

CAMERA DEI DEPUTATI

COMMISSIONE IX TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

AUDIZIONE

Ddl recante "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"

AC 2925

1 luglio 2026

PREMESSA

Il Disegno di Legge in esame si propone di operare una profonda revisione della Legge 84/94, ridefinendo l'assetto organizzativo e decisionale del sistema portuale italiano e prevedendo una centralizzazione della pianificazione e programmazione degli investimenti strategici portuali.

Ed infatti, il punto centrale della riforma è proprio l'istituzione della "Porti d'Italia" spa, società pubblica, cui dovrebbe competere la realizzazione di infrastrutture strategiche portuali e manutenzione straordinaria delle stesse, con un forte ridimensionamento delle competenze e capacità d'investimento delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP).

La riforma, trae spunto da altri modelli europei, in particolare quello spagnolo, che prevedono appunto un unico soggetto attuatore di investimenti strategici portuali. La ratio è condivisibile ma si evidenzia come l'efficienza del sistema spagnolo trovi le sue basi in una rete portuale geograficamente e funzionalmente unitaria dove la holding nazionale trova la propria giustificazione in un ecosistema di mercato dove esiste una reale unità di sistema portuale. Lo stesso non può dirsi per la realtà portuale italiana che è invece caratterizzata da una marcata eterogeneità, articolandosi su almeno sei sistemi portuali distinti che operano su mercati rilevanti altrettanto differenziati. Nel nostro sistema portuale quindi, l'istituzione di una società nazionale come la Porti d'Italia spa, rischia di non superare l'attuale frammentazione, generando, al contrario, una confusione amministrativa che potrebbe nuocere al mercato. Il disegno di legge infatti, non procede alla soppressione delle sedici Autorità di sistema portuale (AdSP), ma come già detto, ad un sostanziale svuotamento delle competenze.

Il rischio dunque è che ci possa essere un appesantimento burocratico anziché un efficientamento della realizzazione di infrastrutture portuali, con una confusione amministrativa che danneggerebbe le procedure di spesa da un lato e comprometterebbe ancor più il ruolo dei Comuni, già ridimensionato dalla riforma del 2020.

Di seguito le principali osservazioni e criticità sui seguiranno specifici emendamenti correttivi.

1. Impatto sul Ruolo dei Comuni e proposte Anci

Come accennato in premessa, l'Anci, pur riconoscendo l'importanza di superare la frammentazione degli interventi strategici portuali, manifesta preoccupazione per gli effetti che tale riforma potrebbe produrre sul ruolo dei Comuni, già oggetto di una progressiva marginalizzazione istituzionale a partire dalla precedente riforma.

Si profila, infatti, il rischio che il nuovo assetto istituzionale allontani il processo decisionale dai bisogni reali delle comunità, ignorando la natura intrinsecamente urbana delle infrastrutture portuali. Il porto infatti non può essere considerato un elemento separato dalla città; al contrario un componente organico del suo tessuto sociale, economico e urbanistico.

In tale prospettiva, si ritiene opportuno evidenziare che la qualifica di “opera strategica nazionale” non dovrebbe tradursi in una deroga al necessario confronto con i Sindaci, ma dovrebbe essere occasione per una rinnovata sinergia territoriale.

2. Proposte di modifica e prospettive di governance condivisa

2.1 La governance della società Porti d'Italia

Alla luce di queste considerazioni, Anci auspica che il legislatore intervenga per correggere l'impostazione attuale, garantendo una governance realmente multilivello e sussidiaria. In questo senso, per realizzare un reale coordinamento tra il livello centrale e il livello locale, sarebbe opportuno assicurare un ruolo attivo dei Sindaci all'interno della società Porti d'Italia S.p.A., ad esempio prevedendo una partecipazione dei Comuni al capitale sociale e garantendo una rappresentanza territoriale all'interno di un costituendo Comitato di indirizzo e coordinamento per far sì che le scelte strategiche siano realmente rispondenti ai bisogni delle realtà territoriali. Con lo stesso spirito collaborativo, si propone che la convenzione quadro tra la società e le AdSP sia sottoposta a una formale Intesa in sede di Conferenza Unificata, che rappresenta la sede idonea per bilanciare le prerogative statali con quelle locali.

2.2 La Governance delle AdSP

Sempre per rendere la proposta di riforma pienamente in linea con le esigenze dei territori, occorre a nostro avviso preservare l'equilibrio esistente all'interno dei Comitati di Gestione delle AdSP. L'introduzione di ulteriori membri designati dal MIT e dalla stessa società Porti d'Italia S.p.A. finirebbe per alterare il sistema, marginalizzando ulteriormente il ruolo degli enti locali; si ritiene pertanto opportuno mantenere l'attuale composizione, tutelando al contempo l'autonomia gestionale delle AdSP nella nomina del Segretario Generale, senza condizionarla a pareri ministeriali vincolanti.

2.3 La Pianificazione Portuale

Sul piano pianificatorio, si auspica che venga recepita la proposta di un rafforzamento dei poteri di partecipazione dei Comuni. Il Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS), in quanto atto di programmazione di area vasta, incide pesantemente sull'intero assetto urbano e territoriale; in

coerenza con la giurisprudenza della Corte Costituzionale (sentenza n. 6/2023), il coinvolgimento dei Comuni non deve risolversi in un parere opzionale, ma deve essere vincolante sia per il DPSS che per i Piani Regolatori Portuali (PRP). La Corte, nel vagliare l'attuale sistema, ha infatti ribadito la centralità della partecipazione locale, specie per quanto attiene alle aree di interazione porto-città e all'ultimo miglio infrastrutturale.

Riconoscere oggi ai Comuni un ruolo di primo piano non costituisce solo un atto di doverosa tutela delle prerogative urbanistiche comunali, ma rappresenta l'occasione per ovviare alla marginalizzazione subita dagli enti locali nel precedente ciclo riformatore, restituendo ai territori la possibilità di concorrere attivamente alla definizione del proprio futuro sviluppo e alla salvaguardia degli equilibri tra le dinamiche portuali e il tessuto sociale cittadino. ***Vi è di più: restituire ai Comuni la titolarità pianificatoria su questi spazi significa restituire alle comunità locali la possibilità concreta di incidere sul proprio futuro, evitando che scelte di carattere strettamente operativo-portuale finiscano per condizionare, senza alcun contrappeso, l'assetto urbano e la qualità della vita dei cittadini.***

Si tratta di un riconoscimento non solo di natura tecnico-giuridica, ma sostanziale: sono proprio queste le aree in cui si gioca l'equilibrio tra le esigenze operative del porto e la vita quotidiana delle città, tra lo sviluppo dei traffici e la qualità urbana, tra l'economia portuale e il tessuto sociale che la circonda.

3. La necessità di un fondo perequativo

Da ultimo, poniamo l'attenzione su una questione di estrema delicatezza, oggetto di costante monitoraggio da parte dei Sindaci dei Comuni portuali, i quali si trovano quotidianamente ad affrontare e gestire le significative esternalità negative connesse alle attività dello scalo, in termini di traffico pesante, inquinamento acustico e atmosferico, usura della viabilità urbana e gestione dei complessi flussi turistici.

Riteniamo che l'istituzione di un fondo perequativo, alimentato attraverso l'imposizione di una quota di prelievo sui proventi portuali e finalizzato a finanziare interventi di mitigazione ambientale e riqualificazione urbana, rappresenterebbe un necessario atto di giustizia distributiva. È fondamentale chiarire, a scanso di ogni equivoco, che tale misura non si configurerebbe in alcun modo come una nuova imposizione fiscale a carico dei cittadini o delle imprese; si tratterebbe, al contrario, di una diversa e più equa ripartizione di prelievi e ricavi già esistenti, volta a valorizzare il territorio che ospita l'infrastruttura.



**PROPOSTE DI EMENDAMENTI
CON INDICAZIONE DI PRIORITA'**

Ddl recante "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"

Sommario

PROPOSTE FONDAMENTALI	3
Intesa del Comune su DPSS.....	3
Iter approvazione atti aggiuntivi, strumenti urbanistici e piano regolatore portuale... 3	3
Parere Comune su infrastrutture strategiche.....	4
Fondo per la compensazione delle esternalità generate dalle attività portuali e dal traffico passeggeri	4
Comitato di gestione delle AdSP	6
Parere MIT designazione segretario generale del comitato di gestione.....	7
Consiglio di amministrazione rappresentanti dei Comuni nella società Porti d'Italia S.p.A.	7
Comitato di indirizzo politico istituzionale società Porti d'Italia S.p.A.....	8
ULTERIORI NORME.....	8
Intesa in Conferenza Unificata Convenzione quadro	8
Oneri di urbanizzazione per le opere nei porti.....	9
Infrastrutture di ultimo miglio viario e ferroviario.....	9
Accordo di programma.....	10
Quota capitale sociale società Porti d'Italia S.p.A. ai Comuni.....	10
Definizione aree di competenza	11
Competenza SPL autorità di sistema portuale	13
Autorizzazione VIA nazionale o regionale	14



PROPOSTE FONDAMENTALI

Intesa del Comune su DPSS

Art. 6.

(Modifiche all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente il documento di programmazione strategica di sistema e il piano regolatore portuale)

All'art. 6, comma 1, la lett. b) è sostituita dalla seguente:

b) il comma 1-bis è sostituito dal seguente:

“1-bis Il DPSS è adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale; è approvato **previa intesa con i Comuni ex sede di Autorità portuale, sentiti i Comuni territorialmente interessati**, e con la Regione territorialmente interessata, 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 di cui all'articolo 14-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241, in quanto compatibili.

Motivazione

Al fine di rafforzare la fase partecipativa che precede l'adozione di atti e provvedimenti aventi effetti sulla pianificazione comunale, si ritiene opportuno prevedere l'Intesa con i Comuni ex Sede di Autorità Portuale che si esprimono sentiti i Comuni interessati. In tale prospettiva, si richiede che il procedimento di approvazione del DPSS assicuri un adeguato coinvolgimento degli enti locali attraverso tale strumento.

Iter approvazione atti aggiuntivi, strumenti urbanistici e piano regolatore portuale

Art. 6.

(Modifiche all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente il documento di programmazione strategica di sistema e il piano regolatore portuale)

1. All'art. 6, comma 1, lett. c), nuovo comma 1-bis.1, aggiungere infine le seguenti: “Gli atti aggiuntivi sono adottati con il medesimo iter di approvazione del DPSS ai sensi del precedente comma 1-bis.”
2. All'art. 6, comma 1, lett. e), sopprimere il punto 1.
3. All'art. 6, comma 1, la lett. f) è soppressa.
4. All'art. 6, comma 1, la lett. n), nuovo comma 3-ter sopprimere le seguenti parole: “con riduzione dei termini di cui al comma 2-bis, lettera b) a trenta giorni per i pareri del comune e della regione interessati”



Motivazione

*La disposizione- che prevede che possano essere adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale e approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti degli atti aggiuntivi al DPSS sembra eludere il procedimento di approvazione del DPSS riducendo il ruolo degli Enti Locali rispetto al procedimento ordinario. **Si propone, pertanto, con la proposta emendativa di cui al comma 1**, di prevedere l'INTESA in senso forte con le Regioni e i Comuni interessati anche in tale iter procedurale.*

***La proposta emendativa di cui al comma 2** è necessaria poiché si ritiene che l'adozione degli strumenti urbanistici da parte del Comune, relativi ai collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario non necessiti anche del parere del MIT oltre all'intesa con le Adsp. La previsione appare infatti lesiva dell'autonomia del Comune.*

***La proposta emendativa di cui al comma 3** è necessaria poiché si ritiene che tutte le opere inserite nell'accordo di programma debbano essere previste nei PRP per garantire un coordinamento della pianificazione degli interventi che parta dal basso e tenga conto delle esigenze dei territori.*

*Infine **la proposta emendativa di cui al comma 4** è necessaria perché non si ritiene opportuna la riduzione dei termini per l'approvazione delle varianti.*

Parere Comune su infrastrutture strategiche

Art. 5.

(Introduzione dell'articolo 4-ter della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente l'individuazione delle infrastrutture strategiche del settore portuale da realizzare in via prioritaria)

All'art. 5, comma 1, articolo 4-ter, dopo le parole "previa ricognizione dei fabbisogni infrastrutturali individuati da ciascuna Autorità di sistema portuale" inserire le seguenti: "con delibera del Comitato di Gestione, previo parere del Comune territorialmente competente".

Motivazione

Si ritiene opportuno che l'individuazione delle infrastrutture strategiche del settore portuale da realizzare in via prioritaria tenga conto dei fabbisogni espressi dai Comuni interessati.

Fondo per la compensazione delle esternalità generate dalle attività portuali e dal traffico passeggeri

Art. 27.



(Introduzione dell'articolo 27-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente disposizioni finanziarie)

All'art. 27, comma 1, dopo il nuovo articolo 27-bis aggiungere il seguente:

Art. 27-ter

(Fondo per la compensazione delle esternalità generate dalle attività portuali e dal traffico passeggeri)

1. Al fine di compensare gli oneri sostenuti dai comuni interessati dalla presenza di infrastrutture portuali e di concorrere alla mitigazione delle esternalità ambientali, infrastrutturali e sociali derivanti dal traffico passeggeri delle navi da crociera e dei traghetti, nonché dal traffico merci connesso alle attività portuali, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il Fondo per la compensazione delle esternalità portuali.
2. Il Fondo è alimentato mediante una quota pari al 10 per cento del gettito annuale derivante:
 - a) dalle tasse di ancoraggio;
 - b) dalle tasse portuali sulle merci imbarcate e sbarcate;
 - c) dai canoni e corrispettivi versati dai concessionari e dagli operatori portuali ai sensi della legge 28 gennaio 1994, n. 84;
 - d) dalle autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni portuali di cui all'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84.
3. Le risorse del Fondo sono ripartite annualmente con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata, sulla base dei seguenti criteri:
 - a) 40 per cento in proporzione ai volumi di traffico merci container e ro-ro, misurati in tonnellate;
 - b) 30 per cento in proporzione al numero dei passeggeri crocieristici sbarcati e imbarcati nell'anno precedente;
 - c) 20 per cento in proporzione al numero dei passeggeri dei servizi di traghetto;
 - d) 10 per cento in proporzione alle rimanenti modalità di condizionamento;
4. Almeno il 60 per cento delle risorse spettanti è attribuito al comune sede dell'infrastruttura portuale. La restante quota può essere assegnata agli altri comuni territorialmente interessati dagli impatti derivanti dalle attività portuali, secondo criteri definiti dal decreto di cui al comma 3, sulla base dei flussi di traffico e degli oneri effettivamente sostenuti.
5. Le risorse del Fondo di cui al comma 1 sono destinate:
 - a) alla manutenzione straordinaria della viabilità comunale interessata dal traffico portuale;



- b) agli interventi di mitigazione ambientale e riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico;
 - c) al potenziamento dei servizi di raccolta e gestione dei rifiuti;
 - d) al miglioramento della mobilità urbana e della sicurezza stradale;
 - e) al rafforzamento dei servizi di polizia locale e protezione civile connessi alla gestione dei flussi turistici e logistici;
 - f) alla realizzazione di opere di riqualificazione urbana nelle aree interessate dalle attività portuali.
6. Le Autorità di sistema portuale trasmettono annualmente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ai comuni interessati i dati relativi ai traffici passeggeri e merci, ai fini della determinazione delle quote spettanti.
7. Dall'attuazione del presente articolo non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Motivazione

La norma proposta introduce una partecipazione dei Comuni sede di porti alle tasse gravanti sul traffico dei natanti, al fine di riconoscere un contributo all'esercizio di funzioni connesse all'afflusso di persone e merci nel proprio territorio.

La norma ipotizza una percentuale da destinare ai Comuni per il 10% delle tasse di ancoraggio, dalle tasse portuali sulle merci imbarcate e sbarcate; dei proventi da canoni, corrispettivi o autorizzazioni gravanti su concessionari e operatori portuali.

Il gettito viene poi assegnato ai Comuni sulla base delle dimensioni del traffico passeggeri e merci, fatta salva una percentuale non superiore al 40% attribuibile ai comuni limitrofi alla sede portuale direttamente coinvolti dalle esternalità negative derivanti dal traffico portuale. La disciplina dell'acquisizione e dell'assegnazione delle risorse è determinata mediante decreto del ministero delle Infrastrutture, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle finanze.

L'utilizzo delle risorse da parte dei Comuni beneficiari è vincolato ad un insieme di oneri connessi direttamente o indirettamente agli effetti del traffico portuale: interventi su viabilità comunale interessata dal traffico portuale, su mitigazione ambientale, su gestione rifiuti, mobilità, polizia locale, nonché per le opere di riqualificazione urbana nelle aree interessate dalle attività portuali.

Comitato di gestione delle AdSP

Art. 13.

(Modifiche all'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente il comitato di gestione delle Autorità di sistema portuale)



All'art.13, comma 1, sopprimere le lettere a) e b)

Motivazione

L'emendamento è necessario perché non si ritiene opportuno l'inserimento nel comitato di gestione delle Adsp di un rappresentante del MIT e di uno di Porti d'Italia che renderebbero ancora più marginale il ruolo del rappresentante dei Comune.

Parere MIT designazione segretario generale del comitato di gestione

Art. 14.

(Modifiche all'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente il segretario generale delle Autorità di sistema portuale)

Sopprimere l'articolo

Motivazione

Non si ritiene opportuno prevedere il parere del MIT nella designazione del segretario generale del comitato di gestione.

Consiglio di amministrazione rappresentanti dei Comuni nella società Porti d'Italia S.p.A.

Art. 9.

(Introduzione degli articoli 5-ter, 5-quater, 5-quinquies, 5-sexies e 5-septies della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernenti la società Porti d'Italia S.p.A.)

All'art. 9, comma 1, al nuovo art. 5-ter, comma 4, sostituire il primo periodo con il seguente:

“Il consiglio di amministrazione è composto da cinque membri, di cui uno designato dal Ministero dell'economia e delle finanze, due designati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, uno designato dalla Presidenza del Consiglio dei ministri e uno designato da ANCI in rappresentanza dei Sindaci dei Comuni portuali”

Motivazione

La creazione di un'autorità centrale (Porti d'Italia S.p.A.) comporta il rischio di un allontanamento dalla dimensione locale, dalle esigenze dei territori sia nella selezione degli interventi, che nella progettazione e realizzazione degli stessi. Un organismo nazionale, per



quanto tecnico e qualificato, difficilmente riuscirà a intercettare tempestivamente i fabbisogni specifici dei Sindaci e delle comunità locali.

Per garantire comunque delle scelte condivise con i territori interessati, si propone pertanto di integrare il CDA della Società Porti d'Italia S.p.A. con un rappresentante dei Comuni portuali designato da ANCI.

Comitato di indirizzo politico istituzionale società Porti d'Italia S.p.A.

Art. 9.

(Introduzione degli articoli 5-ter, 5-quater, 5-quinquies, 5-sexies e 5-septies della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernenti la società Porti d'Italia S.p.A.)

All'art. 9, comma 1, nuovo art. 5-ter, dopo il comma 5 inserire il seguente:

"5-bis. Al fine di assicurare un coordinamento stabile con Comuni sedi di porti integrati nella rete italiana della portualità, di cui al comma 3-ter, art. 4 della presente legge è istituito un Comitato di Indirizzo Politico-Istituzionale avente funzioni meramente consultive e istruttorie sulla definizione da parte del CdA degli obiettivi strategici. Il Comitato è composto da 6 membri, di cui uno designato dal MIT, uno designato dal MEF, uno dalle Adsp, uno designato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, uno designato dalle Regioni e un Sindaco di Comune portuale designato dall'ANCI.

Motivazione

Per garantire comunque delle scelte condivise con i territori interessati, si propone di prevedere l'istituzione di un comitato di indirizzo e coordinamento cui partecipino direttamente i rappresentanti dei Comuni portuali designati dall'ANCI.

ULTERIORI NORME

Intesa in Conferenza Unificata Convenzione quadro

Art. 9.



(Introduzione degli articoli 5-ter, 5-quater, 5-quinquies, 5-sexies e 5-septies della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernenti la società Porti d'Italia S.p.A.)

All'art. 9, comma 1, nuovo art. 5 sexies, dopo il comma 1, inserire il seguente comma 1-bis: *la convenzione quadro di cui al comma 1 è oggetto di intesa in Conferenza Unificata*".

Motivazione

Per la convenzione quadro si ritiene opportuno prevedere l'intesa in Conferenza Unificata.

Oneri di urbanizzazione per le opere nei porti

Art. 18.

(Modifiche all'articolo 13 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente le risorse finanziarie delle Autorità di sistema portuale)

All'art. 18, comma 1, lett. a), dopo il numero 4) è aggiunto il seguente:

4-bis) dopo la lettera e-bis aggiungere la seguente:

"e-ter) dalla quota dei proventi di autorizzazioni per la realizzazione di opere nei porti (Art 5 c 5 bis e Autorizzazione Unica ZES/ZLS) sono esclusi i relativi oneri di urbanizzazione che rimangono di competenza dei Comuni".

Motivazione

Gli oneri di urbanizzazione per opere nei porti attualmente sono versati al Comune di riferimento. Nonostante le infrastrutture primarie siano realizzate e mantenute dalle AdSP, è necessario specificare che per le opere autorizzate in ambito portuale tali oneri non sono versati alle AdSP.

Infrastrutture di ultimo miglio viario e ferroviario

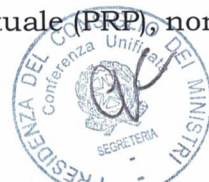
Art. 6.

(Modifiche all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente il documento di programmazione strategica di sistema e il piano regolatore portuale)

All'art. 6, comma 1, dopo la lettera e), inserire la seguente:

"e-bis) dopo il comma 1-quinquies è inserito il seguente:

"1-quinquies.1. Al fine di garantire il necessario coordinamento con gli strumenti di pianificazione urbanistica e commerciale locale, l'approvazione del Documento di programmazione strategica di sistema (DPSS), del Piano regolatore portuale (PRP), nonché



delle relative varianti semplificate, è subordinata, limitatamente alle aree di interazione porto-città e alle infrastrutture di ultimo miglio viario e ferroviario, al raggiungimento di un'intesa formale e vincolante con il Comune o i Comuni territorialmente competenti, da esprimersi entro sessanta giorni dalla trasmissione della proposta, decorsi i quali senza che il Comune o i Comuni abbiano formulato il proprio formale dissenso, l'Intesa s'intende formalmente acquisita".

Motivazione

La proposta normativa ha la finalità di coordinare il DPSS e il PRP con la funzione fondamentale di pianificazione urbanistica dei Comuni, soprattutto nelle aree di interazione porto-città e infrastrutture di ultimo miglio viario e ferroviario.

Accordo di programma

Art. 7.

(Introduzione dell'articolo 5.1 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente l'accordo di programma per l'attuazione del Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo)

All'art. 7, comma 1, nuovo art. 5.1:

- al comma 1, dopo le parole "*Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti definisce*" sono inserite le seguenti: "*sulla base delle proposte delle AdSP interessate*";
- comma 4, secondo periodo, dopo le parole "*L'accordo di programma*" sono inserite le seguenti: "*, approvato ai sensi dell'art. 34 del D.lgs. 18 agosto 2000, n. 267,*"
- comma 5, dopo le parole "*al Ministero dell'economia e delle finanze*" inserire le seguenti: "*e alle singole AdSP per le infrastrutture di competenza*"
- comma 7, il periodo da "*per l'acquisizione dei pareri*" fino alla fine del comma è eliminato.

Motivazione

*L'emendamento **di cui ai commi 1 e 4** è finalizzato ad introdurre un parere o un momento di confronto con l'AdSP che conoscendo le questioni locali è in grado di contribuire in maniera propositiva ai progetti.*

*In merito all'emendamento **di cui al comma 5**, la trasmissione dell'avanzamento opere e interventi deve essere fatta anche alle singole AdSP in relazione alle infrastrutture di loro interesse.*

*In merito all'emendamento **di cui al comma 7**, i pareri vanno acquisiti in conferenza dei servizi come già previsto per l'autorizzazione opere ex art 5 c5bis. Pertanto, si suggerisce di stralciare questo comma relativamente alla parte di acquisizione pareri.*

Quota capitale sociale società Porti d'Italia S.p.A. ai Comuni



Art. 9.

(Introduzione degli articoli 5-ter, 5-quater, 5-quinquies, 5-sexies e 5-septies della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernenti la società Porti d'Italia S.p.A.)

All'art. 9, comma 1, nuovo art. 5-ter, al comma 3 è aggiunto in fine il seguente periodo:
"Il ministero dell'Economia e delle Finanze attribuisce una quota del capitale sociale non inferiore al 5 per cento ai Comuni sedi di porti integrati nella rete italiana della portualità, di cui al comma 3-ter, art. 4 delle legge 84/1994."

Motivazione

Si ritiene opportuno prevedere la partecipazione al capitale sociale dei principali Comuni sedi di porti integrati nella rete italiana della portualità, di cui al comma 3-ter, art. 4 della legge 84/1994.

Definizione aree di competenza

Art. 6.

(Modifiche all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente il documento di programmazione strategica di sistema e il piano regolatore portuale)

All'art. 6, comma 1, lett. d):

1. al punto 1) dopo le parole "Il PRP individua, per ciascuna area" inserire le parole "demaniale marittima"

2. inserire nuovo punto 3):

• dopo le parole "Nei singoli porti amministrati dalle Autorità di sistema portuale l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali" inserire le parole "ricadenti all'interno del perimetro demaniale marittimo"

All'art 6, comma 1, lett. e)

inserire nuovo punto 3):

• dopo le parole "La pianificazione delle aree portuali e retro-portuali" inserire le parole "ricadenti all'interno del perimetro demaniale marittimo"

• al secondo periodo, le parole : "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 dell'Autorità di sistema portuale" sono sostituite dalle seguenti: "La pianificazione delle aree



retroportuali esterne al perimetro demaniale marittimo e delle aree con funzione di interazione porto-città, entrambe individuate e delimitate nel DPSS, è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di sistema portuale”

Motivazione

I contesti portuali italiani presentano un'ampia eterogeneità morfologica e funzionale; è possibile infatti riconoscere configurazioni:

- di continuità porto-città, in cui il fronte portuale si sovrappone al tessuto urbano,*
- di adiacenza produttiva, dove il porto si salda a piastre artigianali e industriali,*
- intermedie in cui le aree retroportuali svolgono una funzione di cerniera logistica strettamente integrata al ciclo operativo portuale, pur collocandosi all'esterno del perimetro di competenza gestionale dell'Autorità di Sistema Portuale.*

Questa varietà di situazioni rende necessario un criterio chiaro e oggettivo per individuare l'ambito di competenza pianificatoria di ciascun soggetto istituzionale, evitando, quindi, sovrapposizioni di competenze o vuoti di pianificazione.

Il criterio più coerente con l'assetto normativo vigente, anche in ragione della sentenza della Corte Costituzione n.6 del 2023, può considerarsi quello demaniale: il PRP, in quanto strumento di pianificazione e governo del territorio di esclusiva competenza dell'AdSP, deve pertanto avere ad oggetto le sole aree del demanio marittimo ricomprese nella circoscrizione territoriale di competenza dell'Autorità, sulle quali esercita le proprie funzioni di gestione e concessione ai sensi della L. 84/ 94 e del Codice della Navigazione.

Le proposte di modifica intendono chiarire questo punto, confermando il valore di strumento di programmazione condivisa del DPSS, che mantiene sia la funzione di individuare gli obiettivi strategici di sviluppo del sistema portuale sia di definire il perimetro dell'ambito portuale.

Una volta chiarito che il PRP riguarda esclusivamente le aree demaniali marittime, ne consegue che le aree retroportuali non ricomprese in tale perimetro restano sottoposte, unitamente alle aree di interazione porto-città, alla competenza pianificatoria del Comune.

Si evidenzia che questa competenza non viene esercitata in modo disgiunto dalla pianificazione portuale, ma deve essere preceduta dall'acquisizione del parere dell'AdSP: si attua in questo modo un meccanismo di copianificazione che appare quanto mai opportuno per aree che hanno, da un lato, un evidente valore strategico per i traffici portuali e le attività ad essi connesse e, dall'altro, un rilievo non meno significativo per le città e i territori in cui sono inserite.

Obiettivo degli emendamenti proposti, quindi, è garantire che:



- il PRP resti uno strumento di pianificazione chiaro, riferito al solo ambito demaniale marittimo di competenza dell'AdSP;
- le aree retroportuali esterne al demanio marittimo e le aree di interazione porto-città siano pianificate dai soggetti istituzionalmente competenti (Comune e Regione), nel rispetto degli obiettivi strategici condivisi già individuati nel DPSS;
- sia assicurato il coordinamento tra pianificazione urbanistica e pianificazione portuale, attraverso l'acquisizione obbligatoria del parere dell'AdSP, a tutela delle esigenze operative e di sviluppo del sistema portuale.

Competenza SPL autorità di sistema portuale

Art. 10.

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

1. All'art. 10, comma 1, alla lettera c), dopo il punto 1), è aggiunto il seguente punto:

1-bis) alla lettera c) premettere le seguenti parole: “ferma restando la gestione dei servizi pubblici disciplinati dal D.Lgs. 4 aprile 2026 n. 152”.

2. All'art. 10, comma 1, dopo la lett. h) inserire la seguente lettera:

h-bis) il comma 15 è sostituito con il seguente: 15. I limiti territoriali della giurisdizione amministrativa di ciascuna delle istituite autorità di sistema portuale sono stabiliti dal Documento di Programmazione Strategica di Sistema di cui all'articolo 5 comma 1 della presente Legge.

Motivazione

Nel 2017 sono stati abrogati i decreti ministeriali c.d. Decreti Fiori del 1994 che individuavano i servizi di interesse generale da affidare mediante concessione dalle Autorità portuali (es. idrico, rifiuti, illuminazione etc.). Pur avendo il MIT preso posizione nel 2018 sul tema, nel nuovo testo non ci sono disposizioni di coordinamento per regolare la gestione del servizio all'interno degli ambiti portuali; **l'emendamento di cui al punto 1** è pertanto necessario al fine di individuare chiaramente il soggetto competente per l'erogazione dei servizi pubblici.

L'emendamento di cui al comma 2 propone la sostituzione del comma 15 dell'articolo 6 della l. 84/1994 per dare coerenza con gli indirizzi emersi dalla Sentenza della Corte Costituzionale 26 gennaio 2023 n.6 che individua la pianificazione condivisa quale elemento qualificante del riparto di competenze tra AdSP ed Enti territoriali.

La modifica si pone in linea anche con la previsione contenuta nello stesso DDL che modifica la lettera b) del comma 1 dell'articolo 5 sopprimendo il periodo: 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.

La versione originaria della Legge 84/1994 prevedeva l'emanazione di un Decreto Ministeriale per individuare la circoscrizione portuale cioè l'ambito spaziale nel quale esercitare la competenza della Autorità portuale, sia sotto il profilo di amministrazione attiva che di pianificazione urbanistico funzionale.

Con la approvazione del D.lgs. 169/2016 e de d.lgs. 232/2017, prima è venuta meno la previsione di un Decreto Ministeriale che delimiti la circoscrizione portuale e poi è stato introdotto il Documento Strategico di Sistema con la finalità di delimitare l'ambito portuale che viene qualificato come unica zona in cui si esercita la "giurisdizione" delle AdSP creando incertezza per le zone della circoscrizione che non sono qualificate porto operativo o retro portuali o di interazione porto città

Con questa modifica viene semplificato il procedimento della delimitazione spaziale su cui si esercitano effettivamente e concretamente le competenze delle AdSp a valle di un percorso condiviso tra ente locale, regione e MIT in cui ciascuno può concordare ampliamenti e modifiche in tempi coerenti con le esigenze di gestione del porto superando le attuali modalità di procedurali che vedono la necessità del DPR come strumento per raggiungere l'effetto si veda ad esempio la modifica del perimetro della AdSP del mar di Sicilia orientale per il porto di Catania che è approdato in istruttoria nel 2026 dopo che la istanza di modifica è stata inviata il 4 ottobre del 2023

Autorizzazione VIA nazionale o regionale

Art. 6.

(Modifiche all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente il documento di programmazione strategica di sistema e il piano regolatore portuale)

All'art. 6, comma 1, lett. s), punto 2):

- dopo le parole "autorizzazione di impianti e infrastrutture energetiche" inserire le parole: "ricadenti nel procedimento di autorizzazione VIA nazionale o regionale.
- dopo le parole "Autorità di sistema portuale" inserire le parole "per opere infrastrutturali non ricomprese nel decreto di cui all'articolo 4-ter";
- alla fine del punto, aggiungere il seguente periodo: "In caso di dissenso tra le amministrazioni partecipanti alla Conferenza dei servizi, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 14-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241".

Motivazione

È indispensabile specificare che le opere escluse dall'autorizzazione unica AdSP sono quelle energetiche strategiche nazionali in quanto già oggetto di autorizzazioni ministeriali o regionali. La sola dicitura energetiche non è sufficiente a qualificare il tipo di intervento escluso.



Nella bozza di riforma non è chiaro perché il termine “opere” sia stato sostituito da “lavori”, l’autorizzazione all’esecuzione delle opere, ha una valenza più ampia e più coerente con il ruolo che riveste l’AdSP nell’ambito portuale di verifica di quanto viene realizzato nella sua giurisdizione. Il DPR stesso 380/2001 disciplina le opere, non i lavori in quanto tali, infatti i titoli edilizi (PDC, SCIA, CILA) abilitano alla realizzazione di opere.