delle aree demaniali e delle infrastrutture di base, che vengono poi concesse in uso a operatori privati. L'AIR ritiene invece non applicabile al contesto italiano il modello basato sul c.d. "*Private Service Port*", che presupporrebbe una privatizzazione integrale delle infrastrutture portuali e un superamento del vigente quadro giuridico in materia di demanio marittimo, a partire dal principio della sua inalienabilità. Viene inoltre richiamato il "modello *Tool Port*", meno diffuso, in cui l'autorità pubblica portuale è responsabile non solo delle

infrastrutture, ma anche della fornitura di alcuni servizi operativi, quali il rimorchio, l'ormeggio e la movimentazione delle merci.

Per approfondimenti sulla *governance* delle AdSP, si rinvia alle schede di lettura relative agli articoli 12 e seguenti del provvedimento in esame.

Nel dettaglio, la **lettera a)** adegua il numero delle AdSP indicato nell'alinea del comma 1 dell'articolo 6 della legge n. 84 del 1994, portandolo **da quindici a sedici**.

La modifica recepisce quanto già previsto dall'**articolo 22-bis** del [decreto-legge n. 119 del 2018](#), che ha istituito l'[AdSP dello Stretto](#). Tale intervento aveva incrementato il numero delle AdSP, senza tuttavia modificare il testo dell'articolo 6, comma 1, che continuava a fare riferimento a quindici Autorità.

La **lettera b)** novella il **comma 2-bis, lettera a)**, dell'articolo 6 della citata legge n. 84 del 1994.

La relazione tecnica descrive la novella come una misura di coordinamento rispetto al **nuovo sistema di classificazione** dei porti introdotto dall'**articolo 4**. Si rimanda alla scheda di lettura relativa a tale articolo per approfondimenti.

Nello specifico, si prevede che con **regolamento**, da adottare su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della [legge n. 400 del 1988](#), possano essere apportate modifiche all'**allegato A** della legge n. 84 del 1994, su **richiesta motivata** del Presidente della Regione interessata.

La modifica è volta a consentire l'inserimento di un porto di **categoria II, classe III** – secondo la nuova classificazione introdotta dall'articolo 4 del provvedimento in esame – all'interno del sistema dell'**AdSP** territorialmente competente.

L'**allegato A** alla legge n. 84 del 1994 elenca i porti afferenti a ciascuna AdSP. Per maggiori dettagli, si rimanda al testo a fronte riportato in calce al presente dossier.

La **lettera c)** modifica in due punti il **comma 4** dell'articolo 6 della legge n. 84 del 1994, che disciplina i **compiti delle AdSP**.

In particolare, il **punto 1)** modifica la lettera **b)** del comma 4, precisando che le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni dell'ambito portuale comprendono, per quanto riguarda i **fondali**, le sole **operazioni di dragaggio di manutenzione**, ferme restando le prerogative della società **Porti d'Italia S.p.A.**

Il **punto 2)** modifica la lettera **d)** del medesimo comma, stabilendo che il coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli

organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale dell'AdSP avvenga **ferme restando le prerogative di Porti d'Italia S.p.A.** Sul punto si veda la scheda di lettura relativa al precedente articolo 9.

La **lettera d)** **sostituisce** integralmente il **comma 9-ter** dell'articolo 6 della legge n. 84 del 1994, 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 operazioni portuali di cui all'articolo 16 della medesima legge.

La **disposizione vigente** demanda a un **decreto** del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili – oggi **MIT** –, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, la determinazione dei **limiti minimi e massimi** dei prelievi e dei relativi criteri di determinazione. **Ciascuna AdSP** determina quindi l'importo delle tasse nell'ambito di tali limiti, **destinando il relativo gettito** alla copertura di costi connessi alla manutenzione e allo 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.

Dal momento che l'attività di prelievo autoritativa delle predette tasse viene espressamente qualificata dalla norma in esame come **attività non commerciale**, in quanto esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici, 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.

La novella interviene su tale disciplina anche in coordinamento con l'istituzione, prevista dall'articolo 27 del disegno di legge in esame, del **Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo**, il quale si prevede che sia alimentato, tra l'altro, da una percentuale compresa tra il **15 e il 25 per cento** dei proventi di tali tasse (v. *infra*).

In ragione della necessità di incorporare tale quota dal gettito complessivo, il comma modificato circoscrive le risorse che possono essere destinate dalle AdSP alla copertura delle spese e degli investimenti indicati dalla norma. In particolare, viene sostituito il riferimento alla destinazione dell'"importo" delle tasse con quello alle **"quote di propria spettanza"**, chiarendo che le Autorità possono destinare alle finalità previste solo la parte di gettito loro attribuita, al netto della quota destinata al Fondo.

La disposizione precisa inoltre alcune delle finalità di impiego delle risorse spettanti alle AdSP. In particolare, il riferimento alla "manutenzione" delle parti comuni dell'ambito portuale viene sostituito con quello alla **manutenzione ordinaria**, mentre il riferimento al "mantenimento dei

fondali” viene riformulato in termini di **operazioni di dragaggio di mantenimento dei fondali**.

La novella introduce altresì un **rafforzamento degli obblighi informativi e di controllo**. Resta fermo l’obbligo per le AdSP di rendicontare i costi secondo le modalità stabilite dal citato decreto ministeriale, ma si prevede che tale **rendicontazione** sia **trasmessa tempestivamente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, ai fini dell’esercizio dei poteri di vigilanza di cui all’articolo 12 della legge n. 84 del 1994.

Ai sensi di tale articolo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell’economia e delle finanze, esercita poteri di vigilanza sulle AdSP e approva, tra l’altro, le deliberazioni relative al bilancio di previsione, alle eventuali note di variazione e al conto consuntivo.

Il nuovo comma 9-ter prevede, infine, che le quote delle tasse destinate al **Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo** siano vincolate alla realizzazione degli interventi inclusi nell’accordo di programma.

La **lettera e)** modifica il **comma 9-quater** dell’articolo 6 della legge n. 84 del 1994.

Il comma vigente dispone che i **canoni percepiti dalle AdSP in relazione alle concessioni demaniali**, comprese quelle di cui all’**articolo 18** della legge n. 84 del 1994 e all’[articolo 36](#) del codice della navigazione, nonché alle autorizzazioni all’uso di zone e pertinenze demaniali di cui all’[articolo 39](#) del regolamento di esecuzione del medesimo codice, **sono considerati redditi diversi e concorrono alla formazione del reddito complessivo** per l’ammontare percepito nel periodo di imposta, **ridotto del 50 per cento** a titolo di deduzione forfetaria delle spese.

La relazione tecnica evidenzia che tale deduzione determina un risparmio per le AdSP, riducendo la base imponibile su cui calcolare le imposte. Inoltre, la relazione osserva come, a differenza della generalità delle entrate delle AdSP, tale risparmio non risulta attualmente soggetto a specifici vincoli di destinazione.

La novella prevede pertanto che i risparmi derivanti dalla deduzione confluiscono **nell’avanzo di amministrazione vincolato** di ciascuna AdSP e che siano destinati alla copertura dei costi di cui al **comma 9-ter, terzo periodo**, con distinta rendicontazione ai sensi del quarto e quinto periodo del medesimo comma (vedi *supra*).

La **lettera f)** apporta modifiche al **comma 10** dell’articolo 6 della legge n. 84 del 1994, disponendo che l’esecuzione delle attività di cui al comma 4,

lettere b) e c) – ossia la **manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni** dell’ambito portuale e l’affidamento e controllo delle attività dirette alla **fornitura** a titolo oneroso agli utenti portuali **di servizi di interesse generale** –, sia affidata in concessione dalle AdSP **nel rispetto** delle disposizioni **del decreto** del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti **n. 202 del 2022** ([regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine](#)).

La disciplina vigente prevede, invece, che tali attività siano affidate in concessione dall’AdSP attraverso procedure ad evidenza pubblica secondo la disciplina del decreto legislativo n. [50 del 2016](#) (Codice dei contratti pubblici), oggi abrogato e sostituito dal decreto legislativo n. [36 del 2023](#).

Considerata la diversa collocazione nel sistema delle fonti del decreto legislativo n. 36 del 2023 e del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 202 del 2022, si valuti l’opportunità di chiarire se il rinvio al citato regolamento ministeriale operi ferma restando l’applicazione del Codice dei contratti pubblici, ove ne ricorrano i presupposti, con specifico riferimento alle procedure di affidamento delle attività di manutenzione delle parti comuni dell’ambito portuale e dei servizi di interesse generale di cui al comma 10.

Il decreto ministeriale n. 202 del 2022 è stato adottato in attuazione dell’articolo **18, commi 1 e 2**, della legge n. 84 del 1994, come novellato dall’articolo **5, comma 2**, della legge n. [118 del 2022](#) (legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021). In sintesi, l’articolo 18, comma 1, disciplina le modalità attraverso cui, con **procedure ad evidenza pubblica**, le AdSP sono tenute a dare in concessione le **aree demaniali** e le **banchine** comprese nell’ambito portuale, nonché la **realizzazione** e la gestione di opere attinenti alle attività marittime e portuali collocate a mare nell’ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee, qualora tali aree siano interessate dal traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali. Si rimanda al relativo [dossier](#) del servizio studi per approfondimenti.

Si segnala, inoltre, che il **parere del Consiglio di Stato n. 1740 del 2022** ha evidenziato come il decreto ministeriale n. 202 del 2022 sia volto a rendere più competitivo il sistema portuale italiano, eliminando o, quanto meno, riducendo i possibili elementi di interferenza idonei ad alterare la concorrenza. In tale prospettiva, il regolamento recepisce anche osservazioni formulate dall’Autorità garante della concorrenza e del mercato, che aveva più volte richiamato l’esigenza di limitare la discrezionalità amministrativa nelle procedure concessorie di cui all’articolo 18, comma 1, della legge n. 84 del 1994.

La **lettera g)** interviene sul comma 14 dell’articolo 6 della legge n. 84 del 1994, che disciplina il **procedimento per la modifica del numero delle Autorità di sistema portuale**.

La novella **elimina il riferimento al decreto legislativo n. [169 del 2016](#)**, adottato in attuazione della delega di cui all'articolo 8, comma 1, lettera *f*), della legge n. 124 del 2015, in materia di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali.

La disciplina vigente, infatti, prevede l'applicabilità della procedura di modifica del numero delle AdSP **decorsi tre anni** dalla data di entrata in vigore del citato decreto legislativo n. 169 del 2016. Essendo trascorsi più di tre anni dalla entrata in vigore di tale provvedimento, il suddetto procedimento per la modifica del numero delle AdSP tramite apposito decreto del Presidente della Repubblica è ormai entrato a regime.

La **lettera h)** introduce il **nuovo comma 14-bis** nell'articolo 6 della legge n. 84 del 1994.

La disposizione prevede una **procedura** volta a consentire la **soppressione di un'AdSP** nel caso in cui essa consegua, **per la terza volta nell'arco di un quadriennio**, un **risultato di competenza** dell'esercizio **negativo**, asseverato dal Collegio dei revisori dei conti nell'ambito delle funzioni di cui all'articolo 11, comma 3, lettera *c*), della medesima legge.

In tale ipotesi, con **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e acquisito il parere della Conferenza unificata, possono essere disposti la **soppressione dell'Autorità** e il **trasferimento** delle relative **funzioni** e delle relative **risorse** umane, strumentali e finanziarie ad altra AdSP.

Quest'ultima subentra **nella titolarità di tutti i rapporti giuridici attivi e passivi** dell'Autorità soppressa.

Con riferimento al nuovo comma 14-bis, si valuti l'opportunità di coordinare la procedura di soppressione dell'Autorità di sistema portuale con il procedimento generale di modifica del numero delle Autorità previsto dal comma 14.

Per una maggiore evidenza grafica delle modifiche apportate dall'articolo in commento, si rimanda al testo a fronte in calce al presente *dossier*.

Articolo 11 ***(Modifiche alla disciplina delle competenze degli uffici territoriali portuali)***

L'**articolo 11** interviene sulla disciplina delle competenze degli **uffici territoriali portuali** in materia di concessioni, prevedendo che, per le **concessioni di durata fino a quattro anni**, la determinazione dei relativi **canoni** avvenga nel rispetto dei criteri previsti all'**articolo 18** della legge n. 84 del 1994, recante la disciplina per la concessione di aree e banchine comprese nell'ambito portuale.

Secondo quanto riportato nella relazione tecnica del provvedimento in esame, la disposizione intende assicurare un'applicazione omogenea dei criteri di calcolo dei canoni concessori all'interno delle circoscrizioni delle Autorità di sistema portuale (AdSP). Nell'analisi di impatto della regolamentazione si evidenzia, inoltre, l'esigenza di definire una cornice normativa comune in materia concessoria. In tale prospettiva si collocano anche gli articoli 12 e 13 del disegno di legge in esame, che, intervenendo rispettivamente sulle funzioni del Presidente dell'AdSP e del Comitato di gestione, richiamano espressamente i criteri generali previsti dall'articolo 18 della legge n. 84 del 1994 (v. *infra*).

Ciò premesso, l'**articolo 11** modifica l'[articolo 6-bis](#), comma 1, lettera c-bis), della legge n. 84 del 1994, che attribuisce agli **uffici territoriali portuali** il potere di **rilasciare**, previo parere della Commissione consultiva di cui all'articolo 15 della medesima legge e sentito il Comitato di gestione, le **concessioni** per periodi di durata **fino a quattro anni**, nonché la **determinazione dei relativi canoni**. Per effetto della novella, tale determinazione dovrà avvenire **nel rispetto dei criteri previsti dall'articolo 18**.

Si rammenta che l'articolo 6-bis disciplina la costituzione degli uffici territoriali portuali (comma 1) e l'istituzione degli uffici amministrativi decentrati (comma 2). Gli **uffici territoriali portuali** sono costituiti da ciascuna AdSP presso i **porti già sede di AdSP** e sono retti dal Segretario generale o da un suo delegato, scelto tra il personale di ruolo in servizio presso l'Autorità o le sopresse Autorità, con qualifica dirigenziale. Gli **uffici amministrativi decentrati** possono essere invece istituiti presso porti ubicati in comuni capoluogo di provincia **non già sede dell'Autorità**; ad essi è preposto il Segretario generale o un suo delegato, con qualifica di quadro o dirigente.

Oltre al rilascio delle concessioni di cui alla lettera c-*bis*), gli uffici territoriali portuali svolgono attività:

- istruttoria, prodromica all'adozione delle deliberazioni di competenza delle AdSP;
- propositiva, relativa a materie di rilievo locale di competenza delle AdSP;
- esecutiva delle funzioni delegate dal Comitato di gestione, di coordinamento delle operazioni in porto, nonché inerente alle opere minori di manutenzione ordinaria in ambito di interventi ed edilizia portuale.

L'**articolo 18** della legge n. 84 del 1994 reca la **disciplina generale per la concessione di aree e banchine comprese nell'ambito portuale**.

A seguito delle modifiche operate dal presente disegno di legge (v. *infra* articolo 23), l'articolo 18 richiede che le concessioni ivi previste siano affidate anche nel rispetto del [decreto n. 202 del 2022](#) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Secondo l'articolo 5, comma 1, del citato decreto, ciascuna Autorità di sistema portuale ha il compito di individuare con proprio regolamento i criteri per la definizione dei **canoni demaniali** da applicare nei singoli porti dalla stessa amministrati. Tali canoni sono commisurati anche all'**entità dei traffici** portuali ivi svolti e agli **impegni** in termini di **volumi** e **tipologia di investimenti**, annualmente rivalutati sulla base degli indici ISTAT.

Il medesimo articolo 5 prevede che i canoni demaniali siano composti da una componente fissa e da una variabile. La componente fissa è determinata tenendo conto, tra l'altro, dell'ubicazione, dell'estensione, delle condizioni e del livello di infrastrutturazione dell'area oggetto di concessione, nonché dei limiti e dei vantaggi connessi al suo utilizzo e dell'entità degli investimenti proposti dal concessionario. La componente variabile è invece stabilita mediante l'applicazione al piano economico-finanziario del concessionario di indicatori del livello di efficienza produttiva, energetica e ambientale dell'attività, nonché della qualità dei servizi offerti anche in termini di promozione e di sviluppo dell'intermodalità.

Per una maggiore evidenza grafica delle modifiche apportate dall'articolo in commento, si rimanda al testo a fronte in calce al presente *dossier*.

Articolo 12 ***(Competenze del Presidente dell'Autorità di sistema portuale)***

L'**articolo 12** ridisegna alcune competenze del **Presidente dell'Autorità di sistema portuale**, introducendo disposizioni di coordinamento con il nuovo assetto di *governance* delineato dal disegno di legge e, in particolare, con le funzioni attribuite alla società Porti d'Italia S.p.A.

Nel dettaglio, l'**articolo 12**, composto da un solo comma, **modifica l'articolo 8, comma 3**, della legge n. 84 del 1994, che disciplina le attribuzioni del Presidente dell'Autorità di sistema portuale.

Si ricorda preliminarmente che il Presidente costituisce uno degli organi dell'Autorità di sistema portuale, insieme al Comitato di gestione e al Collegio dei revisori dei conti. L'articolo 8 della legge n. 84 del 1994 prevede che il Presidente sia nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Presidente o i Presidenti delle regioni interessate, e sia scelto tra cittadini di Paesi membri dell'Unione europea in possesso di comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale.

Il Presidente ha la rappresentanza legale dell'Autorità di sistema portuale, resta in carica quattro anni e può essere riconfermato una sola volta. Al Presidente spettano i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, nonché la gestione delle risorse finanziarie in attuazione del piano operativo triennale. Al medesimo si applicano inoltre le disposizioni in materia di incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi, inconfiribilità e incompatibilità, nonché i limiti retributivi richiamati dalla medesima legge n. 84 del 1994.

In base al comma 3, il Presidente nomina e presiede il Comitato di gestione, propone la nomina del Segretario generale, sottopone al Comitato gli atti fondamentali di programmazione e bilancio, tra cui il piano operativo triennale, il piano regolatore di sistema portuale, il bilancio preventivo e il conto consuntivo, ed esercita una serie di funzioni di amministrazione, coordinamento e impulso dell'attività portuale.

Le modifiche introdotte dall'articolo 12 si collocano in tale quadro e mirano a ridefinire alcune attribuzioni del Presidente in coerenza con le nuove competenze assegnate a Porti d'Italia S.p.A., in particolare in materia di investimenti infrastrutturali, interventi strategici, manutenzione straordinaria e coordinamento con le Autorità di sistema portuale.

Per approfondimenti, si rinvia alla scheda di lettura relativa all'articolo 9 del provvedimento in esame.

Nel dettaglio:

- la **lettera a)** modifica la lettera *f)* del comma 3 dell'articolo 8, prevedendo che il Presidente disponga con propria delibera, sentito il Comitato di gestione, in merito alle concessioni di cui all'articolo 6, comma 10, **nel rispetto dei criteri previsti dall'articolo 18** della legge n. 84 del 1994.

La modifica rafforza il raccordo tra la competenza presidenziale in materia concessoria e la disciplina generale delle concessioni di aree e banchine portuali, recata dall'articolo 18, anch'esso oggetto di intervento da parte del disegno di legge in esame. Per approfondimenti, si rinvia alla scheda di lettura relativa all'articolo 23.

- la **lettera b)** abroga la lettera *h)*, che attualmente attribuisce al Presidente il compito di promuovere programmi di investimento infrastrutturali che prevedano contributi dello Stato o di soggetti pubblici nazionali o dell'Unione europea.

La soppressione appare coerente con il nuovo riparto di competenze delineato dal disegno di legge, nella misura in cui le funzioni relative alla programmazione, gestione o attuazione di interventi infrastrutturali strategici vengono ricondotte alla società Porti d'Italia S.p.A. Resta tuttavia ferma la titolarità, in capo al Presidente, delle altre funzioni di programmazione e impulso previste dall'articolo 8, tra cui la sottoposizione al Comitato di gestione del piano operativo triennale e del piano regolatore di sistema portuale.

- la **lettera c)** modifica la lettera *l)*, in virtù della quale il Presidente promuove e partecipa alle conferenze di servizi per lo sviluppo del sistema portuale e sottoscrive gli accordi di programma, sostituendo il riferimento alle conferenze di servizi “per lo sviluppo del sistema portuale” con quello alle conferenze di servizi **di competenza delle Autorità di sistema portuale**.
- la **lettera d)** integra la lettera *m)*, relativa all'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo ricadenti nella circoscrizione territoriale di competenza, prevedendo che tale funzione sia esercitata dal presidente, sentito il Comitato di gestione, **fermo restando quanto previsto dagli articoli 5-ter e 5-quater**.

La modifica introduce quindi una clausola di coordinamento con le disposizioni che disciplinano la società Porti d'Italia S.p.A. e le attività svolte dalla stessa in regime di concessione.

- la **lettera e)** modifica la lettera *o)*, relativa al compito del Presidente di assicurare la navigabilità nell'ambito portuale e il mantenimento e approfondimento dei fondali, stabilendo che tali funzioni siano esercitate ferma restando, oltre alla disciplina degli articoli 5 e 5-bis, anche **le prerogative della società di cui all'articolo 5-ter**.

La modifica appare diretta a coordinare le competenze del Presidente dell'Autorità di sistema portuale in materia di navigabilità, escavazione e manutenzione dei fondali con le funzioni attribuite a Porti d'Italia S.p.A., in particolare ove tali funzioni riguardino interventi infrastrutturali o manutentivi rientranti nella sfera di competenza della società.

- la **lettera f)** infine inserisce, dopo la lettera *r*), una **nuova lettera r-bis)**, che attribuisce al Presidente il compito di assicurare l'attuazione degli impegni spettanti all'Autorità di sistema portuale nell'ambito delle convenzioni di cui all'articolo 5-sexies, comma 4.

La disposizione introduce una specifica responsabilità attuativa in capo al Presidente rispetto agli impegni convenzionali assunti dall'Autorità. Essa si collega alla disciplina dei rapporti tra Porti d'Italia S.p.A. e Autorità di sistema portuale, nella parte in cui il disegno di legge prevede la stipula di convenzioni per lo svolgimento di attività di comune interesse e per il coordinamento tra le funzioni territoriali delle Autorità e gli interventi affidati alla società.

Per una maggiore evidenza grafica delle modifiche apportate dall'articolo in commento, si rimanda al testo a fronte in calce al presente *dossier*.

Articolo 13 *(Modifiche alla disciplina del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale)*

L'**articolo 13** modifica la disciplina del **Comitato di gestione** delle Autorità di sistema portuale, intervenendo principalmente sulla **composizione** dell'organo, sulla partecipazione alle sue **sedute** e sui **criteri** per la determinazione dei **canoni concessori**.

In particolare, intervenendo sull'[articolo 9](#) della legge n. 84 del 1994, l'**articolo 13** del provvedimento in esame, composto da un solo comma, apporta una serie di modifiche alla disciplina del **Comitato di gestione**. In breve, la disposizione in commento:

- integra la composizione del Comitato con **un componente designato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, che partecipa a titolo gratuito;
- prevede la partecipazione alle **sedute** del Comitato di **un rappresentante** della società Porti d'Italia S.p.A., con diritto di voto limitato alle decisioni di rispettivo interesse indicate dal nuovo periodo inserito nel comma 1-*bis*;
- estende al componente designato dal MIT il **regime di inconfiribilità** già previsto per gli altri componenti designati dagli enti territoriali;
- abroga la **disposizione transitoria** relativa alla designazione del componente del Comitato in attesa della costituzione della città metropolitana di **Reggio Calabria**;
- interviene sulla disciplina relativa alla **determinazione dei canoni** delle **autorizzazioni e concessioni** di durata superiore a **quattro anni**, prevedendo che essa avvenga nel rispetto della disciplina generale sulle concessioni di aree e banchine portuali, nonché dei decreti ministeriali relativi, rispettivamente, alle autorizzazioni per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali e ai criteri per il rilascio delle concessioni demaniali portuali.

Il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale è un organo collegiale dell'Autorità, al quale l'articolo 9, comma 5, della legge n. 84 del 1994 attribuisce **funzioni deliberative, pianificatorie e consultive** in materie di rilievo per la gestione dell'Autorità e del demanio marittimo compreso nella relativa circoscrizione territoriale.

Ai sensi del vigente articolo 9, comma 1, della legge n. 84 del 1994, il Comitato è composto:

- dal **Presidente** dell'Autorità di sistema portuale, che lo presiede e il cui voto prevale in caso di parità dei voti espressi;
- da **un componente** designato dalla **regione** o da ciascuna regione il cui territorio è incluso, anche parzialmente, nel sistema portuale;
- da **un componente** designato dal **sindaco di ciascuna delle città metropolitane**, ove presente, il cui territorio è incluso, anche parzialmente, nel sistema portuale;
- da **un componente** designato dal **sindaco di ciascuno dei comuni ex sede** di Autorità di sistema portuale inclusi nell'Autorità di sistema portuale, esclusi i comuni capoluogo delle città metropolitane;
- dal **direttore marittimo** nella cui giurisdizione rientra il porto sede dell'Autorità di sistema portuale
- e, su designazione di quest'ultimo, dal **rappresentante dell'autorità marittima competente** in ordine ai temi trattati in relazione ai porti compresi nell'Autorità di sistema portuale, fermo restando il diritto di voto limitato a uno dei componenti dell'autorità marittima e nelle sole materie di propria competenza.

La consistenza numerica del Comitato può pertanto variare in relazione alla configurazione territoriale del singolo sistema portuale.

La **lettera a)** inserisce, dopo la lettera *a)* del comma 1 dell'articolo 9 della legge n. 84 del 1994, una **nuova lettera a-bis)**, prevedendo che faccia parte del Comitato di gestione anche **un componente designato** dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (**MIT**), che partecipa a **titolo gratuito**.

L'introduzione di tale componente appare riconducibile alla finalità, indicata nell'analisi di impatto della regolamentazione (A.I.R.), di **rafforzare** le funzioni di **coordinamento e il controllo** del Ministero sulle Autorità di sistema portuale.

Ai sensi dell'articolo 9, comma 2, della legge n. 84 del 1994, i membri del Comitato di gestione durano in carica per **un quadriennio**, rinnovabile una volta, decorrente dalla data di insediamento del Comitato, ferma restando la decadenza degli stessi in caso di nomina di un nuovo Presidente.

In proposito, si ricorda che l'articolo 29, comma 10, del provvedimento in esame prevede che i componenti del Comitato di gestione già nominati mantengano la propria carica fino alla scadenza naturale del rispettivo mandato, senza necessità di nuova nomina o conferma.

La **lettera c)** modifica il quinto periodo del comma 2 dell'articolo 9, estendendo al **nuovo componente designato dal MIT** il **regime di inconfiribilità** già previsto per i componenti designati dalla regione, dalle città metropolitane e dai comuni ex sede di Autorità di sistema portuale.

In particolare, non possono essere designati e nominati quali componenti del Comitato i soggetti:

- che rivestono incarichi di componente di organo di indirizzo politico statale, regionale, locale;
- che sono titolari di incarichi amministrativi di vertice o di amministratore di enti pubblici e privati in controllo pubblico.

La **lettera b)** interviene sul comma 1-bis dell'articolo 9, relativo alla partecipazione alle **sedute del Comitato** di gestione, prevedendo che vi partecipi altresì **un rappresentante** della società **Porti d'Italia S.p.A.**, con **diritto di voto** limitatamente alle decisioni di cui al comma 5, lettere *a)*, *f)* e *g)*, **di rispettivo interesse**.

Si tratta, in particolare, delle decisioni concernenti:

- l'adozione degli **strumenti di pianificazione portuale**, e cioè del documento di programmazione strategica di sistema, del piano regolatore portuale e degli adeguamenti tecnico-funzionali (lettera *a)*);
- l'espressione dei **pareri** relativi, tra l'altro, al rilascio delle concessioni per la manutenzione delle parti comuni dell'ambito portuale e per i servizi di interesse generale resi agli utenti portuali, all'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo, all'esercizio delle competenze dell'Autorità in materia di operazioni portuali, lavoro portuale temporaneo e concessioni di aree e banchine, nonché alla proposta di delimitazione delle zone franche e al rilascio, da parte degli uffici territoriali portuali, delle concessioni di propria competenza di durata fino a quattro anni; (lettera *f)*);
- le deliberazioni relative alle **autorizzazioni e concessioni** di durata **superiore a quattro anni** riguardanti la manutenzione delle parti comuni dell'ambito portuale, i servizi di interesse generale resi agli utenti portuali, l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali e le concessioni di aree e banchine (lettera *g)*).

La partecipazione del rappresentante della società è prevista a **titolo gratuito**, fermo restando il diritto al rimborso delle spese di missione, ove spettante, a carico del bilancio della società medesima.

Considerato che il nuovo periodo inserito nel comma 1-bis prevede la partecipazione alle sedute del Comitato di gestione di un rappresentante

della società Porti d'Italia S.p.A., con diritto di voto limitato a determinate decisioni, si valuti l'opportunità di coordinare tale previsione con la disciplina dei quorum costitutivi e deliberativi di cui al comma 6.

La **lettera d)** dispone l'**abrogazione del comma 3** dell'articolo 9 della legge n. 84 del 1994. Tale comma prevedeva che, in attesa della costituzione della città metropolitana di Reggio Calabria ai sensi dell'articolo 1, comma 18, della legge n. 56 del 2014, il componente del Comitato di gestione di cui al comma 1, lettera c), fosse designato dal sindaco del comune capoluogo.

L'abrogazione appare dunque conseguente al venir meno del carattere transitorio della disposizione, essendo ormai operativa la città metropolitana di Reggio Calabria.

La **lettera e)** modifica infine il comma 5, lettera g), dell'articolo 9 della legge n. 84 del 1994, relativo alle deliberazioni del Comitato in materia di **autorizzazioni e concessioni di durata superiore a quattro anni**.

La disposizione vigente attribuisce al Comitato di gestione il compito di deliberare, su proposta del Presidente, in ordine alle autorizzazioni e concessioni di cui agli articoli 6, comma 10, 16 e 18 della legge n. 84 del 1994, determinando l'ammontare dei relativi canoni nel rispetto delle disposizioni contenute nei decreti ministeriali previsti, rispettivamente, dall'articolo 16, comma 4, e dall'articolo 18, commi 1 e 3.

La novella non interviene sull'ambito delle autorizzazioni e concessioni rimesse alla deliberazione del Comitato, ma aggiorna i parametri per la determinazione dei relativi canoni, prevedendo che essa avvenga nel **rispetto dell'articolo 18 della legge n. 84 del 1994**, nonché **dei decreti di cui all'articolo 16, comma 4, e all'articolo 18, comma 2**, della medesima legge.

La modifica appare quindi diretta a coordinare la disciplina dei canoni con i criteri previsti dall'articolo 18 in materia di concessioni di aree e banchine e con i relativi decreti attuativi.

La novella in questione si riferisce alle autorizzazioni e concessioni relative:

- alle attività di **manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni** nell'ambito portuale (articolo 6, comma 10, in relazione al comma 4, lettera b), della legge n. 84 del 1994);
- alle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso **agli utenti portuali di servizi di interesse generale** (articolo 6, comma 10, in relazione al comma 4, lettera c), della legge n. 84 del 1994);
- all'esercizio delle **operazioni e dei servizi portuali** (articolo 16 della legge n. 84 del 1994);

- alle **concessioni di aree e banchine comprese nell'ambito portuale** (articolo 18 della legge n. 84 del 1994).

Per una maggiore evidenza grafica delle modifiche apportate dall'articolo in commento, si rimanda al testo a fronte in calce al presente *dossier*.

Articolo 14
***(Modifiche al procedimento di nomina del Segretariato generale
dell'Autorità di sistema portuale)***

L'**articolo 14** modifica il procedimento di nomina del **Segretario generale** dell'Autorità di sistema portuale, prevedendo l'acquisizione del **previo parere** del **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**.

In particolare, l'**articolo 14** novella l'[articolo 10](#), comma 2, della legge n. 84 del 1994, stabilendo che il Segretario generale dell'Autorità di sistema portuale sia nominato previo parere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Secondo quanto si è già avuto modo di chiarire, uno degli obiettivi del disegno di legge in esame è quello di **rafforzare il coordinamento** e il **controllo** del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti **sulle Autorità di sistema portuale**. Anche la modifica in commento appare riconducibile a tale finalità.

Si ricorda che, ai sensi della disciplina vigente, il Segretario generale è **nominato dal Comitato di gestione**, su proposta del presidente dell'Autorità di sistema portuale, tra soggetti dotati di comprovata esperienza manageriale o qualificazione professionale nel settore portuale e nelle materie amministrativo-contabili. Il Segretario generale è poi assunto con **contratto** di diritto privato di durata **quadriennale**, rinnovabile una sola volta, e può essere rimosso dall'incarico, su proposta motivata del Presidente, con delibera del Comitato di gestione.

Per una maggiore evidenza grafica delle modifiche apportate dall'articolo in commento, si rimanda al testo a fronte in calce al presente *dossier*.

Articolo 15 *(Modifiche alla composizione dell'Organismo di partenariato della risorsa mare)*

L'**articolo 15** modifica la composizione dell'**Organismo di partenariato della risorsa mare**, prevedendo la partecipazione di **un rappresentante** della società **Porti d'Italia S.p.A.**

L'**articolo 15** integra la composizione dell'**Organismo di partenariato della risorsa mare**, disciplinato dall'[articolo 11-bis](#) della legge n. 84 del 1994, aggiungendo **un rappresentante** della società **Porti d'Italia S.p.A.**

Si rammenta che, ai sensi del comma 1 dell'articolo 11-bis, l'Organismo di partenariato della risorsa mare è istituito presso ciascuna Autorità di sistema portuale. Secondo la disciplina vigente, esso è composto:

- dal **Presidente dell'AdSP**, che lo presiede;
- dal **comandante del porto** o dei porti già sedi di Autorità portuale;
- da **un rappresentante** per ciascuna delle seguenti **categorie del cluster portuale**: armatori, industriali, operatori di cui agli articoli 16 e 18, spedizionieri, operatori logistici intermodali operanti in porto, operatori ferroviari operanti in porto, agenti e raccomandatari marittimi, autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale;
- da **tre rappresentanti** dei lavoratori delle **imprese** che operano in porto;
- da un rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto;
- da **un rappresentante dell'impresa o agenzia** di cui all'articolo 17 della legge n. 84 del 1994.

Con la modifica apportata dalla disposizione in commento, oltre a tali soggetti prenderà parte all'Organismo di partenariato della risorsa mare anche **un rappresentante della società Porti d'Italia S.p.A.**

Le modalità di designazione dei componenti e di svolgimento dell'attività dell'Organismo sono disciplinate dal [decreto](#) del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 18 novembre 2016 (articolo 11-bis, comma 2).

L'Organismo svolge funzioni di confronto partenariale ascendente e discendente, nonché funzioni consultive. Esso è chiamato ad esprimersi, in particolare, sull'adozione del piano regolatore di sistema portuale, del piano operativo triennale, sulla determinazione dei livelli dei servizi del porto, nonché sul progetto di bilancio preventivo e consuntivo. Inoltre, qualora l'Autorità di Sistema Portuale intenda discostarsi dai pareri resi

dall'Organismo di Partenariato, deve darne adeguata motivazione (articolo 11-bis, commi 3 e 5).

Si valuti l'opportunità di precisare le modalità di partecipazione del rappresentante della società Porti d'Italia S.p.A. all'Organismo di partenariato della risorsa mare, anche con riferimento alla formazione dei pareri resi dall'Organismo. Al riguardo, si segnala che l'articolo 13, lettera b), del provvedimento in esame disciplina espressamente il diritto di voto del rappresentante della società nelle sedute del Comitato di gestione, limitatamente ad alcune decisioni, mentre l'articolo 16, lettera b), prevede espressamente che il rappresentante della medesima società partecipi alle riunioni della Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale senza diritto di voto. Analoga precisazione non è prevista dalla disposizione in commento con riferimento all'Organismo di partenariato della risorsa mare.

Per una maggiore evidenza grafica delle modifiche apportate dall'articolo in commento, si rimanda al testo a fronte in calce al presente dossier.

Articolo 16 ***(Compiti della Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale)***

L'**articolo 16** ridefinisce i compiti della **Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale**, attribuendole il compito di coordinare e armonizzare, a livello nazionale, le scelte di **pianificazione urbanistica in ambito portuale** e le strategie di attuazione delle **politiche concessorie del demanio marittimo**. La disposizione prevede inoltre la partecipazione, senza diritto di voto, di **un rappresentante della società Porti d'Italia S.p.A.** alle riunioni della Conferenza.

Nel dettaglio, l'**articolo 16** modifica il comma 1 dell'articolo 11-ter della legge n. 84 del 1994, relativo all'istituzione e alla composizione della Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale.

In particolare, la **lettera a)** sostituisce il primo periodo del comma 1 dell'articolo 11-ter, ridefinendo le funzioni della Conferenza nell'ottica di coordinare la disciplina vigente con il nuovo **Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale e di rilevanza internazionale e nazionale**, previsto dal nuovo articolo 4-ter della legge n. 84 del 1994, nonché con l'istituzione della **società Porti d'Italia S.p.A.**, di cui al nuovo articolo 5-ter della medesima legge.

Nella versione attualmente vigente, il primo periodo del comma 1 dell'articolo 11-ter attribuisce alla Conferenza nazionale il compito di coordinare e armonizzare, a livello nazionale:

- i grandi investimenti infrastrutturali;
- la pianificazione urbanistica in ambito portuale;
- l'attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo;
- il *marketing* e la promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale;
- la verifica dei piani di sviluppo portuale.

A seguito delle modifiche apportate dall'articolo 16, **lettera a)**, la Conferenza nazionale mantiene il compito di coordinare e armonizzare, a livello nazionale, le scelte di **pianificazione urbanistica in ambito portuale** e le **strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo**.

La modifica appare coerente con il complessivo riassetto della *governance* portuale delineato dal provvedimento. Infatti, i **grandi investimenti infrastrutturali** risultano ricondotti al citato **Piano nazionale**, mentre le **strategie di marketing e di promozione** della Rete italiana della portualità sono attribuite alla **società Porti d'Italia S.p.A.** (nuovo articolo 5-*quater*, comma 2, lettera f), della legge n. 84 del 1994).

La **lettera b)** dell'articolo 16 inserisce, dopo il secondo periodo del comma 1 dell'articolo 11-*ter*, la previsione secondo cui alle riunioni della Conferenza **partecipa, senza diritto di voto, un rappresentante della società Porti d'Italia S.p.A.**

Secondo quanto riportato nella relazione tecnica allegata al provvedimento (pag. 22), tale rappresentante non percepisce compensi, emolumenti o gettoni di presenza.

Si rammenta che, allo stato, la Conferenza risulta composta da:

- il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che la presiede;
- i Presidenti delle Autorità di sistema portuale;
- cinque rappresentanti designati dalla Conferenza Unificata, di cui tre delle regioni, uno delle città metropolitane e uno dei comuni.

È altresì consentito al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di nominare un esperto nei settori dell'economia dei trasporti e portuale, con compiti di supporto.

Per una maggiore evidenza grafica delle modifiche apportate dall'articolo in commento, si rimanda al testo a fronte in calce al presente *dossier*.

Articolo 17

(Funzioni di indirizzo e vigilanza sulle Autorità di sistema portuale)

L'**articolo 17** interviene sull'articolo 12 della legge n. 84 del 1994, **subordinando al parere vincolante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** l'avvio delle procedure per il rilascio di **concessioni** portuali di durata **superiore a venti anni** e prevedendo l'adozione, da parte delle Autorità di sistema portuale, del **sistema unico di contabilità economico-patrimoniale** definito in attuazione del PNRR.

L'**articolo 17**, composto da **un comma**, inserisce **due commi aggiuntivi** all'articolo 12 della legge n. [84 del 1994](#), rubricato "Indirizzo e vigilanza sulle Autorità di sistema portuale", al fine di rafforzare le funzioni di indirizzo e vigilanza sulle Autorità di sistema portuale.

In primo luogo, la **lettera a)** inserisce il 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 del 1994 aventi durata superiore a **venti anni**, al **previo parere vincolante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**.

A tale riguardo, si segnala che l'articolo 23 del disegno di legge in esame apporta modifiche al citato articolo 18, che reca la disciplina generale delle concessioni (per maggiori approfondimenti, v. *infra*).

In secondo luogo, la **lettera b)** introduce il nuovo comma 4-*bis*, al fine di prevedere che le Autorità di sistema portuale adottino 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 della missione 1, componente 1, del PNRR, denominata "Riforma delle norme di contabilità pubblica"**, la quale prevede l'adozione di un sistema unico di contabilità economico-patrimoniale per tutte le amministrazioni pubbliche entro il 2026.

• *La riforma del sistema di contabilità pubblica (Riforma 1.15 del PNRR)*

La Riforma 1.15 del PNRR, "Riforma delle norme di contabilità pubblica", ha come obiettivo la **realizzazione di un sistema unico di contabilità economico-patrimoniale**, basato sul principio *accrual*, per tutte le amministrazioni

pubbliche del Paese. Tale obiettivo è volto a realizzare una effettiva e compiuta armonizzazione della contabilità e dei bilanci delle amministrazioni pubbliche, che l'articolo 117 della Costituzione affida alla competenza esclusiva dello Stato, in coerenza con gli indirizzi e le indicazioni stabilite a livello europeo dalla direttiva 2011/85/UE, come modificata dalla direttiva (UE) 2024/1265.

La Riforma 1.15 prevede il raggiungimento, entro il secondo trimestre 2026, di **due milestone e un target**. In particolare:

- la **milestone M1C1-108 (2024/Q2)** stabilisce che, entro il secondo trimestre del 2024, vengano approvati il quadro concettuale di riferimento per il nuovo sistema di contabilità *accrual*, secondo le caratteristiche qualitative definite dall'Eurostat-EPSAS Working Group, gli standard contabili *accrual* ITAS (*Italian Accounting Standards*), ispirati agli IPSAS/EPAS e corredati delle relative linee guida generali, nonché il Piano dei conti multidimensionale;

- il **target M1C1-117 (2026/Q1)** prevede che, entro il primo trimestre del 2026, si concluda il primo ciclo di formazione per la transizione al nuovo sistema di contabilità economico-patrimoniale a base *accrual*, rivolto ai rappresentanti delle amministrazioni pubbliche rientranti nel perimetro di applicazione della Riforma 1.15;

- la **milestone M1C1-118 (2026/Q2)** stabilisce un triplice obiettivo, da realizzare entro il secondo trimestre 2026:

- la produzione, per l'esercizio 2025, di schemi di bilancio (*financial statements*) coerenti con l'impianto di regole e principi definiti dalla struttura di *governance* di cui alla milestone M1C1-108, da parte di un numero di amministrazioni pubbliche che rappresentino almeno il 90 per cento del totale della spesa primaria del settore pubblico;

- l'adozione di una riforma legislativa che preveda l'introduzione graduale, a partire dal 2027, del nuovo sistema contabile *accrual* unico per tutte le pubbliche amministrazioni italiane;

- la definizione di programmi di formazione per la transizione al nuovo sistema contabile.

Per attuare tale Riforma, presso la Ragioneria generale dello Stato è stata costituita una struttura di *governance* con lo scopo di definire l'impianto e le regole per l'adozione del sistema unico di contabilità *accrual*.

Si segnala che i commi da 6 a 8 dell'articolo 4 del [decreto-legge n. 19 del 2026](#) recano disposizioni volte a dare attuazione agli obiettivi della Riforma 1.15 "Riforma delle norme di contabilità pubblica" del PNRR. In particolare, tali disposizioni disciplinano gli **adempimenti relativi allo specifico obiettivo M1C1-118**, finalizzato alla definizione di programmi di formazione per la transizione al nuovo sistema contabile *accrual*.

Il comma 6 prevede che, mediante apposita convenzione tra il Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato e la Scuola nazionale dell'amministrazione (SNA), siano definiti i profili organizzativi e attuativi del programma di formazione a supporto degli operatori contabili delle pubbliche amministrazioni centrali e locali, nella fase di transizione al nuovo sistema unico di contabilità *accrual*. Per tale finalità, la disposizione

autorizza la spesa di 222.343 euro per l'anno 2026 e di 370.000 euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028.

Il comma 7 delinea il contenuto del suddetto programma di formazione, prevedendo che alle attività formative erogate direttamente dalla SNA, anche in collaborazione con istituti universitari individuati nel rispetto della normativa vigente, si affianchino progetti formativi proposti da altri soggetti pubblici o privati, previa certificazione di conformità, rilasciata dalla SNA, ai requisiti didattici richiesti in relazione al nuovo sistema contabile *accrual*.

Infine, il comma 8 individua la copertura finanziaria degli oneri derivanti dalla predisposizione del suddetto programma di formazione, prevedendo che vi si provveda a valere sulle somme disponibili nell'ambito del bilancio della SNA e, ai fini della compensazione degli effetti finanziari in termini di fabbisogno e indebitamento netto, mediante corrispondente riduzione del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente, anche conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali.

Per una maggiore **evidenza grafica** delle modifiche apportate dall'articolo in commento, si rimanda al testo a fronte in calce al presente *dossier*.

Articolo 18 ***(Rimodulazione delle risorse finanziarie delle Autorità di sistema portuale)***

L'**articolo 18**, in considerazione della rimodulazione delle risorse portuali introdotta dal disegno di legge in esame, opera una **revisione della disciplina delle entrate delle Autorità di sistema portuale (AdSP)**, modificando l'articolo 13 della legge n. 84 del 1994. Le AdSP mantengono integralmente canoni concessori, proventi da cessione di impianti, contributi, entrate diverse e diritti di porto, mentre incassano solo la **quota residua dei proventi** di autorizzazioni portuali e delle tasse sulle merci.

L'**articolo 18**, composto da **un comma**, reca modifiche di coordinamento all'articolo 13 della legge n. 84 del 1994, rubricato "**Risorse finanziarie delle Autorità di sistema portuale**", in considerazione della **rimodulazione** delle risorse portuali introdotta dal disegno di legge in esame.

A tale riguardo, l'Analisi di impatto della regolazione (AIR) riporta che, 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 queste ultime non dovranno più occuparsi direttamente dell'esecuzione degli interventi infrastrutturali e delle opere di straordinaria manutenzione.

Come indicato anche dalla relazione tecnica del provvedimento, la rimodulazione delle entrate delle AdSP è operata in considerazione dell'istituzione dei Fondi – Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo e Fondo di funzionamento della Società Porti d'Italia S.p.A. – 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. In particolare, ai sensi del comma 3 del citato articolo 27-bis, le AdSP riversano, a decorrere dalla data di avvio della società Porti d'Italia S.p.A. (per approfondimenti, si veda l'articolo 7 del provvedimento), una **percentuale 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 compresa tra il 15 e il 25 per cento del gettito complessivo riscosso dalle Autorità di sistema portuale.

Per maggiori approfondimenti, si rimanda all'apposita scheda dell'articolo 27 del provvedimento in esame.

In particolare, la **lettera a)** novella come segue il comma 1 del citato articolo 13:

- l'**alinea** è integrato con una clausola di salvezza, che fa salvo l'obbligo di **riversamento delle risorse** ai sensi dell'articolo 27-*bis*. L'incipit chiarisce che l'elencazione delle entrate delle AdSP è riferita alle sole risorse non oggetto di riversamento;
- la **lettera a)** è sostituita al fine di circoscrivere le entrate delle AdSP ai **canoni di concessione** delle aree demaniali e delle banchine portuali (di cui all'articolo 18) e delle aree demaniali nelle circoscrizioni territoriali.

Pertanto, risultano **espunti** il riferimento ai proventi delle autorizzazioni per operazioni portuali (articolo 16), riallocato nella nuova lettera *b-bis*), e il secondo periodo, che precludeva alle AdSP di determinare canoni di concessione demaniale marittima per scopi turistico-ricreativi in misura superiore a quanto stabilito dalle autorità marittime per aree contigue concesse al medesimo fine.

- è inserita la **lettera b-bis)**, che ricomprensive tra le entrate delle AdSP la **quota dei proventi delle autorizzazioni per operazioni portuali** (di cui all'articolo 16) di spettanza delle Autorità medesime;
- la **lettera c)** è sostituita al fine di **limitare** l'entrata alla quota del gettito delle tasse portuali sulle **merci sbarcate e imbarcate** di spettanza dell'AdSP, **fatto salvo** quanto previsto all'articolo 28, comma 6. Il rinvio normativo è contestualmente aggiornato: i riferimenti al capo III del titolo II della legge 9 febbraio 1963, n. 82, e all'articolo 1 della legge 5 maggio 1976, n. 355, sono sostituiti dal richiamo all'articolo 2 del d.P.R. n. [107 del 2009](#), recante il regolamento in materia di tasse e diritti marittimi.

Si ricorda che l'articolo 2 del citato d.P.R. istituisce una tassa portuale sulle merci sbarcate e imbarcate, commisurata alle tonnellate metriche di merce, secondo determinate aliquote basate sulla categoria delle merci e la tipologia di traffico. Ai sensi del richiamato comma 6 dell'articolo 28, che non viene modificato dal disegno di legge in esame, la tassa sulle merci sbarcate ed imbarcate di cui al capo III del titolo II della legge n. 82 del 1963, e all'articolo 1 della legge n. 355 del 1976, è estesa a tutti i porti a decorrere dal 1° gennaio 1994. Per i porti ove non è istituita l'Autorità di sistema portuale il gettito della tassa affluisce al bilancio dello Stato.

La **lettera b) abroga** il comma 2 dell'articolo 13, che dal 1° gennaio 1994 faceva cessare l'erogazione dei contributi alle organizzazioni portuali e degli stanziamenti per le spese di installazione e acquisto di impianti portuali nei porti di Ancona, Cagliari, La Spezia, Livorno e Messina.

Trattasi di disposizione transitoria i cui effetti si sono esauriti.

Pertanto, per effetto delle novelle apportate dall'articolo in commento, le AdSP continuano a **percepire integralmente i canoni concessori** (lettera *a*), gli eventuali proventi da **cessione di impianti** (lettera *b*), i **contributi pubblici** (lettera *d*), le **entrate diverse** (lettera *e*) e i **diritti di porto** (lettera *e-bis*), mentre acquisiscono soltanto la **quota residua dei proventi** delle

autorizzazioni per operazioni portuali (lettera *b-bis*) e **del gettito delle tasse sulle merci** sbarcate e imbarcate (lettera *c*), in coerenza con l'obbligo di riversamento richiamato in alinea.

Per una maggiore evidenza grafica delle modifiche apportate dall'articolo in rassegna, si rimanda al testo a fronte in calce al presente *dossier*.

Articolo 19

(Risorse per le attività di investimento della società Porti d'Italia S.p.A.)

L'articolo 19 introduce nella legge n. 84 del 1994 l'articolo 13-bis, con cui definisce il **regime finanziario** degli **interventi** inclusi nell'accordo di programma, prevedendo che essi siano **finanziati dalla società Porti d'Italia S.p.A.** mediante **contributi statali** derivanti dal trasferimento delle risorse del Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo e **ricavi** generati dalla società. Alla società sono inoltre attribuite, per le attività di investimento indicate dalla disposizione, le somme previste alla voce "**oneri di investimento**" del quadro economico del progetto, entro il limite massimo del **12,5 per cento** dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento.

L'articolo 19 inserisce nella legge n. [84 del 1994](#) l'articolo 13-bis, rubricato "**Risorse per le attività di investimento della società Porti d'Italia S.p.A.**".

Il neo-introdotto articolo, composto da **due commi**, reca la disciplina delle **fonti di finanziamento** e delle **modalità di remunerazione** delle attività di investimento di **Porti d'Italia S.p.A.**, società per azioni a capitale pubblico di nuova istituzione, cui è affidata, in regime di concessione, la realizzazione degli investimenti strategici nei porti italiani sulla base di un accordo di programma quinquennale con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Per maggiori approfondimenti sulla società Porti d'Italia S.p.A. e la disciplina degli accordi di programma, si vedano, rispettivamente, le schede di lettura relative all'articolo 9 e all'articolo 7 del provvedimento in esame.

Nel dettaglio, il **comma 1** dispone che gli **interventi** inclusi nell'**accordo di programma** tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Porti d'Italia S.p.A. siano **finanziati** 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, v. scheda articolo 27);
- **ricavi propri** generati dalla società.

La disposizione in rassegna configura, quindi, un **modello misto**, in cui la dotazione pubblica si combina con l'autofinanziamento, in coerenza con quanto disposto dall'articolo 5-quater, comma 4, lettera i), che rinvia alla convenzione di concessione per la disciplina del reperimento di ulteriori mezzi finanziari (per maggiori approfondimenti, si veda la scheda relativa all'articolo 9 del disegno di legge in esame).

Il **comma 2** prevede il **riconoscimento**, in favore della società Porti d'Italia S.p.A., di **una quota commisurata al valore dell'intervento**, le cui risorse sono iscritte alla voce “**oneri di investimento**” del quadro economico del progetto. Tale riconoscimento è circoscritto alle **attività di investimento** di cui all'articolo 5-*quater*, comma 2, lettere *a)*, *b)* e *d)*, ossia:

- l'attuazione dell'accordo di programma per lo sviluppo della Rete italiana della portualità;
- la progettazione e la realizzazione, diretta o tramite appalto o concessione, di opere infrastrutturali e interventi di manutenzione straordinaria;
- la vigilanza sull'esecuzione dei lavori.

Non sono invece richiamate le attività di cui alle lettere *c)*, *e)* ed *f)* del medesimo comma 2, concernenti rispettivamente le convenzioni con le Autorità di sistema portuale, studi e ricerche in materia di viabilità, traffico e circolazione, le strategie di *marketing* e promozione della Rete italiana della portualità.

Per maggiori approfondimenti, si veda la scheda relativa all'articolo 9 del disegno di legge in esame.

Ai sensi del **secondo periodo** del **comma 2**, la **quota economica complessivamente attribuita** alla citata società per ciascun intervento si articola in un **limite massimo** pari al **12,5 per cento** dello stanziamento complessivo dell'intervento, al netto delle spese previste da altre disposizioni di legge o regolamentari e di quelle inserite nel quadro economico approvato. Entro tale tetto, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti **determina** la **quota da riconoscere** sulla base della **contabilità analitica delle spese effettivamente sostenute** dalla società, con dati desunti dal sistema di monitoraggio delle opere pubbliche di cui al d.lgs. n. [229 del 2011](#).

Infine, l'ultimo periodo del comma 2 stabilisce che le somme, già previste nei quadri economici, **destinate ai servizi di ingegneria e architettura restano nella disponibilità** della società, che può svolgerli internamente o affidarli a terzi ai sensi del codice dei contratti pubblici.

Articolo 20 *(Adeguamento delle competenze dell'autorità marittima)*

L'**articolo 20** modifica l'articolo 14, comma 1, della legge n. 84 del 1994, che disciplina le **competenze dell'autorità marittima**, al fine di adeguarne il contenuto al mutato assetto delle circoscrizioni delle Autorità di sistema portuale.

In particolare, l'**articolo 20** sopprime, nell'ambito della disciplina relativa alle competenze dell'autorità marittima, il riferimento 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.

La parte oggetto di soppressione attribuisce a tali aziende speciali, limitatamente ai compiti di programmazione, coordinamento e promozione, nonché nell'ambito della pianificazione delle opere portuali, la formulazione e l'elaborazione di piani triennali da proporre al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Per effetto della novella, viene quindi **eliminata la previsione che riconosce alle predette aziende speciali camerali un ruolo nella programmazione e pianificazione triennale delle opere portuali** nei casi in cui esse **non siano ricomprese nella circoscrizione delle Autorità di sistema portuale**.

La modifica appare pertanto volta a coordinare la disciplina dell'articolo 14 della legge n. 84 del 1994 con il nuovo assetto della *governance* portuale, espungendo un riferimento non più coerente con il quadro ordinamentale introdotto dal provvedimento in esame.

Articolo 21 ***(Disposizioni in materia di operazioni portuali)***

L'**articolo 21** modifica l'articolo 16 della legge n. 84 del 1994 espungendo il riferimento alla competenza eventuale dell'autorità marittima in materia di autorizzazioni allo svolgimento di operazioni portuali e di servizi portuali connessi.

L'**articolo 21** modifica i commi 6, 7 e 7-ter dell'articolo 16 della [legge n. 84 del 1994](#), in materia di operazioni portuali e servizi portuali, **espungendo**, in ognuno di questi commi, **il riferimento all'autorità marittima in caso di mancata istituzione dell'Autorità di sistema portuale**.

Per quanto concerne la nozione di “**autorità marittima**”, l'articolo 2 della citata legge n. 84 richiama l'articolo 16 del Codice della navigazione (regio decreto 30 marzo 1942, n. 327). Quest'ultimo fa riferimento alle seguenti autorità: direttore marittimo, capo del compartimento, capo del circondario.

Il comma 1 dell'articolo 16 elenca tassativamente le “**operazioni portuali**”. Esse sono: il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale. I “servizi portuali” sono quelli riferiti a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle suddette operazioni portuali. Si demanda alle autorità portuali o, laddove non istituite, alle autorità marittime, con specifica regolamentazione da emanarsi in conformità ai criteri fissati con decreto ministeriale, l'individuazione delle suddette operazioni e relativi servizi. L'esercizio delle attività riferibili alle operazioni portuali non può essere svolto senza un'**autorizzazione dell'Autorità di sistema portuale³ o, laddove non istituita, dell'autorità marittima**. Tali autorità (portuale o marittima) tengono il registro delle imprese autorizzate che sono soggette al pagamento di un canone annuo e alla prestazione di una cauzione determinati dalle medesime autorità.

Il [d.m. n. 585 del 1995](#) reca il regolamento di attuazione dell'articolo 16 della citata legge n. 84 per quanto concerne il rilascio, la sospensione e la revoca delle autorizzazioni per l'esercizio di attività portuali. Esso prevede, all'articolo 1, che le autorizzazioni per lo svolgimento delle operazioni portuali siano rilasciate “dall'autorità portuale, o laddove non istituita, ovvero prima del suo insediamento,

³ Nella legge n. 84 del 1994 le parole: «AdSP», «autorità portuali», «autorità portuale», «Autorità portuali», «Autorità portuale», «Autorità di Sistema Portuale», «Autorità di Sistema portuali» e «autorità di sistema portuali», sono state sostituite dalle seguenti: «Autorità di sistema portuale (articolo 15, comma 11, decreto legislativo n. 232 del 2017).

dall'organizzazione portuale. Nei restanti porti l'autorizzazione viene rilasciata dal capo del circondario”.

Come detto, **la novella in esame** propone di espungere il riferimento alle “autorità marittime” nel testo dei commi 6, 7 e 7-ter dell’articolo 16. Si tratta delle seguenti disposizioni:

- il comma 6 stabilisce che l'autorizzazione ad effettuare operazioni portuali ha una durata rapportata al programma operativo proposto dall'impresa ovvero, qualora l'impresa autorizzata sia anche titolare di concessione (ai sensi dell’articolo 18 della citata legge n. 84, **modificato dal presente disegno di legge**), durata identica a quella della concessione medesima. L'autorizzazione può essere rinnovata in relazione a nuovi programmi operativi o a seguito del rinnovo della concessione. L'Autorità di sistema portuale - **o, laddove non istituita, l'autorità marittima** – è tenuta a verificare, con cadenza almeno annuale, il **rispetto delle condizioni previste nel programma operativo**.
- il comma 7 stabilisce che l'Autorità di sistema portuale - **o, laddove non istituita, l'autorità marittima** - determini il **numero massimo di autorizzazioni** che possono essere rilasciate, in relazione alle esigenze di funzionamento del porto e del traffico, assicurando, comunque, il massimo della concorrenza nel settore.
- il comma 7-ter prevede che le Autorità di sistema portuale **o, laddove non istituite, le autorità marittime**, devono pronunciarsi sulle richieste di autorizzazione entro novanta giorni, decorsi i quali, in assenza di diniego motivato, la richiesta si intende accolta.

Articolo 22 ***(Disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo)***

L'**articolo 22** elimina la **competenza delle autorità marittime** di individuare le procedure per garantire la **continuità del rapporto di lavoro** a favore dei soci e dei dipendenti dell'impresa di fornitura di servizi, nei confronti dell'impresa autorizzata.

L'**articolo 22** modifica l'[articolo 17](#), comma 4, della legge n. 84 del 1994, relativo alla disciplina della **fornitura del lavoro portuale temporaneo**.

Si ricorda che, secondo l'articolo 17 della legge n. 84 del 1994, le Autorità di sistema portuale autorizzano la fornitura di lavoro temporaneo alle imprese ex articolo 16, ad un'unica impresa individuata mediante una procedura di gara accessibile alle imprese italiane e comunitarie (comma 2) o, ove ciò non avvenga, mediante la promozione di un'agenzia di lavoro temporaneo soggetta al controllo dell'Ente e la cui gestione è affidata ad un organo direttivo composto dai rappresentanti delle imprese coinvolte. L'attività dell'impresa autorizzata viene rivolta esclusivamente alla fornitura di manodopera portuale temporanea alle imprese utilizzatrici.

La novella in esame elimina una specifica funzione dell'autorità marittima, da svolgere nei casi in cui l'Autorità di sistema portuale non sia stata istituita, che consiste nell'individuazione delle **procedure per garantire la continuità del rapporto di lavoro** a favore dei soci e dei dipendenti dell'impresa di fornitura di servizi, nei confronti dell'impresa autorizzata.

Secondo quanto indicato nella relazione illustrativa, la novella in commento concorre, insieme a quanto previsto dall'articolo 21 del disegno di legge, all'obiettivo di ricondurre la disciplina dei porti alle competenze dell'Autorità di sistema portuale o delle regioni.

Si segnala che la disposizione in esame sopprime il riferimento all'autorità marittima **esclusivamente nel comma 4** dell'articolo 17 della legge n. 84 del 1994. Restano invece invariati gli ulteriori riferimenti all'autorità marittima contenuti nel medesimo articolo, tra cui quelli relativi:

- - al comma 2, in materia di autorizzazione alla fornitura di lavoro temporaneo alle imprese autorizzate allo svolgimento delle operazioni portuali e dei servizi portuali;

- al comma 3, in materia di rilascio dell'autorizzazione entro centoventi giorni dall'individuazione dell'impresa;
- al comma 5, in materia di promozione di agenzie per la fornitura di lavoro portuale temporaneo, qualora non sia stata espletata la procedura di gara;
- al comma 10, in materia di adozione di regolamenti volti al controllo dell'attività svolta dalle imprese fornitrici o dall'agenzia;
- al comma 11, in materia di sospensione o revoca delle autorizzazioni in caso di violazioni accertate;
- al comma 13, in materia di disposizioni volte a garantire ai lavoratori e ai soci lavoratori di cooperative un trattamento normativo ed economico minimo inderogabile.

Per una maggiore evidenza grafica delle modifiche apportate dall'articolo in commento, si rimanda al testo a fronte in calce al presente *dossier*.

Articolo 23
(Modifiche alla disciplina relativa alla concessione di aree e banchine.)

L'**articolo 23** modifica la disciplina relativa al **rilascio**, da parte delle Autorità di sistema portuale, delle **concessioni** aventi ad oggetto **aree demaniali e banchine** comprese nell'ambito portuale di rispettiva competenza.

Le modifiche sono dirette, da un lato, ad **adeguare l'articolo 18 della legge n. 84 del 1994** alla nuova ripartizione delle competenze in materia portuale, eliminando i riferimenti all'autorità marittima nei casi in cui la disposizione attribuisce le relative funzioni all'Autorità di sistema portuale; dall'altro, a introdurre **specifici obblighi di pubblicità e programmazione** delle procedure di affidamento delle concessioni.

In particolare, la disposizione introduce:

1. l'obbligo di pubblicazione, nella sezione "Amministrazione trasparente" del sito istituzionale dell'Autorità di sistema portuale, delle proposte presentate su istanza di parte e dell'avvio delle procedure di evidenza pubblica relative al rilascio delle concessioni;
2. la trasmissione annuale al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dei calendari delle procedure di evidenza pubblica relative alle concessioni in scadenza;
3. la possibilità che le concessioni di cui al comma 1 dell'articolo 18 comprendano anche la realizzazione di opere infrastrutturali, nei limiti previsti dall'articolo 5-sexies, comma 1, lettera d), della legge n. 84 del 1994;
4. l'obbligo di avviare le procedure per l'affidamento delle concessioni almeno dodici mesi prima della scadenza di ciascuna concessione.

L'**articolo 23**, composto da **un unico comma** articolato in **sette lettere**, da a) a g), novella in più punti l'**articolo 18** della legge n. [84/1994](#), il quale disciplina le modalità attraverso cui le **Autorità di sistema portuale (AdSP)** danno in concessione le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale di relativa competenza.

La **lettera a)** modifica il comma 1 dell'articolo 18.

In particolare, al primo e al secondo periodo sono eliminati i riferimenti all'autorità marittima, con la conseguenza che la **competenza al rilascio delle concessioni** è riferita **alla sola Autorità di sistema portuale**. Inoltre, al terzo periodo, si prevede che le concessioni siano affidate anche con l'osservanza di quanto previsto dal regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 dicembre 2022, n. 202.

La modifica appare coerente con l'impostazione complessiva del provvedimento, che riconduce le funzioni relative alle concessioni portuali all'Autorità di sistema portuale, eliminando i richiami all'autorità marittima nei casi in cui quest'ultima era prevista in via sostitutiva.

La **lettera b)** inserisce, dopo il comma 1 dell'articolo 18, il nuovo **comma 1-bis**.

La nuova disposizione prevede che, qualora le concessioni di cui al comma 1 siano affidate sulla base di **procedure ad evidenza pubblica** avviate su **istanza di parte**, l'AdSP dia **notizia** della presentazione della proposta relativa alla realizzazione in concessione di lavori o servizi nella sezione "**Amministrazione trasparente**" del proprio sito internet istituzionale.

La medesima Autorità deve indicare un **termine**, non inferiore a sessanta giorni e commisurato alla complessità del progetto, **per la presentazione**, da parte di altri operatori economici, **di proposte** relative al medesimo intervento.

Il nuovo comma 1-bis dispone inoltre che l'AdSP dia notizia, sempre nella sezione "Amministrazione trasparente", dell'**avvio delle procedure di evidenza pubblica** relative al rilascio delle concessioni di cui all'articolo 18.

Il medesimo comma prevede poi che le AdSP trasmettano al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), entro il 30 settembre di ogni anno, i **calendari delle procedure di evidenza pubblica relative alle concessioni in scadenza**, secondo il modello definito con **decreto direttoriale** del medesimo Ministero. Tali calendari sono pubblicati sul sito internet istituzionale del MIT entro i successivi due mesi.

In sede di prima applicazione, i calendari comprendono l'elenco degli affidamenti programmati fino all'anno 2033. Al relativo aggiornamento si provvede mediante le comunicazioni annuali trasmesse dalle AdSP.

Si valuti l'opportunità di coordinare l'obbligo di trasmissione annuale al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dei calendari delle procedure relative alle concessioni in scadenza con il termine minimo di avvio delle procedure di affidamento previsto dal nuovo comma 12-ter (v. infra).

La **lettera c)** modifica il comma 6 dell'articolo 18, eliminando anche in tale sede il riferimento all'autorità marittima

La disposizione prevede pertanto che sia **la sola AdSP** a poter concludere **accordi con i privati** ai sensi dell'articolo 11 della legge n. 241 del 1990, nell'ambito delle procedure di affidamento delle concessioni di cui al comma 1.

L'**articolo 11** della **legge n. 241 del 1990** disciplina la possibilità per le amministrazioni pubbliche di concludere accordi con gli interessati, in

accoglimento di osservazioni e proposte da questi presentate, al fine di determinare il contenuto discrezionale del provvedimento finale ovvero in sostituzione dello stesso. Tali accordi devono essere conclusi senza pregiudizio dei diritti dei terzi e, in ogni caso, nel perseguimento del pubblico interesse.

La **lettera d)** sostituisce il comma 7 dell'articolo 18.

Il nuovo testo prevede che **le concessioni di cui al comma 1** possano comprendere **anche la realizzazione di opere infrastrutturali**, nei limiti di quanto previsto dall'articolo 5-sexies, **comma 1, lettera d)**.

Tale articolo è inserito nella legge n. 84 del 1994 dall'**articolo 9** del presente provvedimento. Si rimanda alla relativa scheda di lettura per approfondimenti.

La **lettera e)** modifica il comma 10 dell'articolo 18.

Anche in questo caso è eliminato il riferimento all'autorità marittima, prevedendo che **sia la sola AdSP** a effettuare, con cadenza annuale, gli **accertamenti** volti a verificare il **permanere dei requisiti posseduti dal concessionario** al momento del rilascio della concessione.

La lettera e) sopprime inoltre il riferimento all'attuazione degli investimenti previsti nel programma di attività di cui al comma 8, lettera a).

Ne consegue che il controllo annuale previsto dal comma 10 resta riferito al permanere dei requisiti posseduti dal concessionario al momento del rilascio della concessione, mentre **viene espunto il richiamo alla verifica dell'attuazione degli investimenti previsti nel programma di attività**.

La **lettera f)** modifica il comma 11 dell'articolo 18, eliminando il riferimento all'autorità marittima e prevedendo quindi che sia **la sola AdSP** a **dichiarare**, nelle circostanze previste dal medesimo comma 11, **la decadenza del concessionario**.

La **lettera g)** aggiunge, dopo il comma 12 dell'articolo 18, i nuovi commi 12-bis e 12-ter.

Il nuovo **comma 12-bis** stabilisce che le AdSP **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.

La disposizione riproduce, nella sostanza, una previsione già contenuta nell'articolo 13, comma 1, lettera a), della legge n. 84 del 1994, oggetto di sostituzione da parte dell'articolo 18 del presente provvedimento.

Il nuovo **comma 12-ter** prevede, infine, che le **procedure** per l'affidamento delle concessioni di cui all'articolo 18 siano **avviate almeno dodici mesi prima della scadenza di ciascuna concessione**.

La disposizione introduce pertanto un termine minimo anticipato per l'avvio delle procedure di affidamento, al fine di assicurare la programmazione delle procedure e prevenire soluzioni di continuità nella gestione delle concessioni.

Per una maggiore evidenza grafica delle modifiche apportate dall'articolo in commento, si rimanda al testo a fronte in calce al presente *dossier*.

Articolo 24

(Disposizioni per l'autonomia finanziaria delle Autorità di sistema portuale e il finanziamento della realizzazione di opere nei porti)

L'**articolo 24** modifica la finalità del **Fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti**, previsto dall'articolo 18-bis, comma 1, della legge n. 84 del 1994, prevedendo che esso sia volto ad **agevolare la realizzazione**, da parte delle **Autorità di sistema portuale**, degli **interventi di rispettiva competenza**.

L'**articolo 24** modifica l'articolo 18-bis, comma 1, della legge n. 84 del 1994. Tale comma istituisce, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un **Fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti**, attualmente finalizzato ad agevolare la realizzazione delle opere previste nei rispettivi piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali, il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti, nonché gli investimenti necessari alla messa in sicurezza, alla manutenzione e alla riqualificazione strutturale degli ambiti portuali.

La disposizione in esame sostituisce tale formulazione con il riferimento alla **realizzazione, da parte delle Autorità di sistema portuale, degli interventi di rispettiva competenza**. Ne consegue che il Fondo non è più riferito all'elencazione puntuale delle opere e degli investimenti attualmente indicati dal comma 1, bensì agli interventi rientranti nella sfera di competenza delle singole Autorità di sistema portuale.

Come evidenziato dalla relazione illustrativa, la disposizione circoscrive l'ambito di operatività del citato Fondo agli interventi che rimangono nella sfera di competenza delle Autorità di sistema portuale (AdSP), in coerenza con il nuovo assetto delineato dal disegno di legge in esame, il quale attribuisce alla società Porti d'Italia S.p.A. la competenza relativa agli investimenti in opere infrastrutturali primarie e in manutenzione straordinaria.

Si rammenta che il Fondo di cui all'articolo 18-bis, comma 1, della legge n. 84 del 1994 è alimentato su base annua in misura pari all'1 per cento dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto, nel limite di 90 milioni di euro annui. Con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze viene quantificato l'ammontare dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto, nonché la quota da iscrivere nel fondo.

Articolo 25

(Trasferimento di personale dalle Autorità di sistema portuale alla società Porti d'Italia S.p.A.)

L'**articolo 25** disciplina il **trasferimento di personale** dalle Autorità di sistema portuale (AdSP) alla **società Porti d'Italia S.p.A.**, al fine di accompagnare in parallelo il trasferimento alla medesima delle funzioni rivolte alla realizzazione degli investimenti.

L'**articolo 25** modifica [l'articolo 23](#) della legge n. 84 del 1994, aggiungendo due nuovi commi, **6-bis e 6-ter**, in materia di **trasferimento di personale** dalle Autorità di sistema portuale (AdSP) alla società Porti d'Italia S.p.A.

Difatti, secondo quanto riportato nella relazione illustrativa (pag. 38) e tecnica (pag. 26) del provvedimento in esame, poiché le funzioni relative alla realizzazione degli investimenti, oggi svolte dalle AdSP, vengono trasferite alla suddetta società, occorre trasferire anche le corrispondenti risorse umane e finanziarie.

Il **nuovo comma 6-bis** autorizza 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.

Secondo quanto illustrato nella relazione tecnica citata, con dati disponibili al 2024, il personale delle AdSP si attesta su circa **1540 unità** (a fronte di una pianta organica di circa 1900 unità), per una spesa complessiva pari a 137.315.923 euro annui. Basandosi sui dati forniti nella relazione tecnica, potrebbero essere trasferiti alla società Porti d'Italia S.p.A. non più di **385 dipendenti** (ossia il 25% di 1540).

Il trasferimento deve avvenire **senza soluzione di continuità dell'attività lavorativa** e con **conservazione** della posizione **giuridica, economica e previdenziale** maturata. Si richiede, inoltre, che il collocamento del personale tenga conto delle competenze possedute, previa ricognizione delle stesse, e delle esigenze della nuova società.

Per quanto riguarda la cornice normativa di riferimento del personale trasferito, il comma 6-bis richiama espressamente [l'articolo 2112](#) del Codice civile, relativo alla disciplina dei lavoratori in caso di trasferimento

d'azienda, e le procedure di informazione e di consultazione di cui all'[articolo 47](#), commi 1-4, della legge n. 428 del 1990.

In primo luogo, si rammenta che il comma 6, articolo 10, della legge n. 84 del 1994, riconduce il rapporto di lavoro del personale delle AdSP nella disciplina:

- del Codice civile, libro V – titolo I – capi II e III;
- del Codice civile, libro V - titolo II – capo I;
- delle leggi sui rapporti di lavoro subordinato nell'impresa.

Il rapporto di lavoro in questione è regolato dai contratti collettivi nazionali di lavoro, sulla base dei criteri generali previsti con [decreto](#) del Ministero dei trasporti e della navigazione del 7 ottobre 1996. Si ricorda altresì che, ai sensi dell'articolo 6, comma 6, della legge n. 84 del 1994, alle AdSP si applicano i principi generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche, di cui al titolo I del decreto legislativo [n. 165](#) del 2001.

Ciò premesso, la disciplina relativa ai diritti dei lavoratori in caso di trasferimento d'azienda può essere riassunta come segue.

L'articolo 2112 del Codice civile definisce il trasferimento d'azienda qualsiasi operazione che, per cessione o fusione, modifica la titolarità di un'attività economica organizzata, con o senza scopo di lucro, preesistente al trasferimento e che conserva nel trasferimento la propria identità.

Si dispone, in presenza di tale fattispecie, la continuazione del rapporto di lavoro con il cessionario (ossia la nuova azienda) e la conservazione da parte del lavoratore di tutti i diritti che derivano dal rapporto di lavoro precedente. Sul piano debitorio, il cedente (ossia la precedente azienda) e il cessionario sono obbligati, in solido, per tutti i crediti che il lavoratore aveva al tempo del trasferimento, fermo restando la possibilità in capo a quest'ultimo di liberare il cedente dalle obbligazioni derivanti dal rapporto di lavoro. La nuova azienda applica i contratti collettivi nazionali, territoriali ed aziendali vigenti alla data del trasferimento, a meno che non siano sostituiti da altri contratti collettivi, del medesimo livello, applicabili all'impresa. Si ricorda inoltre che il trasferimento non costituisce di per sé motivo di licenziamento.

L'articolo 47, commi 1-4, della legge n. 428 del 1990 disciplina la comunicazione da effettuare ai soggetti sindacali qualora si intenda compiere un trasferimento d'azienda. Tale disciplina si applica nel caso di un trasferimento d'azienda in cui sono complessivamente occupati più di quindici lavoratori.

La comunicazione va effettuata per iscritto almeno venticinque giorni prima che sia perfezionato l'atto causa del trasferimento e deve indicare la data del trasferimento, i motivi del trasferimento, le conseguenze che ne derivano in capo ai lavoratori sul piano giuridico, economico e sociale e, infine, le eventuali misure previste nei confronti di questi ultimi. Il cedente e il cessionario sono tenuti a inviare tale comunicazione alle rispettive rappresentanze sindacali unitarie, ovvero alle rappresentanze sindacali aziendali costituite nelle unità produttive interessate, nonché ai sindacati di categoria che hanno stipulato il contratto collettivo applicato nelle imprese interessate al trasferimento. In mancanza, la comunicazione è effettuata ai sindacati di categoria comparativamente più rappresentativi. Il comma 2 dell'articolo 47 prevede poi un esame congiunto, da avviare su richiesta scritta

delle rappresentanze sindacali o dei sindacati di categoria, tra il cedente, il cessionario e i soggetti richiedenti.

Si rammenta, altresì, che ai sensi del comma 4 gli obblighi di informazione e di esame congiunto devono essere assolti anche nel caso in cui la decisione relativa al trasferimento sia stata assunta da altra impresa controllante.

Il **nuovo comma 6-ter** prevede che mediante la convenzione quadro di cui al nuovo articolo 5-sexies della legge n. 84 del 1994, stipulata tra la società Porti d'Italia S.p.A. e la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, venga individuato il **contingente complessivo** delle unità professionali, le relative **risorse finanziarie** da trasferire e la ripartizione tra le singole Autorità di sistema portuale. La convenzione quadro deve tenere conto:

- a) delle **qualifiche professionali**, dei **ruoli in organico**, dell'**anzianità** del personale da trasferire e 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**.

Si precisa che il trasferimento a un ufficio territoriale sito a **più di cinquanta chilometri** da quello in cui il lavoratore presta servizio può avvenire soltanto per **comprovate ragioni tecniche, organizzative o produttive**.

Per una maggiore evidenza grafica delle modifiche apportate dall'articolo in commento, si rimanda al testo a fronte in calce al presente *dossier*.

Articolo 26
(Abrogazione delle disposizioni relative al servizio per l'escavazione dei porti marittimi nazionali)

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**, in quanto non più attuale.

Al riguardo, appare opportuno ricostruire il quadro normativo di riferimento.

L'articolo 26 della legge n. 84 del 1994 aveva disposto il **trasferimento del servizio per l'escavazione dei porti marittimi nazionali** — istituito con regio decreto 27 febbraio 1927 e successive modificazioni — dal Ministero dei lavori pubblici **al Ministero dei trasporti e della navigazione**. Il medesimo articolo prevedeva, tra l'altro, l'adozione di un piano poliennale di escavazione dei porti e di rinnovo dei mezzi e delle attrezzature, di durata quinquennale.

Successivamente, il **decreto legislativo n. 112 del 1998**, recante il conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni e agli enti locali in attuazione della legge n. 59 del 1997, è intervenuto in modo incisivo su tale assetto organizzativo e funzionale. In particolare, l'articolo 102, comma 1, lettera g), ha **soppresso le funzioni amministrative relative al piano poliennale di escavazione dei porti** di cui all'articolo 26 della legge n. 84 del 1994.

Il medesimo decreto legislativo ha poi previsto, all'articolo 105, comma 7, che l'**attività di escavazione dei fondali dei porti** sia svolta dalle autorità portuali — oggi, nel quadro della legge n. 84 del 1994 come modificata, **Autorità di sistema portuale** — ovvero, in mancanza, sia conferita alle **regioni**; la norma precisa inoltre che a tale attività si provvede mediante affidamento a soggetti privati selezionati con procedura di gara pubblica.

Infine, all'articolo 106, comma 2, ha disposto la **soppressione del servizio escavazione porti**, prevedendo il trasferimento del relativo personale secondo le regole generali sul riordino delle strutture statali interessate dal conferimento di funzioni.

In tale contesto, il regio decreto 27 febbraio 1927 — richiamato dalla legge n. 84 del 1994 quale atto istitutivo del servizio per l'escavazione dei porti marittimi nazionali e descritto nelle note ufficiali come istitutivo di un ufficio tecnico centrale per il Servizio dei porti marittimi del Regno — deve dunque ritenersi superato dalla successiva disciplina di riordino, che, come ricordato, ha soppresso il piano poliennale e il servizio escavazione porti e ha riallocato

l'attività di escavazione dei fondali secondo il modello delineato dal decreto legislativo n. 112 del 1998.

Articolo 27
***(Disposizioni finanziarie per la realizzazione degli interventi
dell'accordo di programma e per il funzionamento della società
Porti d'Italia S.p.A.)***

L'**articolo 27** inserisce nella legge n. 84 del 1994 il **nuovo articolo 27-bis**, volto a ricondurre a un quadro unitario di programmazione e finanziamento le risorse destinate agli interventi infrastrutturali portuali di rilievo strategico, prevedendo **l'istituzione di due fondi presso il MIT**, uno destinato alla realizzazione degli interventi previsti dall'accordo di programma e l'altro al funzionamento della società Porti d'Italia S.p.A.

In dettaglio, il **comma 1** del nuovo articolo 27-bis (*Disposizioni finanziarie*) istituisce, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), il **Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo**, finalizzato a promuovere la realizzazione degli interventi inclusi nell'accordo di programma.

Il **comma 2** istituisce, sempre nello stato di previsione del MIT, il **Fondo di funzionamento della Società Porti d'Italia S.p.A.**, destinato a garantire il funzionamento della società Porti d'Italia S.p.A.

Il **comma 3** individua le possibili **fonti di alimentazione** dei suddetti fondi. In particolare, a decorrere dalla data di avvio dell'operatività della società Porti d'Italia S.p.A., si prevede che possa confluire annualmente nei fondi una quota compresa tra il **15 e il 25 per cento** del gettito complessivo riscosso dalle Autorità di sistema portuale (AdSP) a titolo di:

- a) tasse di ancoraggio;
- b) tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate;
- c) tasse per il rilascio delle autorizzazioni per operazioni portuali di cui all'articolo 16 della legge n. 84 del 1994.

In base al **comma 4**, tali risorse sono accantonate annualmente nel bilancio di esercizio delle AdSP in un **fondo vincolato** per il successivo versamento all'entrata del bilancio dello Stato.

La **percentuale da destinare ai fondi** è determinata annualmente secondo la procedura prevista dal successivo **comma 5**, il quale per l'appunto prevede che, entro il 31 ottobre di ciascun anno, **con decreto del MIT**, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sia determinata, entro la soglia compresa tra il 15 e il 25 per cento, la percentuale delle predette tasse da

assegnare, per il successivo esercizio finanziario, ai due fondi istituiti dai commi 1 e 2. La determinazione della percentuale tiene conto anche dell'esigenza di garantire adeguati livelli di finanziamento per gli interventi contenuti nell'accordo di programma.

Ai fini della determinazione della quota percentuale di cui sopra, sono assunte come parametro di riferimento le previsioni di gettito elaborate sulla base delle risultanze contabili di cassa desumibili dagli ultimi cinque bilanci consuntivi presentati dalle AdSP.

Il **comma 6** subordina l'**utilizzo effettivo delle somme** iscritte nei fondi al **previo versamento**, da parte di ciascuna AdSP, delle risorse di cui al comma 3 **all'entrata del bilancio dello Stato**. Tale versamento deve essere effettuato entro trenta giorni dall'approvazione del conto consuntivo, ai fini della successiva riassegnazione ai pertinenti fondi.

Il **comma 7** dispone inoltre che, con la prima legge di bilancio successiva all'entrata in vigore della disposizione, confluiscano nel **fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo** le **risorse** disponibili a legislazione vigente **iscritte nei fondi destinati allo sviluppo delle infrastrutture portuali**. Sono escluse le risorse già 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.

Le autorizzazioni di spesa richiamate sono le seguenti:

- a) articolo 4, comma 6, del decreto-legge 25 agosto 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 del nuovo articolo 5-ter, comma 3, della legge n. 84 del 1994;
- h) articolo 1, comma 983, della legge 27 dicembre 2006, n. 296.

In base al **comma 8**, le risorse iscritte nel **fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo** costituiscono il **limite annuo** del

concorso dello Stato al finanziamento degli interventi contenuti nell'accordo di programma.

Le predette risorse sono **trasferite in una apposita contabilità separata** intestata alla società Porti d'Italia S.p.A., **con vincolo di destinazione** alla realizzazione degli interventi previsti dall'accordo di programma.

Le risorse destinate al **fondo di funzionamento della Società Porti d'Italia** S.p.A. sono invece trasferite annualmente alla medesima società per la copertura delle spese di funzionamento e dei costi di gestione.

Articolo 28

(Modifiche relative all'acquisizione del gettito della tassa di ancoraggio al bilancio dello Stato)

L'**articolo 28** apporta modifiche all'articolo 28 della legge n. 84 del 1994, aggiornando il riferimento normativo alla disciplina vigente della **tassa di ancoraggio** e circoscrivendo l'acquisizione del relativo gettito al bilancio dello Stato ai **porti di categoria II, classe III**, con espressa salvaguardia della disciplina speciale prevista per la Regione siciliana, che attribuisce alla medesima il relativo gettito.

In particolare, l'**articolo 28** sostituisce il **comma 5** dell'articolo 28 della legge n. 84 del 1994, relativo all'acquisizione al bilancio dello Stato del gettito della **tassa di ancoraggio**.

Il comma 5 dell'articolo 28 della legge n. 84 del 1994, nel testo originario e attualmente vigente, stabilisce che il gettito della tassa di ancoraggio di cui al capo I del titolo I della legge 9 febbraio 1963, n. 82 sia acquisito, a decorrere dal 1° gennaio 1994, al bilancio dello Stato.

Successivamente al 1994, la legge finanziaria 2007 ha inciso sul sistema di finanziamento delle autorità portuali. In particolare, l'articolo 1, comma 982, della legge n. 296 del 2006 ha attribuito a ciascuna autorità portuale, per la circoscrizione territoriale di competenza, tra l'altro, il gettito della tassa di ancoraggio di cui al capo I del titolo I della legge n. 82 del 1963.

Il D.P.R. n. 107 del 2009 è stato adottato in attuazione dell'articolo 1, comma 989, della legge n. 296 del 2006, che autorizzava la revisione della disciplina delle tasse e dei diritti marittimi, con finalità di semplificazione e accorpamento dei tributi, incluse la tassa e la soprattassa di ancoraggio.

L'**articolo 1 del D.P.R. n. 107 del 2009** reca oggi la disciplina della **tassa di ancoraggio**, individuando i soggetti passivi, il presupposto, le aliquote, la durata della tassa, l'abbonamento annuale, talune esenzioni e il regime di riscossione. Il comma 10 del medesimo articolo stabilisce che le disposizioni del regolamento si applicano anche nei porti della Sicilia che non siano sede di autorità portuale, ferma restando l'attribuzione alla Regione siciliana del gettito della tassa di ancoraggio, salvo quanto previsto per le autorità portuali della regione stessa.

La novella anzitutto **limita tale acquisizione** al bilancio statale al solo gettito relativo ai **porti di categoria II, classe III** e, in secondo luogo, sostituisce il riferimento alla disciplina storica della tassa di ancoraggio, contenuta nel capo I del titolo I della legge n. 82 del 1963, con il riferimento alla disciplina oggi recata dall'[articolo 1 del DPR n. 107 del 2009](#).

Ai sensi dell'articolo 4, commi 1 e 1-bis, della legge n. 84 del 1994, come modificati dall'articolo 4 del disegno di legge in esame (v. *supra*), i porti marittimi di **categoria II, classe III**, sono i porti, o le specifiche aree portuali, **di rilevanza economica regionale e interregionale** non appartenenti alla categoria I – a cui fanno capo quelli finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato – e **non ricadenti nella circoscrizione di una AdSP**.

Come evidenzia la stessa relazione illustrativa, per i porti compresi nelle circoscrizioni delle Autorità di sistema portuale le tasse di ancoraggio sono calcolate dall'autorità marittima, riscosse dall'Agenzia delle dogane e riversate alle medesime Autorità.

La disposizione mantiene ferma la **disciplina speciale prevista per la Regione siciliana**. Il nuovo comma 5 fa infatti salvo quanto disposto dall'articolo 1, comma 10, del DPR n. 107 del 2009, che prevede l'attribuzione **alla Regione siciliana del gettito della tassa di ancoraggio nei porti della Sicilia che non siano sede di autorità portuale**, ferme le ulteriori previsioni richiamate dal medesimo comma.

Per una maggiore evidenza grafica delle modifiche apportate dall'articolo in commento, si rimanda al testo a fronte in calce al presente *dossier*.

Articolo 29

(Disposizioni finali, di coordinamento e finanziarie)

L'articolo 29 reca le **norme transitorie e propedeutiche per la realizzazione delle riforme** previste dal presente provvedimento, nonché le norme di coordinamento necessarie, in particolare relative a:

- l'obbligo di **trasmissione al MIT** da parte delle AdSP delle **informazioni** necessarie alla predisposizione del nuovo Piano Nazionale di interventi (comma 1);
- l'obbligo delle Autorità di Sistema portuale di **aggiornare entro 36 mesi, pena il commissariamento, i Piani regolatori portuali** che siano antecedenti alla legge n. 84 del 1994 (comma 2);
- la conferma che la **destinazione funzionale delle aree portuali o retro portuali si applica all'intero ambito o zona** del Piano regolatore portuale (comma 3);
- l'**inserimento di diritto nell'Accordo di programma degli investimenti** relativi alle **opere di grande infrastrutturazione** che siano **autorizzati e finanziati per legge** (comma 4);
- la **continuità delle funzioni e delle competenze** attualmente svolte dalle **Autorità di sistema portuale fino alla data di avvio dell'operatività** della nuova società **Porti d'Italia S.p.A.** (comma 5);
- il **subentro della società Porti d'Italia S.p.A.** in qualità di stazione appaltante **nei cantieri prioritari in corso** (comma 6);
- i **poteri sostitutivi del MIT sulle concessioni affidate in maniera non conforme al regolamento MIT sulle concessioni portuali**, tramite la stipula di atti aggiuntivi di modifica delle clausole, che possono arrivare fino alla revoca della concessione qualora le difformità non siano sanabili (comma 8);
- l'obbligo delle Autorità di Sistema portuale di **aggiornare entro 30 giorni i dati delle concessioni portuali rilasciate, nel Sistema informativo del Demanio marittimo SID** (comma 9);
- la **designazione di un componente del Comitato di gestione delle AdSP da parte del MIT** e la conferma dei componenti del Comitato di gestione già nominati e in carica, fino alla scadenza naturale del loro mandato (comma 10);
- la **copertura finanziaria** degli oneri derivanti dall'acquisto, da parte del Ministero dell'economia e delle finanze, di azioni della costituenda società **Porti d'Italia S.p.A.** per complessivi **10 milioni di euro** (comma 11).

Di seguito sono descritte in maggior dettaglio le disposizioni dell'articolo 29.

Obblighi delle Autorità di Sistema Portuale (commi 1 e 2)

Il **comma 1** prevede l'**obbligo delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) di trasmettere al MIT**, nel termine di **trenta giorni** dalla data di entrata in vigore della presente legge, **le informazioni e i documenti necessari alla predisposizione del Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale** e di rilevanza internazionale e nazionale di cui al nuovo articolo 4-ter della legge n. 84 del 1994 (introdotto dall'articolo 5 del disegno di legge in commento, alla cui scheda si rinvia per approfondimenti).

Tali informazioni devono contenere 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, ove disponibile (CUP, ai sensi dell'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3) 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**.

Il **comma 2** dispone che **qualora siano tuttora in vigore piani regolatori portuali approvati prima** della data di entrata in vigore della **legge n. 84 del 1994**, le **Autorità di sistema portuale provvedano**, ai sensi dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, **entro trentasei mesi** dalla data di entrata in vigore della presente legge, **all'approvazione di piani regolatori portuali (PRP) aggiornati**, compresi nelle rispettive circoscrizioni territoriali. **Decorso inutilmente tale termine, il MIT 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.

Norme applicabili nelle more dell'aggiornamento dei Piani Regolatori Portuali (comma 3)

Il **comma 3** conferma che **fino all'aggiornamento dei Piani regolatori portuali (PRP)** a quanto previsto dall'articolo 6 del provvedimento in commento (alla cui scheda si rinvia per approfondimenti), **si applica** quanto già previsto dall'articolo 5, comma 1-ter, primo periodo, della legge n. 84 del 1994, nel testo recentemente novellato dal decreto legge n. 73 del 2025 (convertito dalla legge n. 105 del 2025): si tratta della disposizione che prevede che la **funzione caratterizzante delle aree portuali e retro-portuali**, 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. **Pertanto la destinazione funzionale si applica all'intero ambito o zona.** Si conferma che tale disposizione **non è applicabile ai procedimenti pendenti alla data del 20 luglio 2025**, in quanto data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge n. 73 del 2025, che ha introdotto la nuova disciplina.

Contenuto dell'Accordo di programma (comma 4)

Il **comma 4 dell'articolo 29**, in relazione al **contenuto dell'Accordo di programma**, di cui all'articolo 7 del provvedimento in esame (per il quale si rinvia alla relativa scheda), prevede **l'inserimento di diritto degli investimenti relativi alle opere di grande infrastrutturazione** che siano **autorizzati e finanziati da specifiche disposizioni di legge**, che ne costituiscono pertanto parte integrante.

Gli aggiornamenti dell'Accordo dovranno dare evidenza di tali investimenti e dei relativi finanziamenti.

Norme applicabili nelle more dell'operatività della nuova società Porti d'Italia S.p.A. (comma 5)

Il **comma 5** reca una **disposizione transitoria** applicabile **nelle more dell'operatività della nuova società Porti d'Italia S.p.A.**, in base alla quale **le funzioni e le competenze** attribuitele, **continuano ad essere esercitate dalle Autorità di sistema portuale fino alla data di avvio dell'operatività della società.**

Tale **data** sarà **stabilita dal decreto MIT/MEF di costituzione della società** stessa, come previsto dal nuovo articolo 5-ter, comma 1 della legge n. 84 del 1994, introdotto dall'articolo 9 del provvedimento in commento (alla cui scheda si rimanda per approfondimenti).

Contenuto del Piano nazionale di interventi (comma 6)

Il **comma 6** prevede che **in sede di prima adozione del Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo**, di interesse generale e di rilevanza internazionale e nazionale, **il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti individui** (con proprio decreto si suppone, anche se la norma non lo indica espressamente) **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 Porti d'Italia S.p.A. in qualità di stazione appaltante.

In relazione a tali interventi, la **società Porti d'Italia S.p.A. subentra all'Autorità di sistema portuale in tutti i rapporti giuridici attivi e passivi sorti in relazione agli interventi, nonché nei relativi procedimenti amministrativi pendenti** alla data di entrata in vigore del decreto di adozione del Piano.

Si dispone infine che restino **validi gli atti e i provvedimenti adottati, nonché vengano 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.

Coordinamento normativo relativo all'attività di dragaggio (comma 7)

Il **comma 7** reca una norma di **coordinamento normativo** disponendo **l'abrogazione dell'articolo 6-bis del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77**, (convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108), relativo all'**attività di dragaggio**, in quanto il suo contenuto è stato parzialmente trasfuso nel nuovo articolo 5-bis della legge n. 84 del 1994, novellato dall'articolo 8 del provvedimento in esame (alla cui scheda si rinvia per approfondimenti).

Poteri del MIT sugli atti di affidamento delle concessioni portuali e connessi obblighi delle AdSP (commi 8 e 9)

Il **comma 8 dell'articolo 29** introduce una norma relativa ai **poteri di vigilanza del MIT nell'ambito delle concessioni portuali**, anche in relazione al monitoraggio degli interventi previsti in ambito **PNRR** nella Missione 3 Componente 2, in particolare relativamente alla Riforma 1.2-milestone n. 2 - che riguarda **l'attuazione del regolamento che regola l'aggiudicazione competitiva delle concessioni nelle aree portuali**.

Si ricorda che la **riforma PNRR** sull'aggiudicazione delle concessioni portuali, è stata realizzata con il **decreto MIT n. 202 del 28 dicembre 2022**, il nuovo **Regolamento** che ha definito le **"condizioni quadro" per il rilascio di concessioni di aree e banchine ricomprese nelle aree demaniali portuali**, anche in attuazione dell'articolo 5 della legge sulla concorrenza 2021- legge n. 118/2022- che ha imposto il rispetto del principio di **libera concorrenza** per il rilascio delle concessioni demaniali. Tali concessioni vengono affidate agli operatori economici al fine di svolgere le "operazioni portuali" individuate dall'articolo 16, co. 1, l. 84/1994, e/o per realizzare e gestire le opere attinenti alle attività marittime e portuali collocate a mare nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee e per realizzare gli

impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo.

Gli **atti concessori** vengono rilasciati ai sensi dell'articolo 2 del regolamento "sulla base di **procedure ad evidenza pubblica**", nonché, "**nel rispetto dei principi di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, proporzionalità, pubblicità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica**". Nel regolamento sono altresì definiti i criteri per il **calcolo della durata delle concessioni**, le attività di **controllo da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT)**, le modalità di rinnovo delle concessioni ed i limiti minimi dei canoni demaniali. A seguito dell'interlocuzione con la Commissione europea, con il successivo [Decreto Ministeriale n. 110 del 21 aprile 2023](#) sono state adottate le **Linee guida sulle modalità di applicazione del Regolamento**, che hanno definito meglio i **criteri utilizzabili per individuare la durata delle concessioni portuali, da parametrare al valore economico degli investimenti** previsti dal Piano economico-finanziario, che deve essere predisposto sulla base di *format* elaborati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti in funzione delle tipologie di infrastrutture, della durata, e delle caratteristiche delle classi d'investimento.

In tale contesto normativo, il **comma 8** in commento prevede che il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti verifichi, 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 (disciplinate dall'articolo 18 della legge sui porti) siano **coerenti con quanto previsto dal regolamento sulle concessioni portuali**, emanato come detto con **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 dicembre 2022, n. 202**.

Il Ministero espleta tali verifiche 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 (alla cui scheda si rinvia per approfondimenti).

Nel caso in cui dal monitoraggio **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 effettuarsi mediante apposito atto aggiuntivo, delle clausole degli atti concessori** al fine di garantirne la piena conformità al quadro regolatorio esistente, comunque nel rispetto dell'articolo 43 della direttiva 2014/23/UE che disciplina le modifiche dei contratti di concessione durante il loro periodo di validità.

In caso di mancata stipula dell'atto aggiuntivo, da parte dell'Autorità di sistema portuale, **nel termine di sei mesi** dall'adozione del provvedimento di conclusione del procedimento sopra citato, **viene attribuito un potere sostitutivo, alla Direzione generale** per i porti, la logistica e l'intermodalità

del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, **di adottare in luogo dell'AdSP, sentita l'Autorità di regolazione dei trasporti, gli atti o i provvedimenti comunque necessari per garantirne la piena conformità dell'atto concessorio al quadro regolatorio esistente.**

Tale potere può arrivare **fino alla revoca della concessione qualora non possa essere garantita la piena conformità al quadro regolatorio esistente.**

Il successivo **comma 9**, al fine di garantire la piena trasparenza e l'efficace **monitoraggio delle concessioni portuali**, dispone **l'obbligo delle Autorità di sistema portuale di aggiornare, entro trenta giorni** dalla data di entrata in vigore della legge, **i dati e le informazioni relativi alle concessioni** dalle stesse **rilasciate, nel Sistema informativo del Demanio marittimo [SID](#).**

Si prevede che, ai sensi dell'articolo 6, comma 4, lettera e) della legge n. 84 del 1994, **tali dati e le informazioni siano costantemente aggiornati e accessibili**, senza limitazioni o ritardi, **al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e all'Autorità di regolazione dei trasporti.**

La richiamata **lett. e) dell'articolo 6, comma 4 della legge n. 84 del 1994** prevede che tra le competenze delle Autorità di Sistema portuale rientri l'amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione e che per la gestione delle attività inerenti le funzioni sul demanio marittimo esse si avvalgano del **Sistema informativo del demanio marittimo (S.I.D.)**, che contiene i dati relativi al demanio marittimo (concessioni, stabilimenti balneari, cantieri navali, Piani di gestione dello Spazio marittimo, etc..) ed è anche, dal 2012, lo strumento per le comunicazioni obbligatorie all'anagrafe tributaria dei dati relativi alle concessioni del demanio marittimo.

In caso di accertata **inosservanza di tali obblighi**, di cui al primo e 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 qui previsti **rileva ai fini della misurazione e della valutazione della performance, individuale dei dirigenti responsabili e comporta responsabilità dirigenziale e disciplinare** ai sensi degli articoli 21 e 55 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

Il richiamato articolo 21 del **D.L.gs n. 165/2001**, in materia di **responsabilità dirigenziale**, prevede che il mancato raggiungimento degli obiettivi ovvero l'inosservanza delle direttive imputabili al dirigente comportino, previa contestazione e ferma restando l'eventuale responsabilità disciplinare,

l'impossibilità di rinnovo dello stesso incarico dirigenziale e che, in relazione alla gravità dei casi, l'amministrazione possa inoltre, previa contestazione e contraddittorio, revocare l'incarico collocando il dirigente a disposizione dei ruoli di cui all'articolo 23 ovvero recedere dal rapporto di lavoro secondo le disposizioni del contratto collettivo.

L'articolo 55 dello stesso decreto legislativo reca le norme imperative applicabili per i rapporti di lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche, in materia di responsabilità, infrazioni e sanzioni.

Componenti dei Comitati di gestione delle AdSP (comma 10)

Il **comma 10** dispone che, fermo restando quanto previsto dall'articolo 9 della legge n. 84 del 1994, i **componenti dei Comitati di gestione** delle AdSP **già nominati e in carica** alla data di entrata in vigore della presente legge, **mantengano la propria carica fino alla scadenza naturale del rispettivo mandato**, senza necessità di alcuna nuova nomina o conferma.

Inoltre si prevede che **in sede di prima applicazione** della disposizione di cui all'articolo 9, comma 1, lett. a-bis) della legge n. 84 del 1994, introdotta dall'articolo 13 della legge in commento e relativa alla composizione del Comitato, **il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti provveda alla designazione del componente del Comitato di gestione in rappresentanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**.

Si ricorda in proposito che il **Comitato di gestione** dell'Autorità di sistema portuale, in base all'**articolo 9 della legge n. 84 del 1994**, è un organo collegiale con compiti di indirizzo strategico e gestionale dell'Autorità di riferimento e del demanio marittimo ricadente nell'ambito territoriale di competenza della stessa.

Il Comitato è composto da 6 membri: il Presidente dell'Autorità di sistema portuale, che lo presiede, un componente designato dalla regione di competenza, un componente designato dal sindaco delle città metropolitane ricomprese nel sistema portuale, un componente designato dal sindaco di ciascuno dei comuni inclusi nell'Autorità di sistema portuale, un rappresentante dell'autorità marittima competente. L'articolo 13 del provvedimento in esame, apporta una serie di modifiche alla disciplina del Comitato di gestione, tra cui **l'aggiunta di un componente del Comitato di nomina ministeriale**.

Copertura finanziaria degli oneri relativi alla capitalizzazione della società Porti d'Italia S.p.A. (comma 11)

Il **comma 11** reca la **copertura finanziaria degli oneri** relativi alla **capitalizzazione della società Porti d'Italia S.p.A.**, costituita ai sensi dell'articolo 9, comma 1, capoverso 5-ter, del ddl in esame (che inserisce il nuovo articolo 5-ter nell'articolo n. 84 del 1994).

A tali oneri, quantificati in complessivi 10 milioni di euro, di cui **1 milione nel 2026 e 9 milioni nel 2027**, si provvede:

- a) quanto a **1 milione** di euro per l'anno **2026**, mediante corrispondente riduzione del **fondo speciale** di conto capitale iscritto nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, 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 (legge di stabilità 2015), la quale dispone l'assegnazione di **20 milioni** di euro annui **dal 2015 al 2024** per interventi di miglioramento della **competitività dei porti italiani**.

Il richiamato comma 236 prevede l'assegnazione da parte del CIPE di **20 milioni** di euro annui **dal 2015 al 2024** in favore di interventi per il miglioramento della competitività dei porti italiani e per l'efficienza del trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali, quale quota parte delle risorse complessivamente assegnate a tali finalità dall'articolo 13, comma 6, del D.L. n. 145/2013 (per interventi immediatamente cantierabili), a valere sulle risorse del più ampio **Fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti**, istituito dall'articolo 18-*bis* del D.L. n. 84 del 2024 (recante il "Riordino della legislazione in materia portuale").

Le risorse in questione sono iscritte nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sul capitolo 7600.

A seguito di **successive riprogrammazioni** disposte con le **leggi di bilancio** per il **2024** e per il **2026**, l'autorizzazione legislativa di spesa in questione presenta nel **bilancio di previsione** per gli anni 2026-2028, con riferimento al cap. 7600/MIT, una dotazione pari a **10,5 milioni per l'anno 2027**, sufficiente a garantire la copertura finanziaria degli oneri recati dal D.L. in esame

In particolare:

- con la **legge di bilancio per il 2024** (legge n. 213 del 2023), in **Sezione II**, si è provveduto ad una **riprogrammazione delle risorse** dell'autorizzazione legislativa di spesa di cui al comma 236 della legge n. 190 del 2014, iscritte sul del cap. 7600/MIT, che ha spostato **15,1 milioni di euro** del 2024 **all'anno 2027**.
- con la successiva **legge di bilancio per il 2026** (legge n. 199/2025), l'autorizzazione di spesa è stata inoltre oggetto di una **ulteriore riprogrammazione**, ai sensi dell'articolo 1, **comma 716**, - cfr. **Allegato XII**, che, al fine di efficientare la capacità di programmazione degli interventi relativi alle **spese in conto capitale**, ha disposto una **riduzione** delle dotazioni di competenza e di cassa delle missioni e dei programmi di spesa

negli anni **2026-2028, incrementandole** dei medesimi importi per il **triennio successivo 2029-2031**. La rimodulazione ha comportato, per il cap. 7600/MIT, lo **spostamento di 4,5 milioni** di euro **dal 2027 al 2029**. Pertanto, il cap. 7600 presenta in bilancio una dotazione pari **a 10,5 milioni** di euro per il **2027** (e 4,5 milioni per il 2029).

TESTO A FRONTE

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
Articolo 1 (Finalità della legge)	Articolo 1 (idem)
1. La presente legge disciplina l'ordinamento e le attività portuali per adeguarli agli obiettivi del piano generale dei trasporti, dettando contestualmente principi direttivi in ordine all'aggiornamento e alla definizione degli strumenti attuativi del piano stesso, nonché all'adozione e modifica dei piani regionali dei trasporti. La presente legge disciplina, altresì, i compiti e le funzioni delle Autorità di sistema portuale (AdSP), degli uffici territoriali portuali e dell'autorità marittima. Sono in ogni caso fatte salve le competenze delle Regioni a Statuto Speciale, ai sensi dei rispettivi statuti speciali e delle relative norme di attuazione.	1. La presente legge disciplina l'ordinamento e le attività portuali, nonché la realizzazione di infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di rilevanza internazionale e nazionale, per adeguarli agli obiettivi del piano generale dei trasporti, dettando contestualmente principi direttivi in ordine all'aggiornamento e alla definizione degli strumenti attuativi del piano stesso, nonché all'adozione e modifica dei piani regionali dei trasporti, per promuovere lo sviluppo integrato del settore portuale anche rispetto agli obiettivi di connettività sostenibile correlate 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. La presente legge disciplina, altresì, i compiti e le funzioni della Porti d'Italia S.p.A., delle Autorità di sistema portuale (AdSP), degli uffici territoriali portuali e dell'autorità marittima. Sono in ogni caso fatte salve le competenze delle Regioni a Statuto Speciale, ai sensi dei rispettivi statuti speciali e delle relative norme di attuazione. 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,

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204.
2. Il comma 4 dell'articolo 1 del decreto-legge 17 dicembre 1986, n. 873, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 febbraio 1987, n. 26, è abrogato.	2. <i>Identico</i>
	Articolo 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

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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.

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
Articolo 2 (Organizzazioni portuali, autorità di sistema portuale, uffici territoriali portuali e autorità marittime)	Articolo 2 (Organizzazioni portuali, Autorità di sistema portuale, uffici territoriali portuali, autorità marittime ed ente nazionale per le infrastrutture di trasporto marittimo)
Commi da 1 a 3. <i>Omissis.</i>	<i>Identici.</i>
	3-bis. Ai sensi della presente legge, è ente nazionale per le infrastrutture di trasporto marittimo nelle aree demaniali marittime ricomprese nelle circoscrizioni delle Autorità di sistema portuale la società di cui all'articolo 5-ter.
Articolo 4 (Classificazione dei porti)	Articolo 4 (<i>idem</i>)
1. I porti marittimi nazionali sono ripartiti nelle seguenti categorie e classi: a) categoria I: porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato; b) categoria II, classe I: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica internazionale; c) categoria II, classe II: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica nazionale; d) categoria II, classe III: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale.	1. I porti marittimi sono ripartiti nelle seguenti categorie e classi: a) categoria I: porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato come individuati ai sensi del comma 2; b) categoria II, classe I: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica internazionale; c) categoria II, classe II: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica nazionale; d) categoria II, classe III: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale.
1-bis. I porti sede di Autorità di sistema portuale appartengono comunque ad una delle prime due classi della categoria II.	1-bis. I porti, o specifiche aree portuali, di cui all'allegato A, ricadenti nella circoscrizione territoriale di una Autorità di sistema portuale e compresi nella

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	rete centrale TEN-T, appartengono alla categoria II, classe I. I porti, o specifiche aree portuali, situati nella circoscrizione territoriale di una Autorità di sistema portuale e non compresi nella rete centrale 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 una Autorità di sistema portuale, appartengono alla categoria II, classe III.
2. Il Ministro della difesa, con proprio decreto, emanato di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, determina le caratteristiche e procede alla individuazione dei porti o delle specifiche aree portuali di cui alla categoria I. Con lo stesso provvedimento sono disciplinate le attività nei porti di I categoria e relative baie, rade e golfi.	<i>Identico</i>
3. 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.	3. 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: a) commerciale e logistica; b) industriale e petrolifera; c) di servizio passeggeri, ivi compresi i crocieristi; d) peschereccia; e) turistica e da diporto.
	3-bis. Le destinazioni d'uso ammesse per ciascuna categoria funzionale sono

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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.
4. Le caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali dei porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, e l'appartenenza di ogni scalo alle classi medesime sono determinate, sentite le Autorità di sistema portuale o, laddove non istituite, le autorità marittime, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con particolare riferimento all'attuale e potenziale bacino di utenza internazionale o nazionale, tenendo conto dei seguenti criteri: a) entità del traffico globale e delle rispettive componenti; b) 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	Abrogato

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
attrezzature e dei servizi idonei al rifornimento, alla manutenzione, alla riparazione ed alla assistenza in genere delle navi e delle imbarcazioni; c) livello ed efficienza dei servizi di collegamento con l'entroterra.	
5. Ai fini di cui al comma 4 il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti predispone, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno schema di decreto, che è trasmesso alle regioni, le quali esprimono parere entro i successivi novanta giorni. Decorso inutilmente tale termine si intende che il parere sia reso in senso favorevole. Lo schema di decreto, con le eventuali modificazioni apportate a seguito del parere delle regioni, è successivamente trasmesso alla Camera dei deputati ed al Senato della Repubblica per l'espressione del parere, nei termini previsti dai rispettivi regolamenti, da parte delle Commissioni permanenti competenti per materia; decorsi i predetti termini il Ministro dei trasporti e della navigazione adotta il decreto in via definitiva	<i>Abrogato</i>
6. La revisione delle caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali di cui al comma 4, nonché della classificazione dei singoli scali, avviene su iniziativa delle Autorità di sistema portuale o, laddove non istituite, delle autorità marittime, delle regioni o del Ministro delle	<i>Abrogato</i>

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
infrastrutture e dei trasporti con la procedura di cui al comma 5.	
	Articolo 4-ter <i>(Individuazione delle infrastrutture strategiche del settore portuale da realizzare in via prioritaria)</i>
	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,

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	l'elenco degli interventi strategici di realizzazione di nuove opere infrastrutturali e di manutenzione straordinaria nelle aree comprese nelle circoscrizioni 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

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	nonché dei nuovi fabbisogni di sviluppo in rete del settore portuale.
Articolo 5 (Documento di programmazione strategica di sistema. Piano regolatore portuale)	Articolo 5 (idem)
1. Le Autorità di sistema portuale redigono un documento di programmazione strategica di sistema (DPSS), coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Il DPSS: a) definisce gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di sistema portuale; b) individua gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di sistema portuale 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; c) ripartisce gli ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città;	1. Le Autorità di sistema portuale redigono un documento di programmazione strategica di sistema (DPSS), coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali, con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica nonché con l'accordo di programma di cui all'articolo 5.1. Il DPSS: a) definisce gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di sistema portuale; b) individua gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di sistema portuale; c) ripartisce gli ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città;

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
d) individua i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.	d) individua i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.
1-bis. Il DPSS è adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale; è sottoposto, mediante conferenza dei servizi, ai sensi dell'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, indetta dall'Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, ed è approvato 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. Il documento di programmazione strategica di sistema non è assoggettato alla procedura di valutazione ambientale strategica.	1-bis. Il DPSS è adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale; è sottoposto, mediante conferenza dei servizi, ai sensi dell'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, indetta dall'Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, ed è approvato 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-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241, in quanto compatibili. Il documento di programmazione strategica di sistema non è assoggettato alla procedura di valutazione ambientale strategica.
	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

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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.
1-ter. Nei singoli porti amministrati dalle Autorità di sistema portuale l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali, individuati e delimitati nel DPSS, sono disegnati e specificati nel piano regolatore portuale (PRP), che individua analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate nonché i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio nel rispetto 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. Allo scopo di garantire omogeneità operativa e uniformità gestionale alle previsioni di cui ai PRP, nelle more della revisione organica della disciplina di settore, la funzione caratterizzante delle aree di cui al primo periodo, 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	1-ter. Nei singoli porti amministrati dalle Autorità di sistema portuale l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali, individuati e delimitati nel DPSS, sono disegnati e specificati nel piano regolatore portuale (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, nonché i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio nel rispetto 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. Se la realizzazione di un'opera pubblica o di pubblica utilità non è prevista dal PRP, il vincolo preordinato all'esproprio, ai sensi dell'articolo 10, comma 1, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, può essere disposto dall'Autorità di sistema portuale, mediante una conferenza di servizi ai sensi dell'articolo 14-ter della legge 7 agosto 1990, n. 241. Si applica

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
concessione. Le disposizioni di cui al precedente periodo non si applicano nei procedimenti pendenti alla data di entrata in vigore della presente disposizione. Se la realizzazione di un'opera pubblica o di pubblica utilità non è prevista dal PRP, il vincolo preordinato all'esproprio, ai sensi dell'articolo 10, comma 1, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, può essere disposto dall'Autorità di sistema portuale, mediante una conferenza di servizi ai sensi dell'articolo 14-ter della legge 7 agosto 1990, n. 241. Si applica quanto previsto dall'articolo 13 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.	quanto previsto dall'articolo 13 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.
1-quater. 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.	<i>Identico</i>
1-quiquest. La pianificazione delle aree portuali e retro-portuali è competenza esclusiva dell'Autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del PRP. La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere	1-quiquest. La pianificazione delle aree portuali e retro-portuali è competenza esclusiva dell'Autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del PRP. La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
dell'Autorità di sistema portuale. 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 previa acquisizione dell'intesa con l'Autorità di sistema portuale. Le Autorità di sistema portuale indicano al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alle regioni le aree portuali e retro-portuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale, nonché le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità.	dell'Autorità di sistema portuale. 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 previa acquisizione dell'intesa con l'Autorità di sistema portuale, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Le Autorità di sistema portuale indicano al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alle regioni le aree portuali e retro-portuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale, nonché le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità.
1-sexies. Nel caso dei porti in cui siano tuttora in vigore PRP approvati antecedentemente all'entrata in vigore della presente legge, nelle more dell'approvazione del nuovo PRP, laddove il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale ravvisi la necessità di realizzare opere in via d'urgenza, il piano operativo triennale di cui all'articolo 9, comma 5, lettera b), può definire, in via transitoria, la destinazione funzionale di alcune aree sulla base delle funzioni ammesse dall'articolo 4, comma 3. In tale caso il piano operativo triennale è	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

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
soggetto a specifica approvazione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alla procedura di verifica di assoggettabilità a VAS, ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.	tra gli enti interessati, ha effetto di variante al PRP
1-septies. Gli ambiti portuali come delimitati dal DPSS, ovvero, laddove lo stesso non sia ancora stato approvato, dai vigenti PRP, anche se approvati prima della data di entrata in vigore della presente legge, sono equiparati alle zone territoriali omogenee B previste dal decreto del Ministro per i lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, ai fini dell'applicabilità della disciplina stabilita dall'articolo 142, comma 2, del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42. Le regioni adeguano il proprio piano territoriale paesistico regionale entro il termine perentorio di quarantacinque giorni dall'approvazione del DPSS.	<i>Abrogato</i>
2. I PRP di cui al comma 1-ter sono redatti in attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e del DPSS nonché in conformità alle Linee guida emanate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e approvate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. I PRP specificano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascuno scalo marittimo, delineando anche l'assetto	2. I PRP di cui al comma 1-ter sono redatti in attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e del DPSS nonché in conformità alle Linee guida emanate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e approvate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. I PRP specificano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascuno scalo marittimo, delineando anche l'assetto

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
complessivo delle opere di grande infrastrutturazione.	complessivo delle opere infrastrutturali.
2-bis. Nei porti di cui al comma 1-ter, in cui è istituita l'Autorità di sistema portuale, il PRP, corredato del rapporto ambientale di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è: a) adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale; b) inviato successivamente per il parere, limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali perimetrali con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativi alle aree contigue a quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto, al comune e alla regione interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, nonché al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per il parere sulla coerenza di quanto previsto con il DPSS e al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere di competenza, che si esprimono entro novanta giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo; c) approvato, esaurita la procedura di cui al presente comma e quella di cui al comma 3-ter, dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura di VAS.	2-bis. Nei porti di cui al comma 1-ter, in cui è istituita l'Autorità di sistema portuale, il PRP, corredato del rapporto ambientale di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è: a) adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale; b) inviato successivamente per il parere, limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali perimetrali con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativi alle aree contigue a quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto, al comune e alla regione interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, nonché, contestualmente, al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per il parere sulla coerenza di quanto previsto con il DPSS e al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere di competenza, che si esprimono entro novanta giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo; c) approvato, esaurita la procedura di cui al presente comma e quella di cui al comma 3-ter, dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura di VAS.

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
2-ter. Il PRP è un piano territoriale di rilevanza statale e rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza.	<i>Identico</i>
3. 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.	<i>Abrogato</i>
3-bis. Nei porti di cui al comma 3, nei quali non è istituita l'Autorità di sistema portuale , il piano regolatore è adottato e approvato dalla regione di pertinenza o, ove istituita, dall'Autorità di sistema portuale regionale, previa intesa con il comune o i comuni interessati, ciascuno per il proprio ambito di competenza, nel rispetto delle normative vigenti e delle proprie norme regolamentari. Sono fatte salve, altresì, le disposizioni legislative regionali vigenti in materia di pianificazione dei porti di interesse regionale.	3-bis. Nei porti di cui alla categoria II, classe III , il piano regolatore è adottato e approvato dalla regione di pertinenza o, ove istituita, dall'Autorità di sistema portuale regionale, previa intesa con il comune o i comuni interessati, ciascuno per il proprio ambito di competenza, nel rispetto delle normative vigenti e delle proprie norme regolamentari. Sono fatte salve, altresì, le disposizioni legislative regionali vigenti in materia di pianificazione dei porti di interesse regionale.
3-ter. I piani regolatori portuali sono sottoposti , ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura di VAS.	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

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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.
4. Il Presidente dell'Autorità di sistema portuale, autonomamente o su richiesta della regione o del comune interessato , può promuovere e proporre al Comitato di gestione, per la successiva adozione, varianti-stralcio al piano regolatore portuale concernenti la qualificazione funzionale di porzioni del singolo scalo marittimo.	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
4-bis. Le varianti-stralcio al piano regolatore portuale di cui al comma 4, relative al singolo scalo marittimo, sono sottoposte al procedimento previsto per l'approvazione del piano regolatore portuale e alla procedura di verifica di assoggettabilità a VAS, ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.	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.
4-ter. Le varianti-stralcio di cui al comma 4 relative ai porti compresi in un'Autorità di sistema portuale, la cui competenza ricade in più regioni, sono approvate con atto della regione nel cui territorio è ubicato il porto oggetto di variante-stralcio, sentite le regioni nel cui territorio sono compresi gli altri porti amministrati	Abrogato

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
dalla medesima Autorità di sistema portuale.	
5. Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del PRP in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, è successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale. Decorso tale termine, il parere si intende espresso positivamente.	5. Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del PRP in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali e retro-portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale. 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. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, è successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale. Decorso tale termine, il parere si intende espresso positivamente.
5-bis. L'esecuzione delle opere nei porti da parte della Autorità di sistema portuale è autorizzata ai sensi della normativa vigente. Fatto salvo quanto previsto dal presente articolo, nonché dalle norme vigenti in materia di autorizzazione di impianti e infrastrutture energetiche, nonché di opere ad essi connesse, l'esecuzione di opere nei porti da parte di privati è autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, in esito ad apposita conferenza di servizi convocata dalla	5-bis. L'esecuzione delle opere nei porti da parte della Autorità di sistema portuale, 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, è autorizzata ai sensi della normativa vigente. 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

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, dalla autorità marittima, ai sensi dell'articolo 14-<i>quater</i> della legge 7 agosto 1990, n. 241, cui sono chiamate tutte le Amministrazioni competenti. In caso di dissenso tra le amministrazioni partecipanti alla Conferenza dei servizi, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 14-<i>quinquies</i> della legge 7 agosto 1990, n. 241.	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-<i>quater</i>, comma 3, e dalla società di cui all'articolo 5-<i>ter</i>, per gli interventi di cui all'articolo 5-<i>ter</i>, comma 2, lettera a), della presente legge, ai sensi dell'articolo 14-<i>quater</i> della legge 7 agosto 1990, n. 241, cui sono chiamate tutte le Amministrazioni competenti. In caso di dissenso tra le amministrazioni partecipanti alla Conferenza dei servizi, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 14-<i>quinquies</i> della legge 7 agosto 1990, n. 241.
5-<i>ter</i>. Per le opere pubbliche da realizzare nei porti, fermo restando quanto stabilito al comma 5-<i>bis</i>, l'accertamento della conformità ai piani urbanistici ed alle norme in materia di edilizia è effettuato ai sensi del comma 5 ovvero, per le opere che non comportano modificazioni plano-batimetriche del piano regolatore portuale, in sede di approvazione del progetto ai sensi dell'articolo 27 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, in deroga all'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, e all'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383. Qualora effettuato nell'ambito del procedimento di cui all'articolo 27 del citato decreto legislativo n. 50 del 2016, l'accertamento di cui al primo periodo sostituisce ad ogni effetto tutti gli atti di intesa, i pareri, i titoli abilitativi anche	5-<i>ter</i>. Per le opere pubbliche da realizzare nei porti, fermo restando quanto stabilito al comma 5-<i>bis</i>, l'accertamento della conformità ai piani urbanistici ed alle norme in materia di edilizia è effettuato ai sensi del comma 5 ovvero, per le opere che non comportano modificazioni plano-batimetriche del piano regolatore portuale, in sede di approvazione del progetto ai sensi dell'articolo 38 del codice di cui al decreto legislativo n. 36 del 2023, in deroga all'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, e all'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383. Qualora effettuato nell'ambito del procedimento di cui all'articolo 38 del codice di cui al decreto legislativo n. 36 del 2023, l'accertamento di cui al primo periodo sostituisce ad ogni effetto tutti gli atti di intesa, i pareri, i titoli abilitativi anche

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
edilizi, le autorizzazioni e i nulla osta previsti da leggi statali e regionali.	edilizi, le autorizzazioni e i nulla osta previsti da leggi statali e regionali.
6. All'articolo 88 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, il numero 1) è sostituito dal seguente: "1) le opere marittime relative ai porti di cui alla categoria I e alla categoria II, classe I, e le opere di preminente interesse nazionale per la sicurezza dello Stato e della navigazione nonché per la difesa delle coste".	<i>Identico</i>
7. Sono di competenza regionale le funzioni amministrative concernenti le opere marittime relative ai porti di cui alla categoria II, classi II e III.	7. Sono di competenza regionale le funzioni amministrative concernenti le opere marittime relative ai porti di cui alla categoria II, classe III.
8. Spetta allo Stato l'onere per la realizzazione delle opere nei porti di cui alla categoria I e per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classi I e II. Le regioni, il comune interessato o l'autorità di sistema portuale possono comunque intervenire con proprie risorse, in concorso o in sostituzione dello Stato, per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classi I e II. Spetta alla regione o alle regioni interessate l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classe III. Le autorità di sistema portuale, a copertura dei costi sostenuti per le opere da esse stesse realizzate, possono imporre soprattasse a carico delle merci imbarcate o sbarcate,	<i>Abrogato</i>

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
oppure aumentare l'entità dei canoni di concessione.	
9. Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali. I relativi progetti sono approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.	<i>Abrogato</i>
10. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base delle proposte contenute nei piani operativi triennali predisposti dalle autorità di sistema portuale, ai sensi dell'articolo 9, comma 3, lettera a), individua annualmente le opere di cui al comma 9 del presente articolo, da realizzare nei porti di cui alla categoria II, classi I e II.	<i>Abrogato</i>
11. Per gli interventi da attuarsi dalle regioni, in conformità ai piani regionali dei trasporti o ai piani di sviluppo economico- produttivo, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti emana direttive di coordinamento.	<i>Abrogato</i>
	Articolo 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

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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.

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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 decreto-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

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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.
Articolo 5-bis (Disposizioni in materia di dragaggio)	Articolo 5-bis (idem)
	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.
1. Nelle aree portuali e marino costiere poste in siti di bonifica di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152,	1. Nelle aree portuali e marino-costiere poste in siti di bonifica di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152,

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
e successive modificazioni, le operazioni di dragaggio possono essere svolte anche contestualmente alla predisposizione del progetto relativo alle attività di bonifica. Al fine di evitare che tali operazioni possano pregiudicare la futura bonifica del sito, il progetto di dragaggio, basato su tecniche idonee ad evitare dispersione del materiale, ivi compreso l'eventuale progetto relativo alle casse di colmata, vasche di raccolta o strutture di contenimento di cui al comma 3, è presentato dall'Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, dall'ente competente ovvero dal concessionario dell'area demaniale al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, approva il progetto entro trenta giorni sotto il profilo tecnico-economico e trasmette il relativo provvedimento al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per l'approvazione definitiva. Il decreto di approvazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare deve intervenire entro trenta giorni dalla suddetta trasmissione, previo parere, solo se il progetto di dragaggio prevede anche il progetto di infrastrutture di contenimento non comprese nei provvedimenti di rilascio della Valutazione d'impatto ambientale dei Piani regolatori portuali di riferimento, o comunque difforni da quelle oggetto dei provvedimenti della Commissione di cui all'articolo 8 del	e successive modificazioni, le operazioni di dragaggio possono essere svolte anche contestualmente alla predisposizione del progetto relativo alle attività di bonifica. Al fine di evitare che tali operazioni possano pregiudicare la futura bonifica del sito, il progetto di dragaggio, basato su tecniche idonee ad evitare dispersione del materiale, ivi compreso l'eventuale progetto relativo alle casse di colmata, vasche di raccolta o strutture di contenimento di cui al comma 3, è presentato dall'Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, dall'ente competente ovvero dal concessionario dell'area demaniale al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, approva il progetto entro trenta giorni sotto il profilo tecnico-economico e trasmette il relativo provvedimento al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per l'approvazione definitiva. Il decreto di approvazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare deve intervenire entro trenta giorni dalla suddetta trasmissione, previo parere, solo se il progetto di dragaggio prevede anche il progetto di infrastrutture di contenimento non comprese nei provvedimenti di rilascio della Valutazione d'impatto ambientale dei Piani regolatori portuali di riferimento, o comunque difforni da quelle oggetto dei provvedimenti della Commissione di cui all'articolo 8 del

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 sull'assoggettabilità o meno del progetto alla valutazione di impatto ambientale. Il decreto di autorizzazione produce gli effetti previsti dai commi 6 e 7 del citato articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e allo stesso deve essere garantita idonea forma di pubblicità.	decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 sull'assoggettabilità o meno del progetto alla valutazione di impatto ambientale. Il decreto di autorizzazione produce gli effetti previsti dai commi 6 e 7 del citato articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e allo stesso deve essere garantita idonea forma di pubblicità.
1-bis. Per le operazioni di dragaggio nelle aree portuali e marino costiere, oltre che nei bacini idrici, anche se non posti in siti di interesse nazionale, si utilizzano le modalità e le migliori tecnologie disponibili finalizzate a mitigare i rischi di propagazione di contaminanti, ove presenti.	Abrogato
Commi da 2 a 5 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>
6. Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e trasporti, adotta con proprio decreto le norme tecniche applicabili alle operazioni di dragaggio nelle aree portuali e marino costiere poste in siti di bonifica di interesse nazionale al fine dell'eventuale reimpiego dei materiali dragati ed al fine di quanto previsto dal comma 2 del presente articolo. Fino alla data di entrata in vigore del decreto di cui al presente comma, si applica la normativa vigente per i siti di cui al citato articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.	6. Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e trasporti, adotta con proprio decreto le norme tecniche applicabili alle operazioni di dragaggio nelle aree portuali e marino- costiere poste in siti di bonifica di interesse nazionale al fine dell'eventuale reimpiego dei materiali dragati ed al fine di quanto previsto dal comma 2 del presente articolo. Fino alla data di entrata in vigore del decreto di cui al presente comma, si applica la normativa vigente per i siti di cui al citato articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.
8. I materiali provenienti dal dragaggio dei fondali dei porti non compresi in siti di interesse nazionale,	Abrogato

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
ai sensi dell'articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, 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. I suddetti materiali possono essere 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.	
	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 interventi di pubblica utilità, indifferibili e urgenti e costituiscono,

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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-<i>quater</i>, 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

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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 ciascun 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- <i>quater</i> 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- <i>quater</i> .
	8- <i>sexies</i> . L'approvazione del progetto di cui al comma 8- <i>quater</i> 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

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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- <i>quater</i> e 8- <i>quinquies</i> .
	Articolo 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- <i>bis</i> del

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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-<i>quater</i>, 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-<i>bis</i>, comma 1, lettere a) e b), individuati dal Piano di cui all'articolo 4-<i>ter</i>, nei limiti di quanto previsto dall'articolo 56-<i>ter</i> 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

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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.
	Articolo 5-quater <i>(Attività della società Porti d'Italia S.p.A. svolta in regime di concessione)</i>
	1. Alla società Porti d'Italia S.p.A. sono attribuiti in concessione, per la

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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.

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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-<i>quinquies</i>. 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.
	Articolo 5-<i>quinquies</i> <i>(Attività della società Porti d'Italia S.p.A. svolta in regime di mercato)</i>
	1. La società Porti d'Italia S.p.A. può, al di fuori dell'ambito della concessione di cui all'articolo 5-<i>quater</i>, operare, direttamente o attraverso società, consorzi o imprese

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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- <i>quater</i> 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.
	Articolo 5-<i>sexies</i> <i>(Coordinamento tra la società Porti d'Italia S.p.A. e le Autorità di sistema portuale per le attività di comune interesse)</i>
	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- <i>ter</i> , 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

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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-<i>quater</i>; f) al trasferimento del personale alla società ai sensi dell'articolo 23, commi 6-<i>bis</i> e 6-<i>ter</i>; g) alla definizione delle modalità e dei criteri con cui, a titolo di avvalimento, 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,

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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,

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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.
	Articolo 5-septies <i>(Rapporti di lavoro e procedure di competenza della società Porti d'Italia S.p.A. e controlli sulla gestione della medesima)</i>
	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

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	dell'articolo 5- <i>quater</i> 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'accordo 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.
Articolo 6 (Autorità di sistema portuale)	Articolo 6 (idem)
1. Sono istituite quindici Autorità di sistema portuale: a) del Mare Ligure occidentale; b) del Mare Ligure orientale; c) del Mar Tirreno settentrionale; d) del Mar Tirreno centro-settentrionale; e) del Mar Tirreno centrale; f) dei Mari Tirreno meridionale e Ionio; g) del Mare di Sardegna; h) del Mare di Sicilia occidentale; i) del Mare di Sicilia orientale; l) del Mare Adriatico meridionale; m) del Mare Ionio; n) del Mare Adriatico centrale; o) del Mare Adriatico centro-	1. Sono istituite sedici Autorità di sistema portuale: a) del Mare Ligure occidentale; b) del Mare Ligure orientale; c) del Mar Tirreno settentrionale; d) del Mar Tirreno centro-settentrionale; e) del Mar Tirreno centrale; f) dei Mari Tirreno meridionale e Ionio; g) del Mare di Sardegna; h) del Mare di Sicilia occidentale; i) del Mare di Sicilia orientale; l) del Mare Adriatico meridionale; m) del Mare Ionio;

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
settentrionale; p) del Mare Adriatico settentrionale; q) del Mare Adriatico orientale. q-bis) dello Stretto.	n) del Mare Adriatico centrale; o) del Mare Adriatico centro-settentrionale; p) del Mare Adriatico settentrionale; q) del Mare Adriatico orientale. q-bis) dello Stretto.
2. I porti rientranti nelle Autorità di sistema portuale di cui al comma 1, sono indicati nell'Allegato A, che costituisce parte integrante della presente legge, fatto salvo quanto previsto dal comma 2-bis e dall'articolo 22, comma 2, del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169.	<i>Identico</i>
2-bis. Con regolamento, da adottare, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, possono essere apportate, su richiesta motivata del Presidente della Regione interessata, modifiche all'allegato A alla presente legge, al fine di consentire: a) l'inserimento di un porto di rilevanza economica regionale o di un porto di rilevanza economica nazionale la cui gestione è stata trasferita alla regione all'interno del sistema dell'Autorità di sistema portuale territorialmente competente; b) il trasferimento di un porto a una diversa Autorità di sistema portuale, previa intesa con le regioni nel cui territorio hanno sede le Autorità di sistema portuale di destinazione e di provenienza.	2-bis. Con regolamento, da adottare, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, possono essere apportate, su richiesta motivata del Presidente della Regione interessata, modifiche all'allegato A alla presente legge, al fine di consentire: a) l'inserimento di un porto di categoria II, classe III, all'interno del sistema dell'Autorità di sistema portuale territorialmente competente; b) <i>Identica</i>
3. Sede della Autorità di sistema portuale è la sede del porto centrale, individuato nel Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e	<i>Identico</i>

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, ricadente nella stessa Autorità di sistema portuale. In caso di due o più porti centrali ricadenti nella medesima Autorità di sistema portuale il Ministro indica la sede della stessa. Il Ministro, su proposta motivata della regione o delle regioni il cui territorio è interessato dall'Autorità di sistema portuale, ha facoltà di individuare in altra sede di soppressa Autorità Portuale aderente alla Autorità di sistema portuale, la sede della stessa.	
4. L'Autorità di sistema portuale nel perseguimento degli obiettivi e delle finalità di cui all'articolo 1 svolge i seguenti compiti: a) indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo, anche mediante gli uffici territoriali portuali secondo quanto previsto all'articolo 6-bis, comma 1, lettera c), delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie di cui agli articoli 16, 17 e 18 e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali. All'autorità di sistema portuale sono, altresì, conferiti poteri di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi alle attività e alle condizioni di igiene sul lavoro ai sensi dell'articolo 24; b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa	4. L'Autorità di sistema portuale nel perseguimento degli obiettivi e delle finalità di cui all'articolo 1 svolge i seguenti compiti: a) indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo, anche mediante gli uffici territoriali portuali secondo quanto previsto all'articolo 6-bis, comma 1, lettera c), delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie di cui agli articoli 16, 17 e 18 e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali. All'autorità di sistema portuale sono, altresì, conferiti poteri di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi alle attività e alle condizioni di igiene sul lavoro ai sensi dell'articolo 24; b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi comprese le operazioni di dragaggio di

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
quella per il mantenimento dei fondali; c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1; d) coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale; e) amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione, in forza di quanto previsto dalla presente legge e dal codice della navigazione, fatte salve le eventuali competenze regionali e la legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna. Per la gestione delle attività inerenti le funzioni sul demanio marittimo le Autorità di sistema portuale si avvalgono del Sistema informativo del demanio marittimo (S.I.D.); f) promozione e coordinamento di forme di raccordo con i sistemi logistici retro portuali e interportuali.	manutenzione dei fondali, ferme restando le prerogative della società di cui all'articolo 5-ter; c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1; d) coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale, ferme restando le prerogative della società di cui all'articolo 5-ter; e) amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione, in forza di quanto previsto dalla presente legge e dal codice della navigazione, fatte salve le eventuali competenze regionali e la legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna. Per la gestione delle attività inerenti le funzioni sul demanio marittimo le Autorità di sistema portuale si avvalgono del Sistema informativo del demanio marittimo (S.I.D.); f) promozione e coordinamento di forme di raccordo con i sistemi logistici retro portuali e interportuali.
Commi da 5 a 9-bis <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
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 di cui all'articolo 16 della presente legge. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono determinati i limiti minimi e massimi stabiliti per ciascuna tipologia dei 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 lo stesso 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 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. Le Autorità di sistema portuale sono tenute alla rendicontazione dei predetti costi con le modalità stabilite con il decreto di cui al secondo periodo.	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 dei 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 connotino 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 con il decreto di cui al secondo periodo. Tale rendicontazione è trasmessa tempestivamente al Ministero delle

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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.
9- <i>quater</i> . I canoni percepiti dalle Autorità di sistema portuale in relazione alle concessioni demaniali, comprese quelle di cui all'articolo 18 della presente legge e di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, nonché alle autorizzazioni all'uso di zone e pertinenze demaniali di cui all'articolo 39 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono considerati redditi diversi e concorrono a formare il reddito complessivo per l'ammontare percepito nel periodo d'imposta, ridotto del 50 per cento a titolo di deduzione forfettaria delle spese.	9- <i>quater</i> . I canoni percepiti dalle Autorità di sistema portuale in relazione alle concessioni demaniali, comprese quelle di cui all'articolo 18 della presente legge e di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, nonché alle autorizzazioni all'uso di zone e pertinenze demaniali di cui all'articolo 39 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono considerati redditi diversi e concorrono a formare il reddito complessivo per l'ammontare percepito nel periodo d'imposta, ridotto del 50 per cento a titolo di deduzione forfettaria delle spese. 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

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	rendicontazione ai sensi del comma 9-ter, quarto e quinto periodo.
10. L'esecuzione delle attività di cui al comma 4, lettera b) e c) è affidata in concessione dall'Autorità di sistema portuale mediante procedura di evidenza pubblica, secondo quanto previsto dal decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.	10. L'esecuzione delle attività di cui al comma 4, lettera b) e c) è affidata in concessione dall'Autorità di sistema portuale, nel rispetto delle disposizioni del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 dicembre 2022, n. 202.
Commi da 11 a 13 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>
14. 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 del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, valutate le interazioni fra le piattaforme logistiche e i volumi di traffico, può essere ulteriormente modificato il numero delle Autorità di sistema portuale; sullo schema di regolamento è, altresì, acquisito il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. Con la medesima procedura sono individuati i volumi di traffico minimo al venir meno dei quali le autorità di sistema portuale sono soppresse e le relative funzioni sono accorpate.	14. Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, valutate le interazioni fra le piattaforme logistiche e i volumi di traffico, può essere ulteriormente modificato il numero delle Autorità di sistema portuale; sullo schema di regolamento è, altresì, acquisito il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. Con la medesima procedura sono individuati i volumi di traffico minimo al venir meno dei quali le autorità di sistema portuale sono soppresse e le relative funzioni sono accorpate.
	14-bis. Al verificarsi, per la terza volta nell'arco di un quadriennio, di un risultato di competenza

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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.
Comma 15 <i>Omissis</i>	<i>Identico</i>
Articolo 6-bis (<i>Uffici territoriali portuali</i>)	Articolo 6-bis (<i>idem</i>)
1. Presso ciascun porto già sede di Autorità di sistema portuale, l'Autorità di sistema portuale costituisce un proprio ufficio territoriale cui è preposto il Segretario generale di cui all'articolo 10 o un suo delegato, scelto tra il personale di ruolo in servizio presso le Autorità di sistema portuale o le soppresse Autorità, con qualifica dirigenziale, con i seguenti compiti: a) istruttori, ai fini dell'adozione delle deliberazioni di competenza dell'Autorità di sistema portuale;	1. Presso ciascun porto già sede di Autorità di sistema portuale, l'Autorità di sistema portuale costituisce un proprio ufficio territoriale cui è preposto il Segretario generale di cui all'articolo 10 o un suo delegato, scelto tra il personale di ruolo in servizio presso le Autorità di sistema portuale o le soppresse Autorità, con qualifica dirigenziale, con i seguenti compiti: a) istruttori, ai fini dell'adozione delle deliberazioni di competenza dell'Autorità di sistema portuale;

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
b) di proposta, con riferimento a materie di rilievo locale in relazione alle quali la competenza appartiene all'Autorità di sistema portuale; c) funzioni delegate dal Comitato di gestione, di coordinamento delle operazioni in porto, nonché i compiti relativi alle opere minori di manutenzione ordinaria in ambito di interventi ed edilizia portuale, sulla base delle disposizioni di legge e delle determinazioni al riguardo adottate dai competenti organi dell'Autorità di sistema portuale; c-bis) rilascio delle concessioni per periodi di durata fino a quattro anni, previo parere della Commissione consultiva di cui all'articolo 15 e sentito il Comitato di gestione, determinando i relativi canoni.	b) di proposta, con riferimento a materie di rilievo locale in relazione alle quali la competenza appartiene all'Autorità di sistema portuale; c) funzioni delegate dal Comitato di gestione, di coordinamento delle operazioni in porto, nonché i compiti relativi alle opere minori di manutenzione ordinaria in ambito di interventi ed edilizia portuale, sulla base delle disposizioni di legge e delle determinazioni al riguardo adottate dai competenti organi dell'Autorità di sistema portuale; c-bis) rilascio delle concessioni per periodi di durata fino a quattro anni, previo parere della Commissione consultiva di cui all'articolo 15 e sentito il Comitato di gestione, determinando i relativi canoni, nel rispetto dei criteri di cui all'articolo 18.
2. Presso ciascun porto dell'Autorità di sistema portuale ubicato in un comune capoluogo di provincia non già sede di Autorità di sistema portuale, l'Autorità di sistema portuale può istituire un ufficio amministrativo decentrato, che svolge le funzioni stabilite dal Comitato di gestione. All'ufficio è preposto il Segretario generale o un suo delegato, scelto tra il personale di ruolo in servizio presso le Autorità di sistema portuale o le soppresse Autorità, con qualifica di quadro o dirigente. L'ufficio amministrativo decentrato può anche non essere equiparato all'ufficio territoriale	<i>Identico</i>

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
portuale di cui al comma 1 del presente articolo. Su deliberazione del Comitato di gestione, l'Autorità di sistema portuale può istituire uffici amministrativi decentrati anche presso altri porti della sua circoscrizione non già sede di Autorità di sistema portuale.	
Articolo 8 (Presidente dell'autorità di sistema portuale)	Articolo 8 (Presidente dell'autorità di sistema portuale)
Commi 1 e 2. <i>Omissis</i>	1 e 2. <i>Identici</i>
3. Il Presidente: a) nomina e presiede il Comitato di gestione; b) propone la nomina del Segretario generale; c) sottopone al Comitato di gestione, per l'approvazione, il piano operativo triennale; d) sottopone al Comitato di gestione, per l'adozione, il piano regolatore di sistema portuale; e) sottopone al Comitato di gestione gli schemi di delibere riguardanti il bilancio preventivo e le relative variazioni, il conto consuntivo e il trattamento del segretario generale; e-bis) può promuovere e proporre al Comitato di gestione, per la successiva adozione, varianti-stralcio al piano regolatore portuale di cui all'articolo 5, comma 4; f) dispone con propria delibera, sentito il Comitato di gestione, in merito alle concessioni di cui all'articolo 6, comma 10;	3. Il Presidente: a) nomina e presiede il Comitato di gestione; b) propone la nomina del Segretario generale; c) sottopone al Comitato di gestione, per l'approvazione, il piano operativo triennale; d) sottopone al Comitato di gestione, per l'adozione, il piano regolatore di sistema portuale; e) sottopone al Comitato di gestione gli schemi di delibere riguardanti il bilancio preventivo e le relative variazioni, il conto consuntivo e il trattamento del segretario generale; e-bis) può promuovere e proporre al Comitato di gestione, per la successiva adozione, varianti-stralcio al piano regolatore portuale di cui all'articolo 5, comma 4; f) dispone con propria delibera, sentito il Comitato di gestione, nel rispetto dei criteri previsti dall'articolo 18, in

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
g) provvede al coordinamento delle attività svolte nel porto dalle pubbliche amministrazioni, fatto salvo quanto previsto dalle disposizioni in materia di sportello unico doganale e dei controlli, nonché al coordinamento e al controllo delle attività soggette ad autorizzazione e concessione, e dei servizi portuali. In particolare, per il raccordo delle funzioni e la velocizzazione delle procedure, promuove iniziative di reciproco avvalimento fra organi amministrativi operanti nei porti e nel sistema di riferimento, secondo criteri definiti con atti di intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'economia e delle finanze, il Ministero della salute e gli altri Ministeri di volta in volta competenti. Il presidente può, altresì, promuovere la stipula di protocolli d'intesa fra l'autorità e le altre amministrazioni operanti nei porti per la velocizzazione delle operazioni portuali e la semplificazione delle procedure; h) promuove programmi di investimento infrastrutturali che prevedano contributi dello Stato o di soggetti pubblici nazionali o comunitari; i) partecipa alle sedute del CIPE aventi ad oggetto decisioni strategiche per il sistema portuale di riferimento; l) promuove e partecipa alle conferenze di servizi per lo sviluppo	merito alle concessioni di cui all'articolo 6, comma 10; g) provvede al coordinamento delle attività svolte nel porto dalle pubbliche amministrazioni, fatto salvo quanto previsto dalle disposizioni in materia di sportello unico doganale e dei controlli, nonché al coordinamento e al controllo delle attività soggette ad autorizzazione e concessione, e dei servizi portuali. In particolare, per il raccordo delle funzioni e la velocizzazione delle procedure, promuove iniziative di reciproco avvalimento fra organi amministrativi operanti nei porti e nel sistema di riferimento, secondo criteri definiti con atti di intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'economia e delle finanze, il Ministero della salute e gli altri Ministeri di volta in volta competenti. Il presidente può, altresì, promuovere la stipula di protocolli d'intesa fra l'autorità e le altre amministrazioni operanti nei porti per la velocizzazione delle operazioni portuali e la semplificazione delle procedure; h) abrogata; i) partecipa alle sedute del CIPE aventi ad oggetto decisioni strategiche per il sistema portuale di riferimento; l) promuove e partecipa alle conferenze di servizi di competenza

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
del sistema portuale e sottoscrive gli accordi di programma; m) amministra le aree e i beni del demanio marittimo, ricadenti nella circoscrizione territoriale di competenza, sulla base delle disposizioni di legge in materia, esercitando, sentito il Comitato di gestione, le attribuzioni stabilite negli articoli da 36 a 55 e 68 del codice della navigazione e nelle relative norme di attuazione; m-bis) insedia e convoca l'Organismo di partenariato della risorsa mare, dopo averne nominato i componenti designati ai sensi dell'articolo 11-bis; n) esercita, sentito il Comitato di gestione, le competenze attribuite all'Autorità di sistema portuale dagli articoli 16, 17 e 18 nel rispetto delle disposizioni contenute nei decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui, rispettivamente, all'articolo 16, comma 4, e all'articolo 18, commi 1 e 3, nonché nel rispetto delle deliberazioni della Autorità di regolazione dei trasporti per gli aspetti di competenza; o) assicura la navigabilità nell'ambito portuale e provvede al mantenimento ed approfondimento dei fondali, fermo restando quanto disposto dagli articoli 5 e 5-bis. Ai fini degli interventi di escavazione e manutenzione dei fondali può indire, assumendone la presidenza, una conferenza di servizi con le amministrazioni interessate da concludersi nel termine di sessanta giorni;	delle Autorità di sistema portuale e sottoscrive gli accordi di programma; m) amministra le aree e i beni del demanio marittimo, ricadenti nella circoscrizione territoriale di competenza, sulla base delle disposizioni di legge in materia, esercitando, sentito il Comitato di gestione e fermo restando quanto previsto dagli articoli 5-ter e 5-quater, le attribuzioni stabilite negli articoli da 36 a 55 e 68 del codice della navigazione e nelle relative norme di attuazione; m-bis) insedia e convoca l'Organismo di partenariato della risorsa mare, dopo averne nominato i componenti designati ai sensi dell'articolo 11-bis; n) esercita, sentito il Comitato di gestione, le competenze attribuite all'Autorità di sistema portuale dagli articoli 16, 17 e 18 nel rispetto delle disposizioni contenute nei decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui, rispettivamente, all'articolo 16, comma 4, e all'articolo 18, commi 1 e 3, nonché nel rispetto delle deliberazioni della Autorità di regolazione dei trasporti per gli aspetti di competenza; o) assicura la navigabilità nell'ambito portuale e provvede al mantenimento ed approfondimento dei fondali, fermo restando quanto disposto dagli articoli 5 e 5-bis e ferme restando le prerogative della società di cui all'articolo 5-ter. Ai fini degli interventi di escavazione e manutenzione dei fondali può indire, assumendone la presidenza, una conferenza di servizi con le

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
p) può disporre dei poteri di ordinanza di cui all'articolo 6, comma 4, lettera a) informando, nella prima riunione utile, il Comitato di gestione; q) esercita i compiti di proposta in materia di delimitazione delle zone franche, sentite l'autorità marittima e le amministrazioni locali interessate; r) esercita ogni altra competenza che non sia attribuita dalla presente legge agli altri organi dell'Autorità di sistema portuale; s) il presidente dell'Autorità di sistema portuale, inoltre, ai fini dell'esercizio della funzione di coordinamento, può convocare apposita conferenza di servizi con la partecipazione dei rappresentanti delle pubbliche amministrazioni e, se del caso, dei soggetti autorizzati, dei concessionari e dei titolari dei servizi interessati, al fine dell'esame e della risoluzione di questioni di interesse del porto; s-bis) adotta, previa delibera del Comitato di gestione, sentita la Commissione consultiva, sulla base dei piani di impresa, degli organici e del fabbisogno lavorativo comunicati dalle imprese di cui agli articoli 16 e 18 e dell'organico del soggetto di cui all'articolo 17, il Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18;	amministrazioni interessate da concludersi nel termine di sessanta giorni; p) può disporre dei poteri di ordinanza di cui all'articolo 6, comma 4, lettera a) informando, nella prima riunione utile, il Comitato di gestione; q) esercita i compiti di proposta in materia di delimitazione delle zone franche, sentite l'autorità marittima e le amministrazioni locali interessate; r) esercita ogni altra competenza che non sia attribuita dalla presente legge agli altri organi dell'Autorità di sistema portuale; 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; s) il presidente dell'Autorità di sistema portuale, inoltre, ai fini dell'esercizio della funzione di coordinamento, può convocare apposita conferenza di servizi con la partecipazione dei rappresentanti delle pubbliche amministrazioni e, se del caso, dei soggetti autorizzati, dei concessionari e dei titolari dei servizi interessati, al fine dell'esame e della risoluzione di questioni di interesse del porto; s-bis) adotta, previa delibera del Comitato di gestione, sentita la Commissione consultiva, sulla base dei piani di impresa, degli organici e del fabbisogno lavorativo comunicati dalle imprese di cui agli articoli 16 e 18 e dell'organico del soggetto di cui all'articolo 17, il Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18;
Articoli da 3-bis a 4. <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
Articolo 9 (Comitato di gestione)	Articolo 9 (Comitato di gestione)
1. Il Comitato di gestione è composto: a) dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale, che lo presiede e il cui voto prevale in caso di parità dei voti espressi; b) da un componente designato dalla regione o da ciascuna regione il cui territorio è incluso, anche parzialmente, nel sistema portuale; c) da un componente designato dal sindaco di ciascuna delle città metropolitane, ove presente, il cui territorio è incluso, anche parzialmente, nel sistema portuale; d) da un componente designato dal sindaco di ciascuno dei comuni ex sede di Autorità di sistema portuale inclusi nell'Autorità di sistema portuale, esclusi i comuni capoluogo delle città metropolitane; e) dal direttore marittimo nella cui giurisdizione rientra il porto sede dell'Autorità di sistema portuale e, su designazione di quest'ultimo, dal rappresentante dell'autorità marittima competente in ordine ai temi trattati in relazione ai porti compresi nell'Autorità di sistema portuale, fermo restando il diritto di voto limitato a uno dei componenti	1. Il Comitato di gestione è composto: a) dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale, che lo presiede e il cui voto prevale in caso di parità dei voti espressi; a-bis) da un componente designato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che partecipa a titolo gratuito b) da un componente designato dalla regione o da ciascuna regione il cui territorio è incluso, anche parzialmente, nel sistema portuale; c) da un componente designato dal sindaco di ciascuna delle città metropolitane, ove presente, il cui territorio è incluso, anche parzialmente, nel sistema portuale; d) da un componente designato dal sindaco di ciascuno dei comuni ex sede di Autorità di sistema portuale inclusi nell'Autorità di sistema portuale, esclusi i comuni capoluogo delle città metropolitane; e) dal direttore marittimo nella cui giurisdizione rientra il porto sede dell'Autorità di sistema portuale e, su designazione di quest'ultimo, dal rappresentante dell'autorità marittima competente in ordine ai temi trattati in relazione ai porti compresi nell'Autorità di sistema portuale, fermo restando il diritto di voto limitato a uno dei componenti

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
dell'autorità marittima e nelle sole materie di propria competenza.	dell'autorità marittima e nelle sole materie di propria competenza.
1.bis. Alle sedute del Comitato partecipa anche un rappresentante per ciascun porto incluso nell' Autorità di sistema portuale e ubicato in un comune capoluogo di provincia non già sede di Autorità di sistema portuale. Il rappresentante è designato dal sindaco e ha diritto di voto limitatamente alle materie di competenza del porto rappresentato. Si applicano i periodi terzo, quarto e quinto del comma 2.	1.bis. Alle sedute del Comitato partecipa anche un rappresentante per ciascun porto incluso nell' Autorità di sistema portuale e ubicato in un comune capoluogo di provincia non già sede di Autorità di sistema portuale. Il rappresentante è designato dal sindaco e ha diritto di voto limitatamente alle materie di competenza del porto rappresentato. 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. Si applicano i periodi terzo, quarto e quinto del comma 2.
2. I componenti di cui al comma 1 durano in carica per un quadriennio, rinnovabile una sola volta, dalla data di insediamento del Comitato di gestione, ferma restando la decadenza degli stessi in caso di nomina di nuovo Presidente. Le loro designazioni devono pervenire al Presidente entro trenta giorni dalla richiesta avanzata dallo stesso, sessanta giorni prima della scadenza del mandato dei componenti e, qualora le designazioni non pervengano entro il suddetto termine, il Comitato di gestione è	2. I componenti di cui al comma 1 durano in carica per un quadriennio, rinnovabile una sola volta, dalla data di insediamento del Comitato di gestione, ferma restando la decadenza degli stessi in caso di nomina di nuovo Presidente. Le loro designazioni devono pervenire al Presidente entro trenta giorni dalla richiesta avanzata dallo stesso, sessanta giorni prima della scadenza del mandato dei componenti e, qualora le designazioni non pervengano entro il suddetto termine, il Comitato di gestione è

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
comunque regolarmente costituito con la metà più uno dei componenti. È sempre consentita la designazione successiva fino a quando il Comitato di gestione non è regolarmente costituito e fino al completamento di tutte le designazioni. Ai componenti designati si applicano i requisiti di cui all'articolo 8, comma 1, previsti per il presidente dell'Autorità di sistema portuale e le disposizioni di cui al decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39. Non possono essere designati e nominati quali componenti del Comitato di cui al comma 1, lettere b), c) e d) coloro che rivestono incarichi di componente di organo di indirizzo politico, anche di livello regionale e locale, o che sono titolari di incarichi amministrativi di vertice o di amministratore di enti pubblici e di enti privati in controllo pubblico. I componenti nominati che rivestono i predetti incarichi decadono di diritto alla data di entrata in vigore della presente disposizione. Il regime di inconferibilità opera anche per il periodo successivo alla cessazione dell'incarico.	comunque regolarmente costituito con la metà più uno dei componenti. È sempre consentita la designazione successiva fino a quando il Comitato di gestione non è regolarmente costituito e fino al completamento di tutte le designazioni. Ai componenti designati si applicano i requisiti di cui all'articolo 8, comma 1, previsti per il presidente dell'Autorità di sistema portuale e le disposizioni di cui al decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39. Non possono essere designati e nominati quali componenti del Comitato di cui al comma 1, lettere a-bis), b), c) e d) coloro che rivestono incarichi di componente di organo di indirizzo politico, anche di livello regionale e locale, o che sono titolari di incarichi amministrativi di vertice o di amministratore di enti pubblici e di enti privati in controllo pubblico. I componenti nominati che rivestono i predetti incarichi decadono di diritto alla data di entrata in vigore della presente disposizione. Il regime di inconferibilità opera anche per il periodo successivo alla cessazione dell'incarico.
3. In attesa della costituzione della città metropolitana di Reggio Calabria, ai sensi dell'articolo 1, comma 18, della legge 7 aprile 2014, n. 56, il componente di cui al comma 1, lettera c), è designato dal sindaco del comune capoluogo.	3. Abrogato

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
4. Le funzioni di segretario del Comitato di gestione sono svolte dal Segretario generale.	<i>Identico</i>
5. Il Comitato di gestione: a) adotta il documento di pianificazione strategica di sistema, il piano regolatore portuale e gli adeguamenti tecnico-funzionali di cui all'articolo 5, comma 5; b) approva, su proposta del Presidente, trenta giorni prima della scadenza del piano vigente, il piano operativo triennale, soggetto a revisione annuale, concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche. Il primo piano deve essere approvato dal Comitato di gestione entro novanta giorni dal suo insediamento; c) approva il bilancio di previsione, le note di variazione e il conto consuntivo; d) predispone, su proposta del Presidente, il regolamento di amministrazione e contabilità dell'Autorità di sistema portuale, da approvare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze; e) approva la relazione annuale sull'attività dell'Autorità di sistema portuale da inviare al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti; f) esprime i pareri di cui all'articolo 8, comma 3, lettere f), m), n) e q) e	5. Il Comitato di gestione: a) adotta il documento di pianificazione strategica di sistema, il piano regolatore portuale e gli adeguamenti tecnico-funzionali di cui all'articolo 5, comma 5; b) approva, su proposta del Presidente, trenta giorni prima della scadenza del piano vigente, il piano operativo triennale, soggetto a revisione annuale, concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche. Il primo piano deve essere approvato dal Comitato di gestione entro novanta giorni dal suo insediamento; c) approva il bilancio di previsione, le note di variazione e il conto consuntivo; d) predispone, su proposta del Presidente, il regolamento di amministrazione e contabilità dell'Autorità di sistema portuale, da approvare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze; e) approva la relazione annuale sull'attività dell'Autorità di sistema portuale da inviare al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti; f) esprime i pareri di cui all'articolo 8, comma 3, lettere f), m), n) e q) e di cui all'articolo 6-bis, lettera c-bis);

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
di cui all'articolo 6-<i>bis</i>, lettera c-<i>bis</i>); g) delibera, su proposta del Presidente, in ordine alle autorizzazioni ed alle concessioni di cui agli articoli 6, comma 10, 16 e 18 di durata superiore a quattro anni, determinando l'ammontare dei relativi canoni, nel rispetto delle disposizioni contenute 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; h) delibera in ordine agli accordi sostitutivi di cui all'articolo 18, comma 4; i) delibera, su proposta del Presidente, sentito il Segretario generale, la dotazione organica dell'Autorità di sistema portuale; l) delibera il recepimento degli accordi contrattuali relativi al personale dell'Autorità di sistema portuale e gli strumenti di valutazione dell'efficacia, della trasparenza, del buon andamento della gestione dell'Autorità di sistema portuale; m) nomina il Segretario generale, su proposta del Presidente dell'Autorità di sistema portuale; m-<i>bis</i>) delibera il Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18.	g) delibera, su proposta del Presidente, in ordine alle autorizzazioni ed alle concessioni di cui agli articoli 6, comma 10, 16 e 18 di durata superiore a quattro anni, determinando l'ammontare dei relativi canoni, nel rispetto delle disposizioni contenute nell'articolo 18, nonché nei decreti di cui all'articolo 16, comma 4, e all'articolo 18, comma 2; h) delibera in ordine agli accordi sostitutivi di cui all'articolo 18, comma 4; i) delibera, su proposta del Presidente, sentito il Segretario generale, la dotazione organica dell'Autorità di sistema portuale; l) delibera il recepimento degli accordi contrattuali relativi al personale dell'Autorità di sistema portuale e gli strumenti di valutazione dell'efficacia, della trasparenza, del buon andamento della gestione dell'Autorità di sistema portuale; m) nomina il Segretario generale, su proposta del Presidente dell'Autorità di sistema portuale; m-<i>bis</i>) delibera il Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18.

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
6. Il Comitato di gestione si riunisce di norma ogni due mesi e, comunque, su convocazione del Presidente e ogni qualvolta lo richieda un terzo dei componenti; per la validità delle sedute è richiesta la presenza della metà più uno dei componenti. Le deliberazioni sono assunte a maggioranza dei presenti. Il Comitato adotta un regolamento per disciplinare lo svolgimento delle sue attività.	<i>Identico</i>
Articolo 10 (Segretariato generale)	Articolo 10 (Segretariato generale)
1. Il segretariato generale è composto dal segretario generale e dalla segreteria tecnico-operativa.	<i>Identico</i>
2. Il Segretario generale è nominato dal Comitato di gestione, su proposta del presidente dell'Autorità di sistema portuale, scelto tra esperti di comprovata esperienza manageriale o qualificazione professionale nel settore disciplinato dalla presente legge nonché nelle materie amministrativo-contabili.	2. Il Segretario generale è nominato dal Comitato di gestione, su proposta del presidente dell'Autorità di sistema portuale, previo parere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Segretario generale è scelto tra esperti di comprovata esperienza manageriale o qualificazione professionale nel settore disciplinato dalla presente legge nonché nelle materie amministrativo-contabili.
Commi da 3 a 6 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>
Articolo 11-bis (Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale)	Articolo 11-bis (<i>idem</i>)
1. Presso ciascuna Autorità di sistema portuale è istituito l'Organismo di partenariato della risorsa mare, composto, oltre che dal Presidente	1. Presso ciascuna Autorità di sistema portuale è istituito l'Organismo di partenariato della risorsa mare, composto, oltre che dal Presidente

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
dell'Autorità di sistema portuale, che lo presiede, dal comandante del porto ovvero dei porti, già sedi di Autorità di sistema portuale, facenti parte del sistema portuale dell'Autorità di sistema portuale, nonché da: a) un rappresentante degli armatori; b) un rappresentante degli industriali; c) un rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18; d) un rappresentante degli spedizionieri; e) un rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto; f) un rappresentante degli operatori ferroviari operanti in porto; g) un rappresentante degli agenti e raccomandatari marittimi; h) un rappresentante degli autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale; i) tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto; l) rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto; - l-bis) un rappresentante dell'impresa o agenzia di cui all'articolo 17 designato dall'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali - ANCIP o dalle altre associazioni di	dell'Autorità di sistema portuale, che lo presiede, dal comandante del porto ovvero dei porti, già sedi di Autorità di sistema portuale, facenti parte del sistema portuale dell'Autorità di sistema portuale e da un rappresentante della società di cui all'articolo 5-ter, nonché da: a) un rappresentante degli armatori; b) un rappresentante degli industriali; c) un rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18; d) un rappresentante degli spedizionieri; e) un rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto; f) un rappresentante degli operatori ferroviari operanti in porto; g) un rappresentante degli agenti e raccomandatari marittimi; h) un rappresentante degli autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale; i) tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto; l) rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto; - l-bis) un rappresentante dell'impresa o agenzia di cui all'articolo 17 designato dall'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali - ANCIP o dalle altre associazioni di

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
categoria comparativamente più rappresentative sul piano nazionale.	categoria comparativamente più rappresentative sul piano nazionale.
Commi da 2 a 5 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>
Articolo 11-ter (Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale)	Articolo 11-ter (idem)
1. 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 strategiche che attengono i grandi investimenti infrastrutturali, le scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, le strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo, nonché le strategie di marketing e promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale, operando, altresì, la verifica dei piani di sviluppo portuale, attraverso specifiche relazioni predisposte dalle singole Autorità di sistema portuale. La Conferenza è presieduta dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ed è composta dai Presidenti delle Autorità di sistema portuale e da cinque rappresentanti designati dalla Conferenza Unificata, di cui tre delle regioni, uno delle città metropolitane e uno dei comuni. Il Ministro, con proprio decreto, può nominare un esperto, avente comprovata esperienza	1. 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. La Conferenza è presieduta dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ed è composta dai Presidenti delle Autorità di sistema portuale e da cinque rappresentanti designati dalla Conferenza Unificata, di cui tre delle regioni, uno delle città metropolitane e uno dei comuni. Alle riunioni della Conferenza partecipa, senza diritto di voto, un rappresentante della società di cui all'articolo 5-ter. Il Ministro, con proprio decreto, può nominare un esperto, avente comprovata esperienza e qualificazione professionali nei settori dell'economia dei trasporti e portuale, con compiti di supporto. L'esperto, nello svolgimento delle sue funzioni, può avvalersi dei competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
e qualificazione professionali nei settori dell'economia dei trasporti e portuale, con compiti di supporto. L'esperto, nello svolgimento delle sue funzioni, può avvalersi dei competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Si applica la disciplina dettata in materia di incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi di cui all'articolo 53 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e del decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39, nonché sui limiti retributivi di cui all'articolo 23-ter del decreto-legge n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214 del 2011. Gli emolumenti dell'esperto di cui al terzo periodo determinati, nel rispetto dei limiti retributivi di cui all'articolo 23-ter del decreto-legge n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214 del 2011, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono a carico dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito delle risorse di cui all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 238, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, relativa alla struttura tecnica di missione. La struttura della rappresentanza unitaria delle Autorità di sistema portuale e la società Rete autostrade mediterranee Spa (RAM) collaborano con la Conferenza nello svolgimento dei compiti ad essa affidati, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.	trasporti. Si applica la disciplina dettata in materia di incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi di cui all'articolo 53 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e del decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39, nonché sui limiti retributivi di cui all'articolo 23-ter del decreto-legge n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214 del 2011. Gli emolumenti dell'esperto di cui al terzo periodo determinati, nel rispetto dei limiti retributivi di cui all'articolo 23-ter del decreto-legge n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214 del 2011, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono a carico dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito delle risorse di cui all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 238, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, relativa alla struttura tecnica di missione. La struttura della rappresentanza unitaria delle Autorità di sistema portuale e la società Rete autostrade mediterranee Spa (RAM) collaborano con la Conferenza nello svolgimento dei compiti ad essa affidati, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
Articolo 12 (Indirizzo e vigilanza sulle Autorità di sistema portuale)	Articolo 12 (Idem)
1. L'autorità di sistema portuale è sottoposta all'indirizzo e alla vigilanza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.	<i>Identico</i>
2. Sono sottoposte all'approvazione dell'autorità di vigilanza le delibere del presidente e del comitato di gestione relative: a) all'approvazione del bilancio di previsione, delle eventuali note di variazione e del conto consuntivo; b) alla determinazione dell'organico della segreteria tecnico- operativa.	<i>Identico</i>
	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.
3. La vigilanza sulle delibere di cui al comma 2, lettera a), è esercitata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.	<i>Identico</i>
4. Qualora l'approvazione dell'autorità di vigilanza non intervenga entro quarantacinque giorni dalla data di ricevimento delle delibere, esse sono esecutive.	<i>Identico</i>
	4-bis. Le Autorità di sistema portuale adottano il proprio bilancio in

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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.
Articolo 13 <i>(Risorse finanziarie delle Autorità di sistema portuale)</i>	Articolo 13 <i>(Idem)</i>
1. Le entrate delle Autorità di sistema portuale sono costituite: 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, nonché dai proventi di autorizzazioni per operazioni portuali di cui all'articolo 16. 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 e concesse allo stesso fine; b) dagli eventuali proventi derivanti dalle cessioni di impianti di cui all'articolo 18, comma 1, lettere a) e b);	1. 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: 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; b) dagli eventuali proventi derivanti dalle cessioni di impianti di cui all'articolo 18, comma 1, lettere a) e b);

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
c) salvo quanto previsto all'articolo 28, comma 6, dal gettito delle tasse sulle merci sbarcate e imbarcate di cui al capo III del titolo II della legge 9 febbraio 1963, n. 82, e all'articolo 1 della legge 5 maggio 1976, n. 355, e successive modificazioni e integrazioni; d) dai contributi delle regioni, degli enti locali e di altri enti ed organismi pubblici; e) da entrate diverse; e-bis) diritti di porto.	b-bis) dalla quota dei proventi di autorizzazioni per operazioni portuali di cui all'articolo 16, di spettanza delle Autorità di sistema portuale; c) fatto salvo quanto previsto all'articolo 28, comma 6, dalla quota del gettito delle tasse sulle merci sbarcate e imbarcate di cui all'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009, n. 107, di spettanza dell'Autorità di sistema portuale; d) dai contributi delle regioni, degli enti locali e di altri enti ed organismi pubblici; e) da entrate diverse; e-bis) diritti di porto.
2. Dal 1 gennaio 1994 cessano di essere erogati i contributi alle organizzazioni portuali previsti dalle rispettive leggi istitutive, nonché gli stanziamenti per le spese per l'installazione e l'acquisto di impianti portuali nei porti di Ancona, Cagliari, La Spezia, Livorno e Messina.	<i>Abrogato</i>
2-bis. Le Autorità di sistema portuale possono avvalersi, per la riscossione coattiva dei canoni demaniali e degli altri proventi di loro competenza, della procedura ingiuntiva di cui al regio decreto 14 aprile 1910, n. 639.	<i>Identico</i>

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	Articolo 13-bis <i>(Risorse per le attività di investimento della società Porti d'Italia S.p.A.)</i>
	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-<i>quater</i>, 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

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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.
Articolo 14 (Competenze dell'autorità marittima)	Articolo 14 (Idem)
1. Ferme restando le competenze attribuite dalla presente legge alle Autorità di sistema portuale 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, spettano all'autorità marittima le funzioni di polizia e di sicurezza previste dal codice della navigazione e dalle leggi speciali, e le rimanenti funzioni amministrative.	1. Ferme restando le competenze attribuite dalla presente legge alle Autorità di sistema portuale spettano all'autorità marittima le funzioni di polizia e di sicurezza previste dal codice della navigazione e dalle leggi speciali, e le rimanenti funzioni amministrative.
Commi da 1-bis a 1-quinquies Omissis	Identici

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
Articolo 16 (Operazioni portuali)	Articolo 16 (Idem)
Commi da 1 a 5 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>
6. L'autorizzazione ha durata rapportata al programma operativo proposto dall'impresa ovvero, qualora l'impresa autorizzata sia anche titolare di concessione ai sensi dell'articolo 18, durata identica a quella della concessione medesima; l'autorizzazione può essere rinnovata in relazione a nuovi programmi operativi o a seguito del rinnovo della concessione. L'Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima sono tenute a verificare, con cadenza almeno annuale, il rispetto delle condizioni previste nel programma operativo.	6. L'autorizzazione ha durata rapportata al programma operativo proposto dall'impresa ovvero, qualora l'impresa autorizzata sia anche titolare di concessione ai sensi dell'articolo 18, durata identica a quella della concessione medesima; l'autorizzazione può essere rinnovata in relazione a nuovi programmi operativi o a seguito del rinnovo della concessione. L'Autorità di sistema portuale è tenuta a verificare, con cadenza almeno annuale, il rispetto delle condizioni previste nel programma operativo.
7. L'Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima , sentita la commissione consultiva locale, determina il numero massimo di autorizzazioni che possono essere rilasciate ai sensi del comma 3, in relazione alle esigenze di funzionamento del porto e del traffico, assicurando, comunque, il massimo della concorrenza nel settore.	7. L'Autorità di sistema portuale sentita la commissione consultiva locale, determina il numero massimo di autorizzazioni che possono essere rilasciate ai sensi del comma 3, in relazione alle esigenze di funzionamento del porto e del traffico, assicurando, comunque, il massimo della concorrenza nel settore.
7-bis. Le disposizioni del presente articolo non si applicano ai depositi e stabilimenti di prodotti petroliferi e chimici allo stato liquido, nonché di altri prodotti affini, siti in ambito portuale.	<i>Identico</i>
7-ter. Le Autorità di sistema portuale o, laddove non istituite, le autorità marittime , devono pronunciarsi sulle richieste di autorizzazione di cui al	7-ter. Le Autorità di sistema portuale devono pronunciarsi sulle richieste di autorizzazione di cui al presente articolo entro novanta giorni dalla richiesta,

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
presente articolo entro novanta giorni dalla richiesta, decorsi i quali, in assenza di diniego motivato, la richiesta si intende accolta.	decorsi i quali, in assenza di diniego motivato, la richiesta si intende accolta.
Articolo 17 (Disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo)	Articolo 17 (Idem)
Commi da 1 a 3 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>
4. L'Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima individua le procedure per garantire la continuità del rapporto di lavoro a favore dei soci e dei dipendenti dell'impresa di cui all'articolo 21, comma 1, lettera b), nei confronti dell'impresa autorizzata.	4. L'Autorità di sistema portuale individua le procedure per garantire la continuità del rapporto di lavoro a favore dei soci e dei dipendenti dell'impresa di cui all'articolo 21, comma 1, lettera b), nei confronti dell'impresa autorizzata.
Commi da 5 a 15-bis <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>
Articolo 18 (Concessione di aree e banchine)	Articolo 18 (idem)
1. L'Autorità di sistema portuale e, laddove non istituita, l'autorità marittima danno in concessione le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale alle imprese di cui all'articolo 16, comma 3, per l'espletamento delle operazioni portuali, fatta salva l'utilizzazione degli immobili da parte di amministrazioni pubbliche per lo svolgimento di funzioni attinenti ad attività marittime e portuali. Sono altresì sottoposte a concessione da parte dell'Autorità di sistema portuale e, laddove non istituita, dell'autorità marittima , la realizzazione e la gestione di opere attinenti alle attività marittime e portuali collocate a mare nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee, anch'essi da considerare a tal fine ambito portuale, purché interessati dal traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali, anche per la	1. L'Autorità di sistema portuale dà in concessione le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale alle imprese di cui all'articolo 16, comma 3, per l'espletamento delle operazioni portuali, fatta salva l'utilizzazione degli immobili da parte di amministrazioni pubbliche per lo svolgimento di funzioni attinenti ad attività marittime e portuali. Sono altresì sottoposte a concessione da parte dell'Autorità di sistema portuale la realizzazione e la gestione di opere attinenti alle attività marittime e portuali collocate a mare nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee, anch'essi da considerare a tal fine ambito portuale, purché interessati dal traffico portuale e dalla prestazione

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo. Le concessioni sono affidate, previa determinazione dei relativi canoni, anche commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti, sulla base di procedure ad evidenza pubblica, avviate anche a istanza di parte, con pubblicazione di un avviso, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e proporzionalità, garantendo condizioni di concorrenza effettiva. Gli avvisi definiscono, in modo chiaro, trasparente, proporzionato rispetto all'oggetto della concessione e non discriminatorio, i requisiti soggettivi di partecipazione e i criteri di selezione delle domande, nonché la durata massima delle concessioni. Gli avvisi indicano altresì gli elementi riguardanti il trattamento di fine concessione, anche in relazione agli eventuali indennizzi da riconoscere al concessionario uscente. Il termine minimo per la ricezione delle domande di partecipazione è di trenta giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso.	dei servizi portuali, anche per la realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo. Le concessioni sono affidate, 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 previa determinazione dei relativi canoni, anche commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti, sulla base di procedure ad evidenza pubblica, avviate anche a istanza di parte, con pubblicazione di un avviso, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e proporzionalità, garantendo condizioni di concorrenza effettiva. Gli avvisi definiscono, in modo chiaro, trasparente, proporzionato rispetto all'oggetto della concessione e non discriminatorio, i requisiti soggettivi di partecipazione e i criteri di selezione delle domande, nonché la durata massima delle concessioni. Gli avvisi indicano altresì gli elementi riguardanti il trattamento di fine concessione, anche in relazione agli eventuali indennizzi da riconoscere al concessionario uscente. Il termine minimo per la ricezione delle domande di partecipazione è di trenta giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso.
	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

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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 <i>internet</i> 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 <i>internet</i> 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 <i>internet</i> 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

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	comunicazioni annuali di cui al terzo periodo.
Commi da 2 a 5 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>
6. Nell'ambito delle procedure di affidamento delle concessioni di cui al comma 1, l'Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima possono stipulare accordi con i privati ai sensi dell'articolo 11 della legge 7 agosto 1990, n. 241, ferma restando l'esigenza di motivare tale scelta e di assicurare il rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e non discriminazione tra tutti gli operatori interessati alla concessione del bene.	6. Nell'ambito delle procedure di affidamento delle concessioni di cui al comma 1, l'Autorità di sistema portuale può stipulare accordi con i privati ai sensi dell'articolo 11 della legge 7 agosto 1990, n. 241, ferma restando l'esigenza di motivare tale scelta e di assicurare il rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e non discriminazione tra tutti gli operatori interessati alla concessione del bene.
7. Le concessioni o gli accordi di cui al comma 6 possono comprendere anche la realizzazione di opere infrastrutturali da localizzare preferibilmente in aree sottoposte ad interventi di risanamento ambientale ovvero in aree abbandonate e in disuso.	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).
Commi 8 e 9 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>
10. L'Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima effettuano accertamenti con cadenza annuale al fine di verificare il permanere dei requisiti posseduti dal concessionario al momento del rilascio della concessione e l'attuazione degli investimenti previsti nel programma di attività di cui al comma 8, lettera a).	10. L'Autorità di sistema portuale effettua accertamenti con cadenza annuale al fine di verificare il permanere dei requisiti posseduti dal concessionario al momento del rilascio della concessione.
11. In caso di mancata osservanza degli obblighi assunti da parte del concessionario, nonché di mancato raggiungimento degli obiettivi indicati nel programma di attività di cui al	11. In caso di mancata osservanza degli obblighi assunti da parte del concessionario, nonché di mancato raggiungimento degli obiettivi indicati nel programma di attività di cui al

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
comma 8, lettera a), senza giustificato motivo, l'Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima , nel rispetto delle previsioni di cui alla legge 7 agosto 1990, n. 241, dichiarano la decadenza del rapporto concessorio.	comma 8, lettera a), senza giustificato motivo, l'Autorità di sistema portuale nel rispetto delle previsioni di cui alla legge 7 agosto 1990, n. 241, dichiara la decadenza del rapporto concessorio.
12. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche ai depositi e stabilimenti di prodotti petroliferi e chimici allo stato liquido, nonché di altri prodotti affini, siti in ambito portuale.	<i>Identico</i>
	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.
Articolo 18-bis (Autonomia finanziaria delle Autorità di sistema portuale e finanziamento della realizzazione di opere nei porti)	Articolo 18-bis (idem)
1. Al fine di agevolare la realizzazione 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	1. Al fine di agevolare la realizzazione da parte delle Autorità di sistema portuale degli interventi di relativa competenza, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un fondo

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
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 , è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti alimentato su base annua, in misura pari all'1 per cento dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto, nel limite di 90 milioni di euro annui.	per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti alimentato su base annua, in misura pari all'1 per cento dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto, nel limite di 90 milioni di euro annui.
Commi da 2 a 6 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>
Articolo 23 (Disposizioni in materia di personale)	Articolo 23 (<i>idem</i>)
Commi da 1 a 6 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>
	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

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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.

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
Articolo 26 (Disposizioni in materia di personale)	Abrogato
1. Dal 1° gennaio dell'anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, il servizio per l'escavazione dei porti marittimi nazionali, istituito con regio decreto 27 febbraio 1927, e successive modificazioni ed integrazioni, cessa di appartenere al Ministero dei lavori pubblici ed è trasferito alle dipendenze del Ministero dei trasporti e della navigazione.	Abrogato
2. Con decreto dei Ministri dei trasporti e della navigazione e dei lavori pubblici, da emanarsi, sentito il Ministro del tesoro, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, saranno stabilite le modalità ed i criteri per il trasferimento del personale e dei mezzi, con i relativi cantieri, appartenenti al servizio di cui al comma 1.	Abrogato
3. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, emana le norme per il funzionamento del servizio di cui al comma 1.	Abrogato
4. Dalla data di cui al comma 1, sono istituiti nello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione appositi capitoli rispettivamente per l'acquisizione, l'ammodernamento e la manutenzione dei mezzi effossori, nonché per la gestione del servizio per l'escavazione dei porti, con	Abrogato

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
contestuale riduzione dei corrispondenti capitoli nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici.	
5. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, sentito il Ministro dell'ambiente per le questioni che attengono alla valutazione dell'impatto ambientale, approva il piano poliennale di escavazione dei porti e del rinnovo dei mezzi e delle attrezzature.	<i>Abrogato</i>
6. Il piano di cui al comma 5 ha durata quinquennale. In sede di prima applicazione della presente legge, il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione deve essere emanato entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge stessa.	<i>Abrogato</i>
	Articolo 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

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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 imbarcate 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

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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,

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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.

Riordino della legislazione in materia portuale (L. 84/1994)	
Testo vigente	Modificazioni apportate dall'A.C. 2925
	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.
Articolo 28 (Copertura finanziaria)	Articolo 28 (idem)
Commi da 1 a 4. <i>Omissis.</i>	<i>Identici.</i>
5. Il gettito della tassa di ancoraggio di cui al capo I del titolo I della legge 9 febbraio 1963, n. 82, e successive modificazioni ed integrazioni, è acquisito a decorrere dal 1° gennaio 1994 al bilancio dello Stato.	5. Nei porti di cui alla categoria II, classe III , il gettito della tassa di ancoraggio di cui all'articolo 1 del 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.
Commi da 6 a 10. <i>Omissis.</i>	<i>Identici.</i>

