



Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

Parere, ai sensi dell'articolo 9, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sul disegno di legge 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".

Repertorio atti n. 94/CU del 23 luglio 2026.

LA CONFERENZA UNIFICATA

Nella seduta del 23 luglio 2026:

VISTO l'articolo 9, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281;

VISTA la nota prot. DAGL n. 4873 dell'8 maggio 2026, acquisita, in pari data, al prot. DAR n. 8841, con la quale il Capo del Dipartimento per gli affari giuridici e legislativi della Presidenza del Consiglio dei ministri ha:

- trasmesso il disegno di legge in titolo, approvato nella riunione del Consiglio dei ministri del 22 dicembre 2025, corredato delle prescritte relazioni e munito del "VISTO" del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato del Ministero dell'economia e delle finanze, al fine dell'acquisizione del parere di questa Conferenza;
- rappresentato l'urgenza dell'espressione del suddetto parere, atteso che il Consiglio dei ministri ha deliberato la procedura d'urgenza, ai sensi dell'articolo 2, comma 5, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e comunicato, altresì, che il medesimo disegno di legge è stato contestualmente trasmesso, con riserva, al Dipartimento per i rapporti con il Parlamento della Presidenza del Consiglio dei ministri, per i seguiti di competenza;

VISTA la nota prot. DAR n. 8902 dell'8 maggio 2026, con la quale l'Ufficio per il coordinamento delle attività della segreteria della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano ha trasmesso la suddetta documentazione alle amministrazioni statali interessate, alle regioni, alle province autonome di Trento e di Bolzano, all'ANCI e all'UPI, con la contestuale convocazione di una riunione tecnica per il giorno 26 maggio 2026;

VISTA la comunicazione del 21 maggio 2026, acquisita, in pari data, al prot. DAR n. 9717, con la quale il Coordinamento tecnico della Commissione infrastrutture, mobilità e governo del territorio della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome ha chiesto, al fine di completare l'istruttoria tecnica e predisporre un documento unitario, il differimento della suddetta riunione tecnica;

VISTA la nota prot. DAR n. 9745 del 21 maggio 2026, con la quale la suddetta riunione tecnica, già convocata per il giorno 26 maggio 2026, è stata posticipata al giorno 28 maggio 2026 e successivamente differita, con nota prot. DAR n. 10041 del 26 maggio 2026, al giorno 4 giugno 2026;



Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

VISTA la comunicazione del 28 maggio 2026, acquisita, in pari data, al prot. DAR n. 10214 e trasmessa, nella medesima data, con nota prot. DAR n. 10250, alle amministrazioni statali interessate, alle regioni, alle province autonome di Trento e di Bolzano, all'ANCI e all'UPI, con la quale il Coordinamento tecnico della Commissione infrastrutture, mobilità e governo del territorio della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, in vista della citata riunione tecnica del 4 giugno 2026, ha inviato un documento recante osservazioni e proposte emendative relative al disegno di legge in titolo, rappresentando che lo stesso è stato approvato dal medesimo coordinamento tecnico e dal Coordinamento ambiente, energia e sostenibilità della medesima Conferenza;

VISTA la comunicazione del 3 giugno 2026, acquisita, in pari data, al prot. DAR n. 10470 e trasmessa, con nota prot. DAR n. 10522 del 4 giugno 2026, alle amministrazioni statali interessate, alle regioni, alle province autonome di Trento e di Bolzano e all'ANCI, con la quale l'UPI, in vista della citata riunione tecnica del 4 giugno 2026, ha inviato un documento recante proprie osservazioni e proposte emendative relative al disegno di legge in titolo;

VISTA la nota prot. DAR n. 11318 del 16 giugno 2026, trasmessa alle amministrazioni statali interessate, alle regioni, alle province autonome di Trento e di Bolzano, all'ANCI e all'UPI, con la quale, ai fini del prosieguo dell'*iter* istruttorio relativo all'esame del disegno di legge in titolo, è stata convocata un'altra riunione tecnica per il giorno 25 giugno 2026, con la richiesta all'ANCI di inviare, in vista della medesima riunione tecnica, il documento contenente osservazioni e proposte emendative relative al disegno di legge in titolo, al fine di consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di predisporre un documento unitario di controdeduzioni;

VISTA la comunicazione del 16 giugno 2026, acquisita il 17 giugno 2026 al prot. DAR n. 11346 e trasmessa, nella medesima data, con nota prot. DAR n. 11353, alle amministrazioni statali interessate, alle regioni, alle province autonome di Trento e di Bolzano e all'UPI, con la quale l'ANCI ha inviato un documento recante le proprie proposte emendative relative al disegno di legge in titolo;

VISTA la comunicazione del 18 giugno 2026, acquisita il 19 giugno 2026 al prot. DAR n. 11519, con la quale l'ANCI ha chiesto il differimento della suddetta riunione tecnica del 25 giugno 2026, riservandosi di inoltrare, in seguito alla riunione della Consulta dei comuni portuali, un nuovo documento in sostituzione del precedente, già trasmesso con la suddetta comunicazione del 16 giugno 2026, contenente proprie osservazioni e proposte emendative relative al disegno di legge in titolo;

VISTA la nota prot. DAR n. 11557 del 19 giugno 2026, con la quale la citata riunione tecnica, in accoglimento della suddetta richiesta dell'ANCI, è stata differita al giorno 30 giugno 2026;

VISTA la comunicazione del 26 giugno 2026, acquisita il 30 giugno 2026 al prot. DAR n. 12099 e trasmessa, nella medesima data, con nota prot. DAR n. 12107, alle amministrazioni statali interessate, alle regioni, alle province autonome di Trento e di Bolzano, all'ANCI e all'UPI, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso tre documenti - contenenti le proprie controdeduzioni - uno dei quali relativo alle proposte emendative



Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

formulate dalle regioni, dalle province autonome di Trento e di Bolzano e dall'ANCI e due relativi alle proposte formulate dall'UPI;

VISTA la comunicazione del 30 giugno 2026, acquisita, in pari data, al prot. DAR n. 12171 e trasmessa il 1° luglio 2026, con nota prot. DAR n. 12220, alle amministrazioni statali interessate, alle regioni, alle province autonome di Trento e di Bolzano e all'UPI, con la quale l'ANCI ha inviato un nuovo documento recante le proprie proposte emendative relative al disegno di legge in titolo;

VISTA la nota prot. DAR n. 12152 del 30 giugno 2026, con la quale è stata convocata un'altra riunione tecnica per il giorno 2 luglio 2026;

VISTA la comunicazione del 2 luglio 2026, acquisita, in pari data, al prot. DAR n. 12311 e trasmessa, nella medesima data, con nota prot. DAR n. 12313, alle amministrazioni statali interessate, alle regioni, alle province autonome di Trento e di Bolzano, all'ANCI e all'UPI, con la quale il Coordinamento tecnico della Commissione infrastrutture, mobilità e governo del territorio della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, in vista della riunione tecnica del 2 luglio 2026, ha inviato un documento, contenente le osservazioni e le proposte emendative relative al disegno di legge in titolo, aggiornato agli esiti della riunione tecnica del 30 giugno 2026;

CONSIDERATO che, nel corso della seduta del 7 luglio 2026 di questa Conferenza, l'esame del provvedimento è stato rinviato su richiesta delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano, in accordo con il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti;

VISTA la nota prot. DAR n. 12668 del 7 luglio 2026, trasmessa alle amministrazioni statali interessate, alle regioni, alle province autonome di Trento e di Bolzano, all'ANCI e all'UPI, con la quale, ai fini del prosieguo dell'*iter* istruttorio, è stata convocata un'altra riunione tecnica per il giorno 15 luglio 2026;

VISTA la comunicazione del 9 luglio 2026, acquisita, in pari in data, al prot. DAR n. 12866 e trasmessa, nella medesima data, con nota prot. DAR n. 12892, alle amministrazioni statali interessate, alle regioni, alle province autonome di Trento e di Bolzano e all'UPI, con la quale l'ANCI, in vista della riunione tecnica del 15 luglio 2026, ha inviato il documento, relativo al provvedimento in titolo, illustrato in audizione presso la Commissione IX Trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera dei deputati in data 1° luglio 2026;

VISTA la nota prot. n. 23891 del 14 luglio 2026, acquisita, in pari data, al prot. DAR n. 13200, con la quale il Capo di Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'iscrizione del provvedimento in titolo all'ordine del giorno della seduta del 23 luglio 2026 di questa Conferenza;

VISTA la comunicazione del 14 luglio 2026, acquisita il 15 luglio 2026 al prot. DAR n. 13293 e trasmessa, nella medesima data, con nota prot. DAR n. 13344, alle amministrazioni statali interessate, alle regioni, alle province autonome di Trento e di Bolzano, all'ANCI e all'UPI, con la quale l'Ufficio legislativo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso un documento contenente le proprie controdeduzioni in riferimento alle proposte emendative



Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

formulate dalle regioni e dalle province autonome di Trento e di Bolzano con la citata comunicazione del 2 luglio 2026, acquisita al prot. DAR n. 12311;

VISTA la nota prot. DAR n. 13332 del 15 luglio 2026, con la quale è stata convocata, al fine del prosieguo dell'*iter* istruttorio, una nuova riunione tecnica per il giorno 21 luglio 2026;

VISTA la comunicazione del 16 luglio 2026, acquisita, in pari data, al prot. DAR n. 13542 e trasmessa, nella medesima data, con nota prot. DAR n. 13550, alle amministrazioni statali interessate, alle regioni, alle province autonome di Trento e di Bolzano, all'ANCI e all'UPI, con la quale il Coordinamento tecnico della Commissione infrastrutture, mobilità e governo del territorio della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome ha inviato un documento, rappresentando che lo stesso è stato approvato dal medesimo Coordinamento e dal Coordinamento tecnico della Commissione ambiente, energia e sostenibilità, contenente le osservazioni e le proposte emendative relative al disegno di legge in titolo;

VISTA la comunicazione del 20 luglio 2026, acquisita il 21 luglio 2026 al prot. DAR n. 13733 e trasmessa, nella medesima data, con nota prot. DAR n. 13739, alle amministrazioni statali interessate, alle regioni, alle province autonome di Trento e di Bolzano, all'ANCI e all'UPI, con la quale l'Ufficio legislativo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso due documenti - contenenti proprie controdeduzioni - uno dei quali relativo alle proposte emendative formulate dai Coordinamenti tecnici della Commissione infrastrutture, mobilità e governo del territorio e della Commissione ambiente, energia e sostenibilità della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome e l'altro relativo alle proposte emendative formulate dall'ANCI;

VISTA la comunicazione del 21 luglio 2026, acquisita il 22 luglio 2026 al prot. DAR n. 13815 e trasmessa, nella medesima data, con nota prot. DAR n. 13824, alle amministrazioni statali interessate, alle regioni, alle province autonome di Trento e di Bolzano, all'ANCI e all'UPI, con la quale il Coordinamento tecnico della Commissione infrastrutture, mobilità e governo del territorio della Conferenza delle Regioni e Province autonome ha inviato un documento, rappresentando che lo stesso è stato approvato dal medesimo Coordinamento e dal Coordinamento tecnico della Commissione ambiente, energia e sostenibilità, contenente le proposte emendative relative al disegno di legge in titolo, aggiornato agli esiti della riunione tecnica del 21 luglio 2026;

VISTA comunicazione del 23 luglio 2026, acquisita, in pari data, al prot. DAR n. 13913, e trasmessa, nella medesima data, con nota prot. DAR n. 13915, alle amministrazioni statali interessate, alle regioni, alle province autonome di Trento e di Bolzano, all'ANCI e all'UPI, con la quale l'Ufficio legislativo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso tre documenti di controdeduzioni, dei quali uno relativo alle proposte emendative formulate dai Coordinamenti tecnici della Commissione infrastrutture, mobilità e governo del territorio e della Commissione ambiente, energia e sostenibilità della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, uno relativo alle proposte emendative formulate dall'ANCI e un documento relativo alle proposte emendative formulate dall'UPI;

CONSIDERATO che nel corso della seduta del 23 luglio 2026 di questa Conferenza:



Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

- le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano hanno espresso parere favorevole a maggioranza, condizionato all'accoglimento degli emendamenti già concordati in sede tecnica e nell'incontro con il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti del 21 luglio 2026, come riportati nel documento consegnato che, allegato al presente atto (allegato 1), ne costituisce parte integrante, con il parere contrario delle regioni Campania, Emilia-Romagna, Puglia, Sardegna e Toscana e con la proposta dell'inserimento di un ulteriore emendamento rispetto a quelli già discussi con il Governo, relativo al ruolo delle regioni cosiddette "retroportuali", prive di sbocchi sul mare, nel Comitato di gestione;
- l'ANCI ha espresso parere favorevole a seguito dell'accoglimento, da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, delle principali richieste volte a riconoscere il ruolo centrale dei comuni nella *governance* portuale, segnalando, in particolare, la previsione dell'intesa con i comuni sui documenti di programmazione strategica, la previsione di un fondo perequativo volto a mitigare le esternalità negative che impattano sui comuni portuali, l'istituzione di un comitato di indirizzo politico-istituzionale nella società Porti d'Italia, costituito anche dai rappresentanti dei comuni ed ha consegnato due documenti che, allegati al presente atto (allegato 2), ne costituiscono parte integrante;
- l'UPI ha espresso parere favorevole, condizionato all'accoglimento degli emendamenti già esaminati con il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, relativi alla previsione di un componente delle province interessate nei Comitati di gestione delle autorità portuali di riferimento e alla partecipazione alla Conferenza nazionale di indirizzo del sistema portuale;
- il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti ha preso atto di quanto rappresentato dall'ANCI e ha accolto le richieste emendative condizionanti e le osservazioni formulate dalle regioni, dalle province autonome di Trento e di Bolzano e dall'UPI, impegnandosi a presentarle in sede Commissione parlamentare, presso la Camera dei deputati;

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

nei termini di cui in premessa, ai sensi dell'articolo 9, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sul disegno di legge 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".

Il Segretario
Cons. Paola D'Avena

Il Presidente
Ministro Roberto Calderoli

23 luglio 2026



CONFERENZA DELLE REGIONI
E DELLE PROVINCE AUTONOME

26/103/CU07/C4



**POSIZIONE SUL DISEGNO DI LEGGE 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”**

**Parere, ai sensi dell’articolo 9, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n.
281,**

Punto 7) O.d.g. Conferenza Unificata

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome esprime **parere favorevole a maggioranza** sul ddl in oggetto, condizionato all’accoglimento degli emendamenti già concordati in sede tecnica e nell’incontro con il viceministro Rixi del 21 luglio u.s., come riportati in allegato, con il parere contrario delle Regioni Campania, Emilia-Romagna, Puglia, Sardegna e Toscana.

La Conferenza propone, altresì, l’inserimento di un ulteriore emendamento rispetto a quelli già discussi col Governo, relativo al ruolo delle Regioni c.d. “retroportuali”, prive di sbocchi sul mare, nel Comitato di gestione.

All.to

Roma, 23 luglio 2026

ALLEGATO

Disegno di legge di 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.

Emendamenti Commissione IMGT-Ambiente 22 luglio

Gli emendamenti prioritari concordati in sede tecnica e nell'incontro con il viceministro Rixi del 21 luglio u.s. riguardano i seguenti temi:

- Manutenzione straordinaria
- Ricognizione dei fabbisogni
- Aggiornamento del Piano nazionale interventi strategici.
- Documento di programmazione strategica (DPSS) e aggiornamento/ atti aggiuntivi
- Aree portuali e retro-portuali.
- Accordo di programma e Regione.
- Accordo di programma e AdSP.
- Convenzione-quadro.
- Limiti territoriali delle AdSP.
- Dragaggio e Venezia.
- Chioggia e Venezia.
- Composizione del Comitato di gestione.
- Trasferimento personale e risorse.
- Interventi già programmati o in corso di realizzazione.



Provvedimento (testo coordinato con emendamenti)	EMENDAMENTI CT IMGT-AMBIENTE	NOTE
ART. 1 (Modifiche all'articolo 1 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)		
ART. 2 (Inserimento dell'articolo 1-bis alla legge 28 gennaio 1994, n. 84)		
1. Alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo l'articolo 1 è inserito il seguente:		
«Art. 1-bis. - (Definizione degli interventi in ambito portuale). - 1. Ai fini della presente legge, sono considerati: a) opere infrastrutturali: le opere di grande infrastrutturazione, ivi incluse 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; nuove opere pubbliche o private in ambito portuale, incluse le opere per la transizione e l'autonomia energetica o digitale e le infrastrutture destinate al refluito dei sedimenti (casce di colmata);	All'art. 2, co. 1, nuovo art. 1-bis, comma 1, aggiungere, alla fine della lettera a), le seguenti parole: <i>“nuove opere pubbliche o private in ambito portuale, incluse le opere per la transizione e l'autonomia energetica o digitale e le infrastrutture destinate al refluito dei sedimenti (casce di colmata)”</i> ; <u>Relazione</u> L'art. 1-bis definisce tre categorie: opere infrastrutturali, manutenzione straordinaria e manutenzione ordinaria, con richiamo ai decreti DPR 380/2001 e d. lgs. 42/2004. Mancano gli interventi di nuova costruzione (Art. 3, comma 1, lett. e) DPR 380/2001. Tali interventi potrebbero essere inclusi nelle “opere infrastrutturali”. Si propone di integrare il testo finale con le modifiche necessarie a superare le criticità rilevate.	PARERE FAVOREVOLE MIT
ART. 3 (Modifiche all'articolo 2 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)		



ART. 4 <i>(Modifiche all'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>		
1. All'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:		
All'art. 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:		
b) il comma 1-bis è sostituito dal seguente:		
«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 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, anche se ricompresi nella rete TEN-T, appartengono alla categoria II, classe III».	All'Art. 4, co. 1, lett. b), alla fine del nuovo comma 1-bis), dopo le parole "non appartenenti alla categoria I né situati nella circoscrizione territoriale di una Autorità di sistema portuale" sono aggiunte le seguenti: "anche ricompresi nella rete TEN-T". <u>Relazione</u> Sembra che la prerogativa di appartenenza alla rete TEN-T sia riservata, esclusivamente, ai porti ricadenti nella circoscrizione territoriale di un'Autorità di sistema portuale. Si ritiene necessario, pertanto, specificare che anche i porti di II categoria, classe III, possano essere compresi nella rete TEN-T.	PARERE FAVOREVOLE
d) dopo il comma 3 sono inseriti i seguenti:		
3-sexies. Spetta a ciascuna Autorità di sistema portuale l'onere per la realizzazione delle opere infrastrutturali e degli interventi di manutenzione straordinaria non ricompresi nel Piano di cui all'articolo 4-ter, degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché degli interventi di cui all'articolo 5-quater, comma 3, nei porti ricompresi nella propria circoscrizione.	All'art. 4, co. 1, lett. d, nuovo comma 3-sexies dell'art. 4 legge n. 84/94, le parole "e degli interventi di manutenzione straordinaria" sono eliminate e dopo le parole "interventi di manutenzione ordinaria" inserire le parole: "e straordinaria". <u>Relazione</u> Gli interventi infrastrutturali di manutenzione straordinaria sono un atto normale nella vita utile di un'infrastruttura che in molti casi non può essere differito in quanto l'opera risulta essere di minor interesse rispetto ad altre. Le singole AdSP devono poter intervenire in maniera autonoma sulla manutenzione per garantire la massima efficienza e	PARERE FAVOREVOLE MIT espresso nell'incontro con il viceministro Rixi del 21 luglio u.s.

	sicurezza delle infrastrutture in esercizio.	
3-septies. Spetta alla regione o alle regioni interessate che non abbiano conferito la competenza in materia ad enti delegati l'onere per la realizzazione degli interventi per la realizzazione di nuove opere infrastrutturali, per la manutenzione straordinaria e manutenzione ordinaria nei porti di cui alla categoria II, classe III.»;	All'art. 4, co. 1, lett. d), nuovo comma 3-septies dell'art. 4 legge n. 84/94, dopo le parole "Spetta alla regione o alle regioni interessate" inserire le parole "che non abbiano conferito la competenza in materia ad enti delegati" <u>Relazione</u> Si propone l'inserimento dell'inciso per non produrre un automatismo della previsione normativa per le regioni che in virtù delle norme in materia di federalismo abbiano trasferito ad altri enti, in particolare i Comuni, la competenza in materia di porti non ricompresi nelle circoscrizioni delle autorità (di sistema) portuali.	PARERE FAVOREVOLE MIT
e) i commi 4, 5 e 6 sono abrogati.		
ART. 5 (Inserimento dell'articolo 4-ter alla legge 28 gennaio 1994, n. 84)		
1. Alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo l'articolo 4-bis è inserito il seguente:		



«Art. 4-ter. - (Individuazione delle infrastrutture strategiche del settore portuale da realizzare in via prioritaria).

1. Al fine di potenziare il sistema della Rete italiana della portualità e di valorizzare le aree e i beni del demanio marittimo secondo una visione unitaria e integrata, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale e il Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), previa verifica di coerenza con il Piano del mare di cui al DL n. 173/22 e 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 dalla verifica di coerenza con il citato Piano del mare, previa ricognizione dei fabbisogni in termini infrastrutturali evidenziati da ciascuna Autorità di sistema portuale, il Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo-portuali (marittime e terrestri) di interesse generale e di rilevanza internazionale e nazionale.

La ricognizione dei fabbisogni è effettuata previo parere obbligatorio della Regione interessata, che si esprime entro 30 gg dalla trasmissione dell'esito della stessa. Decorso tale termine, il parere si intende reso.

All'art. 5, nuovo art. 4-ter legge 84/94, comma 1 si propongono le seguenti modifiche.

Proposte nn. 1-2

- Al comma 1, secondo periodo, dopo le parole: "sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale e il Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), previa" inserire le seguenti: "verifica di coerenza con il Piano del mare di cui al DL n. 173/22 e".

- Al comma 1, terzo periodo, le parole "dalla data di entrata in vigore della presente disposizione" sono sostituite dalle seguenti: "dalla verifica di coerenza con il citato Piano del mare".

Proposta n. 3

Al comma 1, quarto periodo, le parole "di trasporto marittimo" sono sostituite dalle seguenti: "portuali (marittime e terrestri)".

Relazione proposte n. 1-3

Trattasi di riformulazioni degli emendamenti originari, predisposte sulla base del riscontro MIT. La centralizzazione della programmazione infrastrutturale e finanziaria, con individuazione delle opere strategiche da realizzarsi prioritariamente rischia di concentrare le principali risorse sui sistemi portuali di maggiore rilievo nazionale (in particolare quelli meglio collegati allo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti TEN-T) a discapito di altri sistemi portuali italiani. La definizione dell'elenco degli interventi strategici dovrebbe essere effettuata previa verifica della coerenza con la pianificazione di settore (Piano del mare). Inoltre, non è chiaro se per infrastrutture strategiche di trasporto marittimo si intendano solo di opere marittime (dighe,

PARERE FAVOREVOLE MIT SU TUTTE LE 4 PROPOSTE



	piattaforme, canali, ecc.) o se siano incluse anche le infrastrutture terrestri quali ad esempio infrastrutture ferroviarie o stradali di ultimo miglio. Proposta n. 4 Alla fine del comma 1, aggiungere il seguente periodo: <i>"La ricognizione dei fabbisogni è effettuata previo parere obbligatorio della Regione interessata, che si esprime entro 30 gg dalla trasmissione dell'esito della stessa. Decorso tale termine, il parere si intende reso."</i> Riguardo la riformulazione della proposta n. 4, si evidenzia che, rispetto alle precedenti versioni: - è stato inserito il termine dei 30 gg, decorso il quale il parere della Regione si intende reso (come richiesto dal MIT); - è stata modificata la decorrenza (dalla trasmissione degli esiti della ricognizione fabbisogni e non dall'entrata in vigore della disposizione) al fine di garantire che anche l'aggiornamento, di cui al comma 4, sia effettuato con la stessa procedura della prima approvazione.	
2. Il Piano di cui al comma 1 definisce, in ordine di priorità, l'elenco degli interventi strategici di realizzazione di nuove opere infrastrutturali e di manutenzione straordinaria, nelle aree ricomprese nella circoscrizione delle Autorità di sistema portuale di cui alla presente legge, da affidare in concessione alla società di cui all'articolo 5-ter.	All'art. 5, co. 1, nuovo art. 4-ter legge 84/94, comma 2, le parole <i>"e di manutenzione straordinaria"</i> sono eliminate. <u>Relazione</u> Vedi emendamento all'art. 4, co. 1, lett. d), nuovo comma 3-sexies, relativo alle attività di manutenzione straordinaria da lasciare in capo alle AdSP	PARERE FAVOREVOLE MIT espresso nell'incontro con il viceministro Rixi del 21 luglio u.s.
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 (USMAF).	All'art. 5, co. 1, nuovo art. 4-ter legge 84/94, il comma 3 è eliminato. <u>Relazione</u> L'espressione di parere sui singoli interventi su un	PARERE FAVOREVOLE MIT



dell'azienda sanitaria locale e del comando provinciale dei vigili del fuoco, prodromici all'approvazione ed esecuzione degli interventi affidati alla società Porti di Italia S.p.A.	semplice elenco sembra prematuro. Si suggerisce di acquisire i pareri in conferenza dei servizi come già previsto per l'autorizzazione opere ex art 5 c.o. 5bis. Pertanto, si suggerisce di stralciare questo comma relativamente alla parte di acquisizione pareri.	
4. Il Piano di cui al comma 1 è aggiornato, almeno con cadenza quinquennale, con le modalità di cui al comma 1, tenuto conto dello stato di avanzamento degli interventi, nonché dei nuovi fabbisogni di sviluppo in rete del settore portuale. Per gli interventi di competenza delle regioni, da realizzare in conformità ai piani regionali dei trasporti o ai piani di sviluppo economico-produttivo, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti emana, sentita d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, le direttive di coordinamento, ai sensi ai sensi dell'art. 9, comma 2 lett. b, d. lgs. n. 281/97". ».	All'art. 5, co. 1, nuovo art. 4-ter legge 84/94, comma 4, le parole <i>'sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano'</i> sono sostituite dalle parole: <i>'d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano ai sensi ai sensi dell'art. 9, comma 2 lett. b, d. lgs. n. 281/97''</i>. <u>Relazione</u> In ragione del rilievo della gestione dei porti in Cat. 2, classe 3, per le Regioni, fatte salve le esigenze di coordinamento, si ritiene di ricorrere ad uno strumento che garantisca il raggiungimento di forme di condivisione di maggior tutela per le regioni	PARERE FAVOREVOLE MIT
AMBIENTE 5. Per il Piano di cui al comma 1 resta ferma la disciplina della valutazione ambientale strategica e della valutazione di incidenza	All'art. 5, nuovo art. 4-ter legge 84/94, dopo il comma 4 inserire un NUOVO comma 5: <i>5. Per il Piano di cui al comma 1 resta ferma la disciplina della valutazione ambientale strategica e della valutazione di incidenza.</i> <u>Relazione</u> Nell'ambito della disciplina del nuovo articolo 4-ter non si esclude che il Piano di cui al comma 1 possa contenere anche ulteriori interventi rispetto a quelli delineati nei PRP già sottoposti a VAS eventualmente integrata con VInCA. Pertanto è necessario richiamare le discipline della VAS e della VInCA che potrebbero essere di applicazione per il Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di	PARERE FAVOREVOLE MIT



	interesse generale e di rilevanza internazionale e nazionale di cui al nuovo art. 4-ter	
ART. 6 (Modifiche all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)		
1. All'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:		
a) al comma 1:		
b) al comma 1-bis, le parole: «dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-ter della presente legge» sono sostituite dalle seguenti: «dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-ter della presente legge. In caso di mancanza di accordo si applicano le disposizioni di cui all'articolo 14-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241, in quanto compatibili»; b) al comma 1-bis, il periodo <i>'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'</i> è sostituito dal seguente: <i>"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. 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"</i>.	All'art. 6, comma 1, la lett. b) è sostituita dalla seguente: "b) al comma 1-bis, il periodo <i>'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'</i> è sostituito dal seguente: <i>"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 nei quarantacinque giorni successivi alla conclusione della conferenza dei servizi, previa intesa con la regione territorialmente interessata, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. 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"</i>. <u>Relazione</u> La nuova disposizione si pone in contrasto con la sentenza della Corte costituzionale 6/2023, secondo la quale l'AdSP deve addivenire ad intesa con le Regioni, prevedendo solo un parere della Regione territorialmente interessata. Pertanto, si ritiene necessario prevedere l'intesa della Regione in luogo del mero parere.	PARERE FAVOREVOLE MIT



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. 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»;

Testo consolidato

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 al parere di ciascun comune territorialmente interessato, che si esprime entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, ed è approvato nei quarantacinque giorni successivi alla conclusione della conferenza dei servizi, previa intesa con la regione territorialmente interessata, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, 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».

c) dopo il comma 1-bis è inserito il seguente:



«1-bis.1. Quando nell'accordo di programma di cui all'articolo 5-quater o nei suoi aggiornamenti annuali sono inclusi interventi che per la loro realizzazione richiedono una modifica delle scelte operate ai sensi del comma 1, lettere c) e d), le Autorità di sistema portuale procedono tempestivamente alla revisione del DPSS, mediante appositi atti aggiuntivi. Gli atti aggiuntivi sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale e approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti»; Gli atti aggiuntivi sono adottati con il medesimo iter di approvazione del DPSS ai sensi del precedente co. 1 bis".	All'art. 6, comma 1, lett. c), nuovo comma 1-bis.1, il periodo "Gli atti aggiuntivi sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale e approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" è sostituito dal seguente: "Gli atti aggiuntivi sono adottati con il medesimo iter di approvazione del DPSS ai sensi del precedente c.1 bis." <u>Relazione</u> Le scelte relative alla realizzazione di opere strategiche incidono direttamente su DPSS pur non avendo alle spalle una pianificazione, e ammette modifiche allo stesso bypassando gli enti territoriali. Per evitare conflitti si suggerisce di aggiornare il DPSS con lo stesso iter seguito per l'approvazione.	PARERE FAVOREVOLE MIT
e) al comma 1 quinquies: 1) al terzo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti»; 2) al quarto periodo, le parole: «Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile» sono sostituite dalle seguenti: «Ministero delle infrastrutture e dei trasporti»; Testo consolidato emendamento ddl con emendamento CT IMGT. e) il comma 1-quinquies è sostituito dal seguente: "1-quinquies. 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, dei collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario nonché agli attraversamenti del centro urbano è di competenza del comune e	All'art. 6, comma 1, la lett. e) è sostituita dalla seguente: e) il comma 1-quinquies è sostituito dal seguente: "1-quinquies. 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, dei collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario nonché agli attraversamenti del centro urbano 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. Le Regioni, al fine di coordinare i processi di pianificazione delle aree sottoposte alla competenza pianificatoria di più soggetti promuovono la stipula di intese aventi ad oggetto le aree d'interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio ferroviario e viario. Al fine di condividere le scelte strategiche	PARERE FAVOREVOLE



della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di sistema portuale. Al fine 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 Regioni, al fine di coordinare i processi di pianificazione delle aree sottoposte alla competenza pianificatoria di più soggetti promuovono la stipula di intese aventi ad oggetto le aree d'interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio ferroviario e viario. Al fine di condividere le scelte strategiche di indirizzo nell'ambito della pianificazione urbanistica e di settore, l'intesa prevede l'individuazione delle aree d'interazione porto-città, dei collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio e degli attraversamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operatività del porto da recepire nel DPSS. 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.	<i>di indirizzo nell'ambito della pianificazione urbanistica e di settore, l'intesa prevede l'individuazione delle aree d'interazione porto-città, dei collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio e degli attraversamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operatività del porto da recepire nel DPSS. 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.</i> <u>Relazione</u> Le Regioni, al fine di coordinare i processi di pianificazione delle aree sottoposte alla competenza pianificatoria di più soggetti promuovono la stipula di intese aventi ad oggetto le aree d'interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio. Al fine di condividere le scelte strategiche di indirizzo nell'ambito della pianificazione urbanistica e di settore, l'intesa prevede l'individuazione delle aree d'interazione porto-città, dei collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio e degli attraversamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operatività del porto da recepire nel DPSS.	
--	--	--

ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità.		
f) il comma 1-sexies è sostituito dal seguente:		
1-sexies. Nel caso in cui sia necessario realizzare opere incluse nell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1 ovvero si ravvisi la necessità di realizzare opere in via d'urgenza e sia in vigore un PRP antecedente all'inserimento dell'opera nell'accordo di programma o comunque non coerente con le esigenze di realizzazione dell'intervento la determinazione conclusiva della conferenza di servizi di cui all'articolo 38, comma 10, del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, che sancisce l'intesa tra gli enti interessati, ha effetto di variante al PRP «1-sexies. Nel caso in cui sia necessario realizzare opere incluse nell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1 che non siano coerenti con i rispettivi PRP vigenti, la determinazione conclusiva della conferenza di servizi di cui all'articolo 38, comma 10, del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, che sancisce l'intesa tra gli enti interessati, ha effetto di variante al PRP.»	All'art. 6, comma 1, lett. f), il comma 1-sexies è sostituito dal seguente: <i>“1-sexies. Nel caso in cui sia necessario realizzare opere incluse nell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1 che non siano coerenti con i rispettivi PRP vigenti, la determinazione conclusiva della conferenza di servizi di cui all'articolo 38, comma 10, del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, che sancisce l'intesa tra gli enti interessati, ha effetto di variante al PRP.”.</i> <u>Relazione</u> Si tratta di riformulazione finalizzata ad una migliore comprensione del testo.	PARERE FAVOREVOLE MIT
AMBIENTE n) il comma 3-ter è sostituito dal seguente: «3-ter. I piani regolatori portuali 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	All'art. 6, comma 1, lett. n), il comma 3-ter è modificato aggiungendo al termine del primo periodo dopo la parola “VAS” la frase “<i>“eventualmente integrata dalla valutazione di incidenza, ove necessaria.</i>”	PARERE FAVOREVOLE MIT



procedura di VAS, eventualmente integrata dalla valutazione di incidenza, ove necessaria. Le varianti generali ai piani regolatori portuali sono sottoposte al procedimento previsto per l'approvazione del piano regolatore portuale, con riduzione dei termini di cui al comma 2-bis, lettera b), a trenta giorni, per il parere del comune e della regione interessati, e a quarantacinque giorni, per il parere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Consiglio superiore dei lavori pubblici.»;	<u>Relazione</u> E necessario richiamare la necessità della VincA, ove necessaria. Si evidenzia che in particolare le opere da realizzarsi a mare possono determinare impatti significativi anche a lunghe distanze ed è pertanto necessario prestare particolare attenzione alla eventuale necessità della VincA.	
o) il comma 4 è sostituito dal seguente: «Il presidente dell'Autorità di sistema portuale, autonomamente, o su richiesta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, della regione o del comune interessato, previo parere delle Regioni il cui territorio ricade all'interno dei limiti territoriali dell'AdSP, che si esprime entro il termine di 30 giorni, decorso il quale il parere si intende reso, può promuovere o proporre al Comitato di gestione, per la successiva adozione, varianti localizzate al piano regolatore portuale concernenti le categorie funzionali assegnate alle aree portuali e retroportuali, nonché i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio»	All'art. 6, comma 1, lett. o) dopo le parole "<i>della regione o del comune interessato,</i>" sono inserite le seguenti: "<i>previo parere delle Regioni il cui territorio ricade all'interno dei limiti territoriali dell'AdSP, che si esprime entro il termine di 30 giorni, decorso il quale il parere si intende reso</i>". <u>Relazione</u> Rispetto alla formulazione originaria della legge 84/94, in cui le varianti al PRP erano approvate con atto della regione, la regione è esclusa dal processo decisionale. Si ritiene, pertanto, di inserire uno strumento di maggior garanzia per la regione.	PARERE FAVOREVOLE MIT



AMBIENTE p) il comma 4-bis è sostituito dal seguente: <i>«4-bis. Le varianti localizzate al piano regolatore portuale 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, eventualmente integrata dalla valutazione di incidenza, ove necessaria. Per gli ulteriori aspetti, si applica il procedimento previsto per l'approvazione delle varianti generali di cui al comma 3-ter.»;</i>	All'art. 6, comma 1, lett. p), il comma 4-bis è modificato aggiungendo al primo periodo dopo la locuzione "n.152" la frase <i>“eventualmente integrata dalla valutazione di incidenza, ove necessaria.”</i> <u>Relazione</u> E' necessario richiamare la necessità della VInCA, ove necessaria. Si evidenzia che in particolare le opere da realizzarsi a mare possono determinare impatti significativi anche a lunghe distanze ed è pertanto necessario prestare particolare attenzione alla eventuale necessità della VInCA.	PARERE FAVOREVOLE MIT
s) al comma 5-bis: 1) al primo periodo, dopo le parole: <i>«della Autorità di sistema portuale»</i> sono inserite le seguenti: <i>«, per gli interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria e nuove opere infrastrutturali, e della società di cui all'articolo 5-ter, per gli interventi di manutenzione straordinaria e per le nuove opere infrastrutturali strategiche».</i> TESTO CONSOLIDATO NORMA ORIGINARIA CON MODIFICA DDL ED EMEND. REGIONI 5-bis. L'esecuzione delle opere nei porti da parte della Autorità di sistema portuale per gli interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria e nuove opere infrastrutturali e della società di cui all'articolo 5-ter per le nuove opere infrastrutturali strategiche, è autorizzata ai sensi della normativa vigente.	All'art. 6, comma 1, lett. s), punto 1), dopo le parole <i>“interventi di manutenzione ordinaria”</i> sono inserite le seguenti: <i>“straordinaria e nuove opere infrastrutturali”</i> e dopo le parole <i>“e della società di cui all'articolo 5-ter”</i> eliminare le parole: <i>“per gli interventi di manutenzione straordinaria o”</i> e aggiungere, alla fine del comma, la parola <i>“strategiche”</i>. <u>Relazione</u> Dal presente comma sembra non essere previsto che le AdSP realizzino opere non di straordinaria manutenzione e nuove opere ma solo manutenzione ordinaria. Si propone di specificare le diverse ipotesi	PARERE FAVOREVOLE MIT espresso nell'incontro con il viceministro Rixi del 21 luglio u.s. (v. emendamento all'art. 4, co. 1, lett. d), nuovo comma 3-sexies, relativo alle attività di manutenzione straordinaria da lasciare in capo alle AdSP)
2) il secondo periodo è sostituito dal seguente: <i>«Fatto salvo quanto previsto dal presente articolo, nonché dalle norme vigenti in materia di autorizzazione di impianti e infrastrutture energetiche ricadenti nel campo di</i>	All'art. 6, comma 1, lett. s), punto 2): dopo le parole <i>“autorizzazione di impianti e infrastrutture energetiche”</i> inserire le parole: <i>“ricadenti nel campo di applicazione della VIA nazionale o regionale.”</i>	PARERE FAVOREVOLE MIT



applicazione della VIA nazionale o regionale. nonché di opere ad essi connesse, l'esecuzione di lavori nei porti è autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, in esito ad apposita conferenza di servizi convocata dalla Autorità di sistema portuale per opere infrastrutturali non ricompresi nel decreto di cui all'articolo 4-ter, per gli interventi di cui all'articolo 5-quater, comma 3, e dalla società di cui all'articolo 5-ter per gli interventi di cui all'articolo 5-ter, comma 2, lettera a), ai sensi dell'articolo 14-quater 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-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241»;	- dopo le parole "Autorità di sistema portuale" inserire le parole "per opere infrastrutturali non ricompresi 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". <u>Relazione</u> 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 dicitura energetiche e basta non è sufficiente a qualificare il tipo di intervento escluso.	
ART. 7 - Inserimento dell'articolo 5.1 alla legge 28 gennaio 1994, n. 84		
1. Alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo l'articolo 5 è inserito il seguente:		
1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti definisce, sentite le Regioni territorialmente interessate e ciascuna AdSP competente, che si esprimono entro il termine di 30 giorni, decorso il quale il parere si intende reso, con la società Porti d'Italia S.p.A. un accordo di programma di durata quinquennale quale strumento attuativo del Piano adottato ai sensi dell'articolo 4-ter, nel rispetto delle priorità ivi indicate e, comunque, nei limiti della dotazione finanziaria annuale del Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di cui all'articolo 27-bis.	All'art. 7, comma 1, nuovo art. 5.1, comma 1, dopo le parole "Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti definisce" sono inserite le seguenti: "sentite le Regioni territorialmente interessate e ciascuna AdSP competente, che si esprimono entro il termine di 30 giorni, decorso il quale il parere si intende reso" <u>Relazione</u> Si ritiene opportuno che la Regione territorialmente interessata e l'AdSP competente siano almeno sentite prima della conclusione dell'accordo di programma	PARERE FAVOREVOLE MIT



2. L'accordo di programma, sentite le AdSP competenti per ciascun intervento, indica 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 e le relative modalità di verifica e monitoraggio da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché la stima del costo dell'opera, con l'indicazione della misura del concorso dello Stato al relativo finanziamento, nei limiti della dotazione del Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di cui all'articolo 27-bis e, in generale, delle fonti di copertura finanziaria dell'intervento. I progetti relativi agli interventi inclusi nell'accordo di programma sono corredati dal documento di fattibilità delle alternative progettuali di cui all'articolo 2, dell'allegato I.7, al codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36. L'erogazione dei finanziamenti relativi ai singoli interventi di cui al primo periodo è subordinata alla verifica del rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Per gli interventi che non soddisfano le condizioni di esenzione dall'obbligo di notifica previste dai regolamenti europei applicabili, l'erogazione delle risorse è sospesa fino all'avvenuta autorizzazione da parte della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.	All'art. 7, comma 1, al comma 2 del nuovo art. 5.1: 1. dopo le parole "<i>L'accordo di programma</i>" sono inserite le seguenti: "<i>sentite le AdSP competenti</i>"; 2. alla fine del primo periodo sono aggiunte le seguenti: "<i>e in generale, delle fonti di copertura finanziaria dell'intervento</i>". <u>Relazione</u> L'Accordo di Programma, che definisce anche i cronoprogrammi degli interventi, non può non tenere conto di eventuali esigenze operative del porto. Si suggerisce di 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.	PARERE FAVOREVOLE MIT
--	--	-------------------------------------



3. Lo schema di 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 delibera entro trenta giorni.		
4. Lo schema di accordo di programma è sottoscritto 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 delibera di approvazione. L'accordo di programma è trasmesso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro cinque giorni dalla data di sottoscrizione, alle Camere, 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, al Ministero dell'economia e delle finanze e alle singole AdSP per le infrastrutture di competenza 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.	All'art. 7, comma 1, nuovo art. 5.1, comma 5, dopo le parole "al Ministero dell'economia e delle finanze" inserire le seguenti: <i>"e alle singole adsp per le infrastrutture di competenza"</i> . <u>Relazione</u> La trasmissione dell'avanzamento opere e interventi deve essere fatta anche alle singole AdSP in relazione alle infrastrutture di loro interesse.	PARERE FAVOREVOLE MIT
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 (USMAF), dell'azienda sanitaria locale e del comando provinciale dei vigili del fuoco, prodromici all'approvazione ed esecuzione degli interventi affidati alla società Porti d'Italia S.p.A.».	All'art. 7, comma 1, nuovo art. 5.1, comma 7, il periodo da <i>"per l'acquisizione dei pareri"</i> fino alla fine del comma è eliminato. <u>Relazione</u> 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	PARERE FAVOREVOLE MIT



	relativamente alla parte di acquisizione pareri.	
ART. 8 (Modifiche all'articolo 5-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84)		
1. All'articolo 5-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:		
a) al comma 1 è anteposto il seguente:		
«01. Il presente articolo disciplina le modalità di svolgimento delle operazioni di dragaggio nelle aree portuali e marino-costiere, da realizzare 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 di cui ai commi 8-bis, 8-ter, 8-quater, 8-quinquies e 8-sexies. Sono fatte salve le disposizioni adottate per la salvaguardia della laguna di Venezia. Si applicano le previsioni della vigente normativa ambientale nell'eventualità di una diversa destinazione e gestione a terra dei materiali derivanti dall'attività di dragaggio.»	All'art. 8, comma 1, alla fine del nuovo comma 01 dell'art. 5-bis aggiungere il seguente periodo: <i>“Sono fatte salve le disposizioni adottate per la salvaguardia della laguna di Venezia. Si applicano le previsioni della vigente normativa ambientale nell'eventualità di una diversa destinazione e gestione a terra dei materiali derivanti dall'attività di dragaggio.”</i> <u>Relazione</u> Si propone di anticipare nel comma 01 la parte del comma 5 sulle disposizioni speciali per Venezia. Inoltre, la lettera b) del comma 2 dell'art. 5-bis andrebbe integrata con il DM 86/2023.	PARERE FAVOREVOLE MIT
AMBIENTE c) dopo il comma 8 sono aggiunti i seguenti: «8-bis. Per le operazioni di dragaggio nelle aree portuali e marino-costiere, oltre che nei bacini idrici, anche se non posto 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. 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	All'art. 8, comma 1, lettera c), nuovo comma 8-bis, le parole: <i>“oltre che nei bacini idrici”</i> sono eliminate. <u>Relazione</u> Non è chiara la motivazione di introduzione dei bacini idrici nel primo periodo del comma 8 bis, comma che comunque attiene alle operazioni di dragaggio funzionali alle infrastrutture portuali.	PARERE FAVOREVOLE MIT



urgenti e costituiscono, ove necessario, variante al piano regolatore portuale		
AMBIENTE 8-ter. L'autorizzazione alle attività di dragaggio e alle attività di gestione dei sedimenti escavati secondo quanto stabilito dal DECRETO 15 luglio 2016, n. 173, Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini, è rilasciata a seguito di un procedimento unico, al quale partecipano tutte le amministrazioni interessate, svolto nel rispetto dei principi di semplificazione e con le modalità stabilite dalla legge 7 agosto 1990, n. 241. Il rilascio dell'autorizzazione avviene con 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 o dalle Autorità di Sistema Portuale per i porti di competenza, e costituisce titolo alla realizzazione dei lavori, in conformità al progetto approvato. Il termine massimo per la conclusione del procedimento unico non può essere superiore a novanta giorni. Resta ferma la disciplina del procedimento di valutazione di impatto ambientale, laddove richiesta. Restano ferme le discipline dei procedimenti di valutazione di impatto ambientale e di valutazione di incidenza, laddove richieste. Le amministrazioni interessate nell'ambito del nuovo procedimento autorizzativo svolgono le proprie attività con le risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente.	All'art.8, comma 1, lettera c), nuovo comma 8-ter: 1. al primo periodo, dopo le parole: "L'autorizzazione alle attività di dragaggio" è aggiunto il seguente periodo: "e alle attività di gestione dei sedimenti escavati secondo quanto stabilito dal DECRETO 15 luglio 2016, n. 173, Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini" 2. al secondo periodo, dopo le parole: "del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152" sono aggiunte le seguenti: "o dalle Autorità di Sistema Portuale per i porti di competenza", 3. il quarto periodo è sostituito dal seguente: "Restano ferme le discipline dei procedimenti di valutazione di impatto ambientale e di valutazione di incidenza, laddove richieste." <u>Relazione 1-2</u> Gli emendamenti proposti sono finalizzati ad evitare, rispetto a quanto previsto nel successivo comma 8 quater e limitatamente ai materiali derivanti dalle operazioni di dragaggio, la duplicazione delle valutazioni ambientali e delle relative autorizzazioni per l'impiego dei materiali di escavo secondo quanto disposto dal DM 173/2016. Ciò al fine di semplificare il procedimento amministrativo <u>Relazione 3</u> E' necessario richiamare la necessità della VInCA, ove necessaria, anche non integrata con la VIA, laddove l'intervento si configuri come una Adeguamento Tecnico Funzionale per il quale la VIA potrebbe non essere di applicazione. Si evidenzia che in particolare gli interventi da	PARERE FAVOREVOLE MIT



	realizzarsi a mare possono determinare impatti significativi anche a lunghe distanze ed è pertanto necessario prestare particolare attenzione alla eventuale necessità della VInCA.	
AMBIENTE 8-quater. Al fine di promuovere, fuori dei siti di bonifica di interesse nazionale, politiche di sostenibilità ed economia circolare, incentivando operazioni di recupero dei rifiuti e di riutilizzo dei materiali provenienti dalla realizzazione degli interventi infrastrutturali, nonché di quelli provenienti dalle operazioni di dragaggio, le Autorità di sistema portuale, acquisiti i pareri vincolanti della regione, dell'agenzia regionale per la protezione ambientale (ARPA), dell'ufficio di sanità marittima, aerea e di frontiera (USMAF) e dell'azienda sanitaria locale (ASL) territorialmente competenti, da rendere entro quindici giorni dalla richiesta, approvano in linea tecnica il progetto per la gestione integrata e circolare dei rifiuti e 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, lett.b) e 184-quater, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nel rispetto della disciplina dell'Unione europea e nazionale 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, ivi compresa la eventuale realizzazione di casse di colmata in mare. Il progetto di cui al primo periodo, previo accertamento mediante apposite indagini analitiche delle caratteristiche dei materiali e dei rifiuti, prevede l'utilizzo:	All'art.8, comma 1, lettera c) , nuovo comma 8-quater: 1. al primo periodo eliminare le parole: "nonché di quelli provenienti dalle operazioni di dragaggio"; 2. al secondo periodo, dopo le parole: <i>da rendere entro quindici giorni dalla richiesta, approvano</i> inserire le seguenti: "<i>in linea tecnica</i>"; 3. al terzo periodo, dopo le parole: "<i>e le condizioni di cui agli articoli 109, comma 1, aggiungere ". lett. b)"</i> ed eliminare le parole "<i>e 184-quater, comma 1,</i>" <u>Relazione 1</u> L'eliminazione proposta deriva dalla riformulazione del comma 8-ter. <u>Relazione 2</u> Le autorizzazioni in materia di gestione rifiuti (recupero, trattamento e smaltimento sono attribuite dal D. Lgs n.152 2006 alle Regioni. In Liguria tale competenza è in capo alle Province. <u>Relazione 3</u> La modifica proposta deriva dalla riformulazione del comma 8-ter. Appare immotivatamente restrittiva, a fronte dell'elencazione delle tipologie di materiali di cui alle lettere a) - d) del medesimo comma 8 quater, astrattamente includibili nel progetto per la gestione integrata e circolare dei rifiuti e materiali sottoposto all'approvazione dell'ADSP, la sola previsione che l'utilizzo avvenga secondo "<i>i criteri e le condizioni di cui agli articoli 109, comma 1, e 184-quater, comma 1, del decreto legislativo</i>	PARERE FAVOREVOLE MIT



	<i>n.152/2006</i>’. La prima disposizione, infatti, disciplina le attività di immersione in mare dei materiali, mentre la seconda, di più stretta attinenza alla materia dei rifiuti, riguarda la cessazione della qualifica di rifiuto dei materiali dragati sottoposti ad operazioni di recupero in casse di colmata o in altri impianti autorizzati ai sensi della normativa vigente. Il riferimento esclusivo alle operazioni ed ai materiali disciplinati dall’art.184 quater c. 1, comporterebbe, infatti, l’applicazione del regime normativo ed autorizzativo “ordinario” all’utilizzo di tutti i rimanenti materiali che non integrano i requisiti della sopra citata disposizione (es. i sottoprodotti di cui alla lettera c), end of waste <i>di cui alla lettera d)</i>, con evidente limitazione della portata semplificatoria della procedura in oggetto. <u>Osservazione</u> Non è chiara la ratio dell’inserimento di USMAF – non in ottica semplificazione (non previsto ad es. nel DL 153/2024). Si propone di valutarne l’eliminazione.	
AMBIENTE a) dei materiali di escavo di fondali marini o salmastri o di terreni litoranei emersi, ai sensi dell’articolo 109, comma 1, lettera a), del decreto legislativo n. 152 del 2006, nel rispetto di quanto previsto dal regolamento di cui al decreto del Ministro dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare 15 luglio 2016, n. 173;	All’art.8, comma 1, lettera c) , nuovo comma 8-<i>quater</i>, la lett. a è eliminata. <u>Relazione</u> L’eliminazione della lettera a) proposta deriva dalla riformulazione del comma 8-ter.	PARERE FAVOREVOLE MIT
AMBIENTE d) di inerti e materiali geologici inorganici che cessano di essere rifiuti hanno cessato di essere qualificati come rifiuti a seguito di	All’art.8, comma 1, lettera c) , nuovo comma 8-<i>quater</i>, la lettera d) è sostituita come segue: <i>d) di inerti e materiali geologici inorganici che hanno cessato di essere qualificati come rifiuti a seguito di un’operazione di recupero, incluso il</i>	PARERE FAVOREVOLE MIT



un'operazione di recupero, incluso il riciclaggio, effettuata nell'ambito di un impianto o di un'operazione autorizzata ai sensi della Parte quarta del decreto legislativo n. 152 del 2006, nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 184-ter, comma 1, del decreto legislativo n. 152 del 2006, oppure nel rispetto ovvero delle condizioni di cui all'articolo 184-quater, commi 1 e 2, del medesimo decreto.	<i>riciclaggio, effettuata nell'ambito di un impianto o di un'operazione autorizzata ai sensi della Parte quarta del decreto legislativo n. 152 del 2006, nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 184-ter, ovvero delle condizioni di cui all'articolo 184-quater, del medesimo decreto.</i> <u>Relazione</u> La modifica della lettera d) proposta ha lo scopo di rendere esplicito che i materiali end of waste provengono da operazioni di recupero già autorizzate, come disciplinate dal d.lgs. 152/2006, prevenendo un conflitto di competenze rispetto alla approvazione del progetto di che trattasi, attribuito dalla norma all'Autorità di Sistema (con parere vincolante degli Enti coinvolti da acquisire in 15 gg) che non certifica anche la cessazione della qualifica di rifiuto (artt. 184-ter e 184-quater d.lgs. 152/2006), contrapposta alle competenze inerenti le autorizzazioni al recupero di rifiuti in via ordinaria (tra cui quelle di Province e, per end of waste, delle Agenzie regionali per la Protezione dell'Ambiente).	
AMBIENTE 8-quinquies. Il progetto di cui al comma 8-quater contiene un cronoprogramma delle attività finalizzate al deposito temporaneo dei materiali, al recupero dei rifiuti e al riutilizzo dei materiali provenienti dalla realizzazione degli interventi, con l'indicazione dei quantitativi massimi dei rifiuti recuperati e dei materiali di cui è previsto il riutilizzo, suddivisi per opera, tipologia di materiale e caratteristiche, nonché le dichiarazioni di conformità 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	All'art.8, comma 1, lettera c) , nuovo comma 8-quinquies: Potrebbe essere opportuno dettagliare "per opera (o meglio INTERVENTO) di origine e di destino. <u>Relazione</u> L'introduzione di un riferimento alle singole opere/interventi in riferimento alla indicazione dei quantitativi massimi dei rifiuti recuperati e dei materiali di cui è previsto il riutilizzo è volta a chiarire la cornice operativa entro cui viene sviluppato il progetto per la gestione integrata e circolare dei rifiuti e materiali, che potrà comprendere flussi di materiali in ingresso da vari interventi e siti, anche diversi da quello di origine, per i quali risulta opportuno vengano definiti	



materia di documentazione amministrativa, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, attestanti il rispetto delle condizioni di cui al comma 8-<i>quater</i>. Le dichiarazioni di conformità di cui al primo periodo includono la tipologia e la quantità dei materiali oggetto di ogni utilizzo, le attività di gestione necessarie, il sito di origine e di destinazione e le modalità di impiego previste. Il progetto comprende, altresì, i risultati e le procedure di campionamento e caratterizzazione dei materiali e dei rifiuti di cui al comma 8-<i>quater</i>.	massimali specifici cui fare riferimento, al fine di semplificare e velocizzare le valutazioni richieste al comma 8-<i>quater</i>.	
AMBIENTE 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 incluse le autorizzazioni di cui all'articolo 109 del decreto legislativo n. 152 del 2006. Eventuali interventi contenuti nel progetto da assoggettare a valutazioni di compatibilità ambientale restano sottoposti alla disciplina di cui alla parte seconda del decreto legislativo n. 152 del 2006 e di cui all'articolo 5 del Decreto del Presidente della Repubblica dell' 8 settembre 1997, n. 357. Le Autorità di sistema portuale, laddove necessario, provvedono all'aggiornamento del progetto con le modalità di cui ai commi 8-<i>quater</i> e 8-<i>quinquies</i>.».	All'art.8, comma 1, lettera c), nuovo comma 8-<i>sexies</i>, dopo le parole: "di cui alla parte seconda del decreto legislativo n. 152 del 2006" sono inserite le seguenti: "e di cui all'articolo 5 del Decreto del Presidente della Repubblica dell' 8 settembre 1997, n. 357". <u>Relazione</u> E' necessario richiamare la necessità della VInCA, ove necessaria, anche non integrata con la VIA, laddove l'intervento si configuri come una Adeguamento Tecnico Funzionale per il quale la VIA potrebbe non essere di applicazione. Si evidenzia che in particolare gli interventi da realizzarsi a mare possono determinare impatti significativi anche a lunghe distanze ed è pertanto necessario prestare particolare attenzione alla eventuale necessità della VInCA.	PARERE FAVOREVOLE MIT
AMBIENTE ART. 9 (Inserimento degli articoli 5-XX, 5-ter, 5-<i>quater</i>, 5-<i>quinquies</i>, 5-<i>sexies</i> e 5-<i>septies</i> alla legge 28 gennaio 1994, n. 84)	All'art. 9, modificare la rubrica inserendo un nuovo articolo prima del 5-<i>ter</i>. <u>Relazione</u> Si chiede l'inserimento di un nuovo articolo "Art.	



	5-XX (Autorizzazione degli spostamenti di sedimenti in ambito portuale)".	
1. Alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo l'articolo 5-bis sono inseriti i seguenti:		
<u>AMBIENTE</u> «Art. 5-XX (Autorizzazione degli spostamenti di sedimenti in ambito portuale) 1. Gli spostamenti di sedimenti in ambito portuale, come definiti dall'articolo 2 del decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 15 luglio 2016, n. 173, sono autorizzati dall'Autorità di sistema portuale competente. 2. La qualificazione quale spostamento di sedimenti in ambito portuale è determinata esclusivamente sulla base dell'articolo 2 del decreto ministeriale di cui al comma 1 e non dalla tipologia di mezzo, di attrezzatura o di tecnologia utilizzata. 3. Gli interventi di cui al comma 1 non costituiscono immersione deliberata in mare ai fini dell'applicazione dell'articolo 109 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. 4. L'Autorità di sistema portuale rilascia l'autorizzazione di cui al comma 1 nel rispetto della normativa vigente e dei criteri tecnici statali e regionali. Resta ferma la disciplina di cui all'articolo 5 del Decreto del Presidente della Repubblica dell'8 settembre 1997, n. 357.	All'art. 9, co. 1, si chiede l'inserimento di un nuovo art. 5-ter. <u>Relazione</u> L'articolo introduce nella legge 28 gennaio 1994, n. 84, una specifica disciplina concernente l'autorizzazione degli spostamenti di sedimenti in ambito portuale, come definiti dall'articolo 2 del decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 15 luglio 2016, n. 173. La disposizione è finalizzata a individuare espressamente l'Autorità di sistema portuale quale amministrazione competente al rilascio dell'autorizzazione per gli spostamenti di sedimenti in ambito portuale, assicurando uniformità applicativa sul territorio nazionale e certezza del riparto delle competenze amministrative. L'articolo 109 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 disciplina l'immersione deliberata in mare dei materiali di escavo quale attività potenzialmente incidente sull'ambiente marino ed in particolare sui corpi idrici marino-costieri, perseguendo gli obiettivi di tutela e di non deterioramento dello stato dei corpi idrici previsti dalla Parte III del medesimo decreto legislativo. Gli spostamenti di sedimenti in ambito portuale, come definiti dall'articolo 2 del decreto ministeriale n. 173 del 2016, costituiscono invece una distinta fattispecie, riferita alla movimentazione dei sedimenti all'interno degli ambiti portuali per esigenze di mantenimento della navigabilità, della sicurezza della navigazione e della funzionalità delle infrastrutture portuali. Tali interventi, pur svolgendosi in acque marine, interessano ambiti portuali separati dalle strutture foranee dai corpi	PARERE FAVOREVOLE MIT



idrici marino-costieri limitrofi e quindi non coincidono con i corpi idrici disciplinati dalla Parte III del decreto legislativo n. 152 del 2006.

Il legislatore, con il decreto ministeriale n. 173 del 2016, ha espressamente individuato gli spostamenti di sedimenti in ambito portuale quale fattispecie distinta dall'immersione deliberata in mare, definendola all'articolo 2 ed escludendola dall'ambito di applicazione dell'Allegato tecnico al medesimo decreto. Coerentemente, il decreto ministeriale non individua l'autorità competente al rilascio del relativo titolo autorizzativo. La disposizione proposta colma tale lacuna, attribuendo tale competenza all'Autorità di sistema portuale, senza modificare la definizione della fattispecie né il livello di tutela ambientale assicurato dall'ordinamento vigente.

La disposizione chiarisce inoltre che la qualificazione quale spostamento di sedimenti in ambito portuale è determinata esclusivamente dalla definizione contenuta nell'articolo 2 del decreto ministeriale n. 173 del 2016 e non dipende dalla tipologia di mezzo, di attrezzatura o di tecnologia utilizzata per l'esecuzione delle operazioni.

Il comma 4 garantisce che l'Autorità di sistema portuale rilasci l'autorizzazione nel rispetto della normativa vigente e dei criteri tecnici statali e regionali. Tale previsione assicura il coordinamento con l'intero sistema di tutela ambientale e con le discipline applicabili, comprese quelle in materia di valutazione di incidenza, valutazione ambientale e tutela degli ecosistemi marini, nonché con i criteri tecnici adottati dallo Stato e dalle Regioni, al fine di prevenire e limitare i potenziali effetti degli spostamenti di sedimenti in ambito portuale sui corpi idrici marino-costieri limitrofi.

L'intervento normativo ha pertanto natura di coordinamento dell'ordinamento vigente. Esso non introduce deroghe alla disciplina di tutela



	dell'ambiente marino, non modifica la definizione degli spostamenti di sedimenti in ambito portuale né i criteri tecnici previsti dall'ordinamento vigente e non comporta alcuna riduzione del livello di tutela ambientale, limitandosi a individuare l'autorità competente al rilascio dell'autorizzazione per una fattispecie già definita dalla normativa vigente. <u>Relazione</u> alcuni porti sono inclusi nella Rete Natura 2000. Inoltre la movimentazione di sedimenti in ambito portuale può determinare intorbidamento delle acque e deposizione di sedimenti anche su aree esterne all'area di intervento con conseguente possibile incidenza su siti della rete Natura 2000 e habitat tutelati dalla Direttiva HABITAT. è opportuno richiamare la disciplina della valutazione di incidenza, soprattutto perché questi interventi possono non rientrare nel campo di applicazione della VIA.	
«Art. 5-ter. - (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." (di seguito la "società")		
2. La società ha come oggetto sociale lo sviluppo e la promozione della Rete italiana della portualità di cui all'articolo 4, comma 3-ter attraverso:		
a) lo svolgimento, in regime di concessione, ai sensi dell'articolo 5-quater, dei servizi di interesse pubblico generale connessi alla realizzazione di investimenti strategici di rilevanza internazionale e nazionale in opere infrastrutturali e in interventi di manutenzione straordinaria di cui all'articolo 1-bis, comma 1,	All'art. 9, co. 1, nuovo art. 5-ter, comma 2, lett. a) le parole "e in interventi di manutenzione straordinaria" e "e b)" sono eliminate e la parola 'decreto' è sostituita dalla parola 'Piano'. <u>Relazione</u> L'emendamento si pone sulla stessa linea dei	PARERE FAVOREVOLE MIT espresso nell'incontro con il viceministro Rixi del 21 luglio u.s. (v. emendamento all'art. 4, co. 1, lett. d), nuovo comma 3-sexies)



lettere a) e b), individuate dal Piano decreto di cui all'articolo 4-ter, nei limiti di quanto previsto dall'articolo 56-ter del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014 nei porti della categoria II, classi I e II, nonché delle attività strumentali all'efficiente erogazione di tali servizi, anche mediante la stipula di convenzioni con le Autorità di sistema portuale per il coordinamento delle attività di comune interesse;	precedenti, miranti a precisare che le attività di manutenzione straordinaria restano in capo alle AdSP.	
b) lo svolgimento, in regime di mercato, all'estero o in Italia, di attività di progettazione e realizzazione di opere infrastrutturali attinenti alle attività marittime e portuali, nonché la realizzazione di consulenze, studi, ricerche, servizi anche di ingegneria nel settore delle infrastrutture portuali, compresi gli interventi intermodali, in coerenza con le disposizioni di cui all'articolo 5-quinquies.		SEGNALAZIONE Si segnala il rischio di attività potenzialmente distorsive della concorrenza. Infatti, il presente ddl prevede che PdI possa operare sul mercato svolgendo attività di progettazione, consulenza, ricerca e realizzazione di opere infrastrutturali in Italia e all'estero, oltre alle attività svolte in ambito SIEG. Questa previsione introduce una seconda linea di attività integralmente concorrenziale senza prevedere contestualmente alcun meccanismo di separazione societaria, patrimoniale o contabile. Ne deriva il rischio concreto che i vantaggi derivanti dalla posizione privilegiata acquisita nell'ambito del SIEG (accesso privilegiato a informazioni sui fabbisogni infrastrutturali, relazioni consolidate con le AdSP, know-how acquisito con risorse pubbliche) possano essere trasferiti alle attività svolte in regime di mercato, con effetti distorsivi della concorrenza.
Art. 5-quater - Attività della società Porti d'Italia S.p.A. svolta in regime di concessione 1. Alla società sono attribuiti con concessione, per la durata di novantanove anni, i compiti di cui all'articolo 5-ter, comma 2, lettera a). Tutte le attività, nonché i diritti, attribuiti o riservati per legge o con atti amministrativi alle Autorità di sistema portuale in relazione ai compiti di cui al primo periodo sono conferiti a titolo di		



concessione alla società.		
2. Nello svolgimento dei compiti di cui all'articolo 5-ter, comma 2, lettera a), la società provvede a:		
a) -----		
b) progettare e realizzare, sia direttamente che in 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), nei porti inclusi 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;	All'art. 9, co. 1, nuovo art. 5-quater, comma 2, lett. b), le parole "e di manutenzione straordinaria" sono eliminate. <u>Relazione</u> L'emendamento si pone sulla stessa linea dei precedenti, miranti a precisare che le attività di manutenzione straordinaria restano in capo alle AdSP.	PARERE FAVOREVOLE MIT espresso nell'incontro con il viceministro Rixi del 21 luglio u.s. (v. emendamento all'art. 4, co. 1, lett. d), nuovo comma 3-sexies)
Art. 5-sexies. - (Coordinamento tra la società Porti d'Italia S.p.A. e le Autorità di sistema portuale per le attività di comune interesse). 1. La società Porti d'Italia S.p.A. stipula con la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale una convenzione-quadro per la definizione delle modalità di svolgimento delle attività di comune interesse relative, in particolare: Testo consolidato emendamento ddl con emendamento CT IMGT 1. La società Porti d'Italia S.p.A. stipula con le singole AdSP una convenzione-quadro, sulla base del modello concertato in sede di	All'art. 9, co. 1, nuovo art. 5-sexies, il comma 1 è sostituito dal seguente: "1. La società Porti d'Italia S.p.A. stipula con le singole AdSP una convenzione-quadro, sulla base del modello concertato in sede di Conferenza nazionale di coordinamento, per la definizione delle modalità di svolgimento delle attività di comune interesse relative, in particolare:." Va introdotto un punto relativo alla valutazione degli interventi strategici e la verifica della loro coerenza rispetto alla pianificazione dell'AdSP.	PARERE FAVOREVOLE MIT



Conferenza nazionale di coordinamento, per la definizione delle modalità di svolgimento delle attività di comune interesse relative, in particolare:		
a) al rilascio, da parte dell'Autorità di sistema portuale territorialmente competente, entro trenta giorni dalla data di comunicazione dell'avvio dei lavori da parte della società Porti d'Italia S.p.A., degli del parere di competenza nell'ambito della conferenza dei servizi di approvazione del progetto, comprensivo di tutti gli atti di assenso, concerto o nulla osta propedeutici all'esecuzione di un intervento ricompreso nell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1., compresa l'esenzione dal pagamento del canone di occupazione delle aree di cantiere;	All'art. 9, co. 1, nuovo art. 5-sexies, comma 1, lett. a) le parole " <i>entro trenta giorni dalla data di comunicazione dell'avvio dei lavori da parte della società Porti d'Italia S.p.A., degli</i> " sono sostituite dalle seguenti: " <i>del parere di competenza nell'ambito della conferenza dei servizi di approvazione del progetto, parere comprensivo di tutti gli</i> ". <u>Relazione</u> Non è chiaro perché la tempistica di rilascio degli atti di assenso sia legata alla data di comunicazione dell'avvio dei lavori; gli atti di assenso dovrebbero comunque essere già stati acquisiti in sede di Conferenza dei Servizi convocata, per gli interventi inseriti nell'Accordo di Programma, da parte della Porti di Italia Spa. Inoltre, anche la AdSP deve potersi esprimere.	PARERE FAVOREVOLE MIT
b) alla realizzazione, da parte della società Porti d'Italia S.p.A., degli interventi inclusi nell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1., al fine di regolare le interferenze sulla gestione dei servizi portuali e sulle altre attività in corso di competenza delle Autorità di sistema portuale quali, ad esempio, le manutenzioni straordinarie e ordinarie e gli interventi commissariali.	All'art. 9, co. 1, nuovo art. 5-sexies, comma 1, lett. b), dopo le parole ' <i>dei servizi portuali</i> ' sono inserite le seguenti: ' <i>e sulle altre attività in corso</i> '. <u>Relazione</u> Il tema delle interferenze e dei servizi risulta elemento critico se gestito da due enti separati, soprattutto se si ha l'obiettivo di ridurre i tempi di realizzazione degli interventi. Il termine servizi oltre che non chiaro risulta essere riduttivo di tutte	PARERE FAVOREVOLE MIT espresso nell'incontro con il viceministro Rixi del 21 luglio u.s. (v. emendamento all'art. 4, co. 1, lett. d), nuovo comma 3-sexies)



	le altre attività in essere, ad es. le manutenzioni straordinarie e ordinarie, interventi commissariati ecc.	
c) alla regolazione delle eventuali interferenze tra la realizzazione degli interventi infrastrutturali affidati alla società Porti d'Italia S.p.A. 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 Porti d'Italia S.p.A. e delle Autorità di sistema portuale territorialmente competenti, nel rispetto delle disposizioni del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, e in coerenza con quanto previsto dal regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 dicembre 2022, n. 202, delle concessioni di lavori e servizi aventi ad oggetto la realizzazione di un intervento incluso nell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1. 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;	All'art. 9, co. 1, nuovo art. 5-sexies, comma 1, lett. d), le parole "<i>la gestione dei servizi portuali nella medesima area e nelle relative pertinenze</i>" sono eliminate. <u>Relazione</u> La concessione di lavori e servizi funzionali a realizzare l'infrastruttura strategica ha un oggetto diverso rispetto alla gestione dei servizi portuali, che sono in capo alle singole AdSP ex artt. 16 e 17 legge n. 84/94, nella medesima area e nelle relative pertinenze	RISERVA MIT
4. La società Porti d'Italia S.p.A. sottoscrive, entro novanta giorni dalla data della stipula della convenzione quadro di cui al comma 1, 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, in via sostitutiva, il potere di sottoscrivere le convenzioni attuative con la società Porti d'Italia S.p.A., in luogo delle		



Autorità di sistema portuale.		
ART. 10 <i>(Modifiche all'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i> 1. All'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:		
a) al comma 1, alinea, la parola: «quindici» è sostituita dalla seguente: «sedici»;		
b) al comma 2-bis, lettera a), le parole: «di rilevanza economica regionale o di un porto di rilevanza economica nazionale la cui gestione è stata trasferita alla regione» sono sostituite dalle seguenti: «di categoria II, classe III.»;		
b-bis) dopo il comma 3, aggiungere il seguente: "3-bis. Entro 90 giorni dall'entrata in vigore della presente norma il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti definisce procedure speciali volte a garantire l'operatività dei porti ad accesso regolato di Venezia e Chioggia in relazione alla gestione del MOSE, alla sicurezza della navigazione e alla tutela delle attività economiche connesse al sistema portuale."	All'art. 10, co. 1, dopo la lettera b), aggiungere la seguente: "b-bis) dopo il comma 3, aggiungere il seguente: 3-bis. Entro 90 giorni dall'entrata in vigore della presente norma il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti definisce procedure speciali volte a garantire l'operatività dei porti ad accesso regolato di Venezia e Chioggia in relazione alla gestione del MOSE, alla sicurezza della navigazione e alla tutela delle attività economiche connesse al sistema portuale." <u>Relazione</u> Si propone di inserire, all'art. 6 della legge n. 84/94, un comma aggiuntivo relativo ai porti regolati di Venezia e Chioggia che per loro caratteristiche e in relazione al sistema MOSE necessitano di procedure speciali volte a garantire l'operatività.	PARERE FAVOREVOLE MIT
c) al comma 4:		
1) alla lettera b), le parole: «ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali» sono sostituite dalle seguenti: «ivi comprese le operazioni di dragaggio di manutenzione dei fondali, ferme restando le prerogative della		



società di cui all'articolo 5-ter»; d) il comma 9-ter è sostituito dal seguente: «9-ter. Non costituisce esercizio di attività commerciali, in quanto esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici, l'attività di prelievo autoritativa delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni 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 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 le percentuali di relativa spettanza alla copertura dei costi per la manutenzione ordinaria e lo sviluppo delle parti comuni dell'ambito portuale destinate alla difesa del territorio, al controllo e alla tutela della sicurezza del traffico marittimo e del lavoro in ambito portuale, alla viabilità generale e ad attività che si connotano come estrinsecazione di potestà pubbliche, nonché alle operazioni di dragaggio di mantenimento dei fondali, oltre che alla copertura di quota parte dei costi generali. Le Autorità di sistema portuale sono tenute alla rendicontazione dei predetti costi con le modalità stabilite con il decreto di cui al secondo periodo. Tale rendicontazione è trasmessa tempestivamente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini dell'esercizio dei poteri di vigilanza di cui all'articolo 12. Le percentuali delle tasse di cui al primo periodo destinate al Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo sono vincolate alla realizzazione degli interventi inclusi nel medesimo accordo di programma.»;		
--	--	--



f) al comma 10, le parole: «mediante procedura di evidenza pubblica, secondo quanto previsto dal decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50» sono sostituite dalle seguenti: «nel rispetto delle disposizioni del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 dicembre 2022, n. 202» al comma 10, le parole: 'in concessione' sono eliminate e le parole: «secondo quanto previsto dal decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50» sono sostituite dalle seguenti: «secondo quanto previsto dal decreto legislativo Decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36».	All'art. 10, co. 1, la lettera f) è sostituita dalla seguente: "f) al comma 10, le parole: 'in concessione' sono eliminate e le parole "secondo quanto previsto dal decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50" sono sostituite dalle seguenti: "secondo quanto previsto dal decreto legislativo Decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36".	PARERE FAVOREVOLE MIT
TESTO CONSOLIDATO NORMA ORIGINARIA CON MODIFICA DDL 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, nel rispetto delle disposizioni del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 dicembre 2022, n. 202.	<u>Relazione</u> La norma dovrebbe fare riferimento alle disposizioni di cui al Decreto Legislativo 36/2023 (Codice dei contratti pubblici) e non al Regolamento concessioni demaniali	
TESTO CONSOLIDATO NORMA ORIGINARIA CON L'EMENDAMENTO REGIONI 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, secondo quanto previsto dal decreto legislativo Decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36".		



g) ----- h) -----		
i) al comma 15, le parole "previo parere della" sono sostituite con "previa acquisizione dell'intesa in sede di". Testo consolidato 15. 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, previo parere della previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, possono essere modificati i limiti territoriali di ciascuna delle istituite autorità di sistema portuale.	All'art. 10, co. 1, dopo la lettera h) è aggiunta la seguente: "i) al comma 15, le parole "previo parere della" sono sostituite con "previa acquisizione dell'intesa in sede di". <u>Relazione</u> I limiti territoriali delle AdSP attengono alla circoscrizione territoriale della stessa. Pertanto, poiché la circoscrizione territoriale non risulta definita né dal DPSS né dal PRPP, è necessario, ai fini della gestione dei porti di categoria II, classe III, ricorrere ad uno strumento di maggior tutela della regione.	PARERE FAVOREVOLE MIT
ART. 11		
<i>(Modifiche all'articolo 6-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>		
ART. 12		
<i>(Modifiche all'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>		
ART. 13 (Modifiche all'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)		
1. All'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni: a) al comma 1, dopo la lettera a) è inserita la seguente: «a-bis) da un componente designato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che partecipa a titolo gratuito senza diritto di voto»;	All'art. 13, comma 1, alla fine della lettera a) sono aggiunte le seguenti parole: "senza diritto di voto". <u>Relazione</u> La precisazione mira a mantenere l'equilibrio relativo alla posizione degli enti territoriali all'interno del Comitato, tenuto conto delle modifiche apportate alla composizione dello stesso dal presente ddl.	PARERE FAVOREVOLE MIT, espresso nell'incontro con il viceministro Rixi del 21 luglio u.s.



b) da un componente designato dalla regione ciascuna regione il cui territorio è incluso, anche parzialmente, nel sistema portuale		
bbis) il presidente, per pratiche attinenti le strategie di relazione porto-retroporto, invita i presidenti delle regioni sedi dei retroporti di riferimento, o loro delegati, a partecipare alla trattazione senza diritto di voto	All'art. 13, comma 1, dopo la lettera b, inserire la seguente: " <i>b-bis) Il presidente, per pratiche attinenti le strategie di relazione porto-retroporto, invita i presidenti delle regioni sedi dei retroporti di riferimento, o loro delegati, a partecipare alla trattazione senza diritto di voto</i> "	Nuova proposta non discussa col Governo per ruolo dele Regioni c.d. "retroportuali"
ART. 14 - (Modifiche all'articolo 10 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)		
00. All'articolo 10, il comma 1 è soppresso. TESTO CONSOLIDATO NORMA ORIGINARIA CON EMEND. REGIONI <i>11. Il segretariato generale è composto dal segretario generale e dalla segreteria tecnico-operativa.</i>	All'art. 14, prima del comma 1, inserire il seguente: " <i>00. All'articolo 10, il comma 1 è soppresso</i> ". <u>Relazione</u> Le modifiche mirano a rendere coerenti le disposizioni del presente ddl con le modifiche normative intervenute nel frattempo. Il segretariato generale non essendo più un organo, a seguito della L.169/2016 non ha motivo di essere definito.	PARERE FAVOREVOLE MIT
1. All'articolo 10, comma 2, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo le parole: «dell'Autorità di sistema portuale» sono inserite le seguenti: «, previo parere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti».		
1-quater. All'articolo 10, comma 5, il periodo: "di una segreteria tecnico-operativa, composta, in sede di prima applicazione della presente legge, da personale proveniente dalle sopresse Autorità di sistema portuale" è sostituito dalle parole: "della dotazione organica dell'AdSP".	All'art. 14, dopo il comma 1-ter, aggiungere il seguente: " <i>1-quater. All'articolo 10, comma 5, il periodo: "di una segreteria tecnico-operativa, composta, in sede di prima applicazione della presente legge, da personale proveniente dalle sopresse Autorità di sistema portuale" è sostituito dalle parole: "della dotazione organica dell'AdSP".</i> "	PARERE FAVOREVOLE MIT
TESTO	CONSOLIDATO	NORMA



ORIGINARIA CON EMEND. REGIONI 5. Per lo svolgimento dei compiti istituzionali dell'autorità, il segretario generale si avvale di una segreteria tecnico-operativa, composta, in sede di prima applicazione della presente legge, da personale proveniente dalle soppresse Autorità di sistema portuale, della dotazione organica dell'AdSP in un contingente e in una composizione qualitativa determinata ai sensi dell'articolo 9 in relazione alle specifiche esigenze di ciascun scalo.	<u>Relazione</u> Il segretario generale si avvale della dotazione organica di AdSP.	
ART. 23 - (Modifiche all'articolo 18)		
1. All'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:		
a) al comma 1:		
b) dopo il comma 1 è inserito il seguente:		
«1-bis. Ove le concessioni di cui al comma 1 siano affidate sulla base di procedure ad evidenza pubblica avviate su istanza di parte, l'Autorità di sistema portuale dà notizia nella sezione "Amministrazione trasparente" del proprio sito <i>internet</i> istituzionale della presentazione della proposta relativa alla realizzazione in concessione di lavori o servizi e provvede, altresì, ad indicare un termine, non inferiore a sessanta giorni, quarantacinque giorni commisurato alla complessità del progetto, per la presentazione da parte di altri operatori economici, di proposte relative al medesimo intervento. Le Autorità di sistema portuale	All'art. 23, co. 1, lett. b, nuovo comma 1-bis dell'art. 18 legge 84/94, le parole '<i>sessanta giorni</i>' sono sostituite da "<i>quarantacinque giorni</i>". <u>Relazione</u> Si tratta di un refuso: è introdotto un comma 1-bis che non risulta chiaro nel riferimento alle concessioni di lavori e servizi (dato che qui si tratta di concessioni demaniali diverse da quelle del Codice dei contratti pubblici) e non coordinato con le tempistiche di pubblicazione previste dal Decreto Interministeriale 202/2022 e Linee Guida di cui al DM 110/2023 che prevedono tempi di pubblicazione pari a 45 gg.	PARERE FAVOREVOLE MIT
ART. 24 (Modifiche all'articolo 18-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84)		
ART. 25 (Modifiche all'articolo 23 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)		
1. All'articolo 23 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il comma 6 sono aggiunti i seguenti:		
«6-bis. Tenuto conto della specificità delle attività attribuite alla società di cui all'articolo 5-	All'art. 25, il nuovo comma 6-bis dell'art. 23 legge n. 84/94 è soppresso.	PARERE FAVOREVOLE MIT espresso

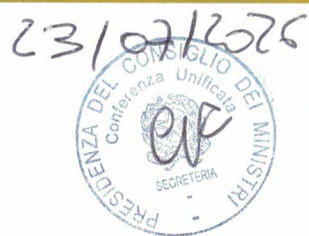


ter e delle competenze tecniche necessarie al loro svolgimento, è autorizzato il trasferimento alla società Porti d'Italia S.p.A. di una percentuale di personale delle Autorità di sistema portuale non superiore al 25 per cento e il contestuale trasferimento delle risorse finanziarie corrispondenti al trattamento retributivo del medesimo personale. Il trasferimento del personale avviene senza soluzione di continuità e con la garanzia della conservazione della posizione giuridica, economica e previdenziale maturata alla data del trasferimento, previa ricognizione delle competenze possedute, ai fini di una collocazione organizzativa coerente e funzionale alle esigenze della medesima società. A tale personale si applica l'articolo 2112 del codice civile e le procedure di informazione e di consultazione di cui all'articolo 47, commi da 1 a 4, della legge 29 dicembre 1990, n. 428.	<u>Relazione</u> Rispetto alla prima versione è stato previsto contestualmente al trasferimento di personale anche il trasferimento delle risorse finanziarie corrispondenti. Si rileva una totale mancanza circa i criteri per l'individuazione del personale da trasferire in PdI. Andrebbero individuate delle linee guida per determinare il personale da riassegnare (es.: rientrano anche soggetti in categorie protette, persone che gestiscono disabili ecc.). In ogni caso, la parte che prevede il "<i>contestuale trasferimento delle risorse finanziarie corrispondenti al trattamento retributivo del medesimo personale</i>" non è opportuna in quanto contraria ad ogni principio di corretta gestione di bilancio.	nell'incontro con il viceministro Rixi del 21 luglio u.s.
ART. 29 (Disposizioni finali, di coordinamento e finanziarie)		
1. Entro trenta ^{sessanta} giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le Autorità di sistema portuale trasmettono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le informazioni e i documenti necessari alla predisposizione del Piano decreto di cui all'articolo 4-ter della legge 28 gennaio 1994, n. 84, inclusi i fabbisogni infrastrutturali e le relative priorità di investimento, l'elenco dei progetti in corso di valutazione o di realizzazione, con indicazione del relativo codice unico di progetto (CUP) ai sensi dell'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, ove disponibile, e i rispettivi finanziamenti eventualmente già disposti o erogati, i dati tecnici di traffico suddivisi per tipologia, nonché le caratteristiche tecnico-nautiche di ciascun	All'art. 29, comma 1: • le parole '<i>trenta giorni</i>' sono sostituite dalle parole: '<i>sessanta giorni</i>'; • la parola '<i>decreto</i>' è sostituita dalla parola '<i>Piano</i>'. <u>Relazione</u> La tempistica di 30 giorni è molto restrittiva, vista la mole di documentazione che le AdSP devono raccogliere e trasmettere. Si chiede di sostituire 'decreto' con 'Piano' in coerenza con i contenuti e definizioni di cui all'art. 4-ter.	PARERE FAVOREVOLE MIT



porto. 2. Entro trentasei quarantotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le Autorità di sistema portuale provvedono, ai sensi dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, all'approvazione dei piani regolatori portuali (PRP) dei porti, inclusi nelle rispettive circoscrizioni territoriali, in cui siano tuttora in vigore piani regolatori portuali approvati antecedentemente alla data di entrata in vigore della medesima legge n. 84 del 1994. Decorso inutilmente il termine di cui al primo periodo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nomina un commissario <i>ad acta</i>, 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.	All'art. 29, comma 2, primo periodo, la parola <i>'trentasei'</i> è sostituita dalla parola: <i>'quarantotto'</i>. <u>Relazione</u> Le attuali tempistiche di redazione e approvazione dei DPSS e conseguenti PRP non consentono di garantire il rispetto della tempistica dei 36 mesi.	IN ATTESA DI RISCONTRO MIT (sulla riformulazione)
4. Gli investimenti relativi alle opere di grande infrastrutturazione autorizzati e finanziati da specifiche disposizioni di legge sono inseriti di diritto nell'accordo di programma e ne costituiscono parte integrante, previo parere obbligatorio della Regione territorialmente interessata, che si esprime, sentita l'AdSP competente entro il termine di 45 giorni, decorso il quale l'intesa si intende resa. Gli aggiornamenti di cui all'articolo 5.1, comma 6, della legge n. 84 del 1994 danno evidenza di tali investimenti e dei relativi finanziamenti che vi rimangono vincolati ai sensi delle disposizioni di legge.	All'art. 29, comma 4, primo periodo, dopo le parole <i>'parte integrante'</i> sono inserite le parole: <i>'previo parere obbligatorio della Regione territorialmente interessata, che si esprime sentita l'AdSP competente, entro il termine di 45 giorni, decorso il quale l'intesa si intende resa.'</i> <u>Relazione</u> Si inserisce questo emendamento in quanto per gli interventi già programmati e assegnati alle singole AdSP si ritiene non possa esserci un meccanismo automatico di trasferimento a Porti d'Italia, ma sia necessario verificare caso per caso l'effettiva fattibilità e opportunità di questo trasferimento	PARERE FAVOREVOLE MIT, espresso nell'incontro con il viceministro.





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

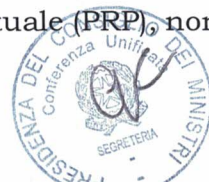
Art. 6.

(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.