

**SCHEMA DI 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**

**RELAZIONE TECNICA**

Per illustrare i profili di rilievo economico-finanziario del provvedimento in esame, si procederà, in prima istanza, ad una illustrazione degli impatti associati alle singole disposizioni, e, in seconda istanza, ad una analisi sulla complessiva sostenibilità economico-finanziaria delle innovazioni introdotte, che necessariamente devono essere lette in combinato disposto.

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

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

L'articolo 1 del disegno di legge in esame reca modifiche all'articolo 1, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (di seguito, la “**Legge 84/94**”), avente ad oggetto le finalità della legge in parola.

In particolare, viene precisato che la Legge 84/94 disciplina, altresì, la realizzazione di infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di rilevanza internazionale e nazionale per promuovere lo sviluppo integrato in rete del settore portuale anche rispetto agli obiettivi di connettività sostenibile connessi allo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e per potenziare il sistema di trasporto e dell'intermodalità mediante il rilancio degli investimenti nelle infrastrutture portuali di interesse generale.

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

**La disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.**

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

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

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

- la realizzazione delle opere infrastrutturali e degli interventi di manutenzione straordinaria che insistono nelle circoscrizioni delle AdSP, individuate dal decreto di cui all'articolo 4-ter della Legge 84/1994, sono attribuiti alla PdI;
- la realizzazione degli interventi di manutenzione ordinaria che insistono nelle circoscrizioni delle AdSP nonché degli investimenti strategici non ricompresi nel decreto di cui all'articolo 4-ter della Legge 84/1994, sono attribuiti alla AdSP competente;
- la realizzazione delle opere infrastrutturali e degli interventi di manutenzione straordinaria e ordinaria che non insistono nelle circoscrizioni delle AdSP, sono attribuiti alle Regioni.

**La disposizione, introducendo le definizioni degli interventi infrastrutturali in ambito portuale, ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Con particolare riferimento al regime degli oneri correlati a tali interventi, si rinvia al quanto descritto nella relazione all'articolo 4 del disegno di legge in esame.**

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

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

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

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

**La disposizione in esame ha carattere ordinamentale e, pertanto, dalla stessa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.**

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

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

#### **1. CLASSIFICAZIONE DEI PORTI (COMMA 1, LETTERE A), B), C), E) E F))**

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

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

In particolare, le caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali dei porti commerciali, e l'appartenenza di ogni scalo alle classi medesime sarebbero dovute essere determinate con decreto

del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con particolare riferimento all'attuale e potenziale bacino di utenza internazionale o nazionale, tenendo conto di specifici criteri.

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

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

Alla luce di quanto sopra, ferma restando la classificazione già prevista dalla Legge 84/94 (categoria I, difesa militare e alla sicurezza dello Stato; categoria II: classe I rilevanza intenzionale, classe II, nazionale e classe III regionale/interregionale) la novella in esame prevede, *ex lege*, una classificazione dei porti che si basa sulla predetta dicotomia fattuale (porti ricompresi nella circoscrizione territoriale di una AdSP o meno).

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

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

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

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

**Le disposizioni in commento hanno carattere ordinamentale e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.**

## **1. CARATTERIZZAZIONE E FUNZIONI DEI PORTI (COMMA 1, LETTERE D E E))**

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

- a) commerciale e logistica;

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

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

**Le disposizioni in commento hanno carattere ordinamentale e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.**

## **2. REGIME DEGLI ONERI (COMMA 1, LETTERA E))**

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

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

In particolare:

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

produzione industriale che operano in un porto, gli uffici o i negozi, e le sovrastrutture portuali), nei porti ricompresi nella propria circoscrizione;

- il nuovo **comma 3-septies** prevede che spetta alla regione o alle regioni interessate l'onere per la realizzazione di nuove opere infrastrutturali, per la manutenzione straordinaria e manutenzione ordinaria nei porti di cui alla categoria II, classe III (cfr. articolo 5, comma 8, terzo periodo, della Legge 84/94).

**Con particolare riferimento ai profili di carattere finanziario si conferma che, trattandosi di disposizioni già previste a legislazione vigente, la novella in esame non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. ”**

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

L'articolo 5 del disegno di legge in esame introduce un nuovo articolo 4-ter alla Legge 84/94, al fine di introdurre un nuovo strumento volto al rafforzamento di una strategia portuale nazionale: un decreto ministeriale, elaborato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per l'individuazione delle infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di rilevanza internazionale e nazionale da realizzare in via prioritaria. Tale strumento consentirà di definire le linee strategiche per il settore portuale, assicurando una visione unitaria e integrata della rete portuale italiana.

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

Il **comma 2** precisa i contenuti del suddetto decreto ministeriale, il quale dovrà:

- definire, in ordine di priorità, l'elenco degli interventi strategici di realizzazione di nuove opere infrastrutturali e di manutenzione straordinaria nelle aree ricomprese nella circoscrizione delle autorità di sistema portuale, da affidare in concessione alla Porti d'Italia S.p.A.;
- provvedere al finanziamento, anche a stralcio, dei suddetti interventi mediante le risorse del Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo istituito dal nuovo articolo 27-bis della Legge 84/94.

Al fine di garantire il necessario coordinamento con la pianificazione di livello locale, il **comma 3** stabilisce che l'elenco degli interventi strategici definito con decreto ministeriale è trasmesso a ciascuna AdSP territorialmente competente per l'acquisizione dei pareri dell'autorità marittima, dell'ufficio di sanità marittima, aerea e di frontiera (USMAF), dell'azienda sanitaria locale e del

comando provinciale dei vigili del fuoco, che sono prodromici all'approvazione ed esecuzione degli interventi affidati alla Porti d'Italia S.p.A.

Infine, il **comma 4** disciplina le modalità di aggiornamento dell'elenco, cui si procede, almeno a cadenza quinquennale, secondo le medesime modalità previste per la sua prima definizione, tenuto conto dello stato di avanzamento degli interventi, nonché dei nuovi fabbisogni di sviluppo in rete del settore portuale.

Per gli interventi di competenza delle regioni, da realizzare in conformità ai piani regionali dei trasporti o ai piani di sviluppo economico-produttivo, si prevede che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti – sentita la Conferenza Stato-regioni – emani apposite direttive di coordinamento. Trattasi di previsione, traslata nel presente articolo per ragioni sistematiche, già contenuta nell'articolo 5, comma 11, della Legge 84/94, che viene conseguentemente abrogato ad opera dell'articolo 6 del disegno di legge.

**La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.** Le attività prodromiche alla redazione e approvazione del decreto da parte delle amministrazioni coinvolte saranno svolte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. In particolare, per quanto attiene alle competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il decreto sarà elaborato dalla Direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità e dalla Struttura tecnica di missione di cui all'articolo 223, comma 3, del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36. In relazione al finanziamento degli interventi si rinvia all'analisi sulla complessiva sostenibilità economico-finanziaria delle innovazioni introdotte.

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

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

<b>Lettera</b>	<b>Commento</b>
a)	<p>La novella interviene sul comma 1 al fine garantire un coordinamento ed un raccordo tra il DPSS e il nuovo strumento di programmazione. In particolare, si precisa che il DPSS e i suoi contenuti devono essere coerenti con l'accordo di programma.</p> <p>Inoltre, la novella interviene sul comma 1, lettera b), al fine di recepire i contenuti della citata sentenza della Corte Costituzionale che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 4, comma 1-septies, lettera a), del decreto-legge n. 121 del 2021, come convertito, nella parte in cui sostituisce l'articolo 5, comma 1, lettera b), della legge n. 84 del 1994, limitatamente alle parole “che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorità di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale”.</p>
b)	La novella interviene sul comma 1-bis, al fine di recepire i contenuti della citata

	<p>sentenza della Corte Costituzionale che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 4, comma 1-septies, lettera a), del decreto-legge n. 121 del 2021, come convertito, nella parte in cui, sostituendo l'articolo 5, comma 1-bis, della legge n. 84 del 1994, non prevede che «In caso di mancanza di accordo si applicano le disposizioni di cui all'art. 14-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241 in quanto compatibili».</p> <p>È stata pertanto recepita la modifica, apportato modifiche di coordinamento con la nuova procedura.</p>
c)	<p>La novella introduce un nuovo comma 01-ter che prevede una procedura semplificata per la revisione del DPSS quando nell'accordo di programma sono inclusi interventi che per la loro realizzazione richiedono una modifica delle scelte operate in termini di ripartizione degli ambiti portuali e di individuazione dei collegamenti infrastrutturali. Tale semplificazione consiste nel mancato coinvolgimento della conferenza di servizi e della conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP. Ciò, in considerazione del fatto che il processo di approvazione dell'accordo già tengono in debita considerazione i vari attori coinvolti. È opportuno prevedere una procedura di massima semplificazione anche alla luce della cadenza annuale di aggiornamento dell'accordo di programma.</p>
d)	<p>La novella interviene sul comma 1-ter e reca misure di coordinamento con le modifiche apportate all'articolo 4, comma 3. In particolare, si precisa che il PRP individua per ciascuna area ricompresa nell'ambito, le destinazioni d'uso omogenee, in termini di carichi urbanistici ed ambientali, ammesse nell'ambito delle categorie funzionali di cui all'articolo 4, comma 3. Inoltre, per ragioni di carattere sistematico, viene soppresso il secondo periodo, recante una disciplina transitoria inerente alla corretta interpretazione della funzione caratterizzante delle aree portuali e retroportuali, per essere trasfuso tra le norme finali e di coordinamento contenute nell'articolo 29 del presente disegno di legge.</p>
e)	<p>La novella interviene sul comma 1-quinquies al fine di precisare che, ai fini dell'adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario nonché agli attraversamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operatività del porto individuati nel DPSS, l'ente competente vi provvede sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.</p>
f)	<p>La novella interviene sul comma 1-sexies al fine di introdurre misure di raccordo tra il PRP e l'accordo di programma: trattasi dello strumento <b>“variante mediante accordo di programma”</b>. Come anticipato, qualora risulti necessario realizzare opere incluse nell'accordo di programma che siano in contrasto con il PRP vigente, la determinazione conclusiva della conferenza di servizi in ordine alla localizzazione dell'opera inclusa nell'accordo di programma ai sensi dell'articolo 38, comma 10, del codice dei contratti pubblici ha effetto di variante al PRP, costituendo quest'ultimo</p>

	<p>l'unico strumento di pianificazione e governo del territorio in ambito portuale.</p> <p>Ciò, in considerazione del fatto che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- i progetti inseriti nell'accordo di programma devono essere almeno nella forma di DOCFAP;</li> <li>- gli interventi allo stadio del PFTE sono soggetti all'approvazione della conferenza dei servizi ed alla procedura di VIA.</li> </ul>
g)	La novella abroga il comma 1-septies in aderenza a quanto sancito dalla sentenza della Corte costituzionale che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 4, comma 1-septies, lettera a), del decreto-legge n. 121 del 2021, come convertito, nella parte in cui inserisce il comma 1-septies nell'articolo 5 della Legge 84/94.
h)	La novella interviene sul comma 2, al fine di chiarire che i PRP delineano l'assetto complessivo delle opere infrastrutturali.
i)	La novella interviene sul comma 2-bis, lettera b), al fine di introdurre misure di semplificazione dell'iter di approvazione del PRP prevedendo che il PRP sia trasmesso <u>contestualmente</u> al comune e alla regione interessati nonché al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Consiglio superiore dei lavori pubblici per l'espressione del rispettivo parere.
l)	<p>La novella abroga il comma 3 in conseguenza delle modifiche apportate all'articolo 4 in merito alla nuova classificazione portuale.</p> <p>Al riguardo appare opportuno ricordare che il comma 3 prevede che nei <i>"porti di cui alla categoria II, classe III, con esclusione di quelli aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lettera e), l'ambito e l'assetto complessivo del porto sono specificati dal PRP, che individua, altresì, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate"</i>.</p> <p>Tale formulazione non appare più attuale nella misura in cui, come si è detto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- i porti di categoria II, classe III sono quelli non ricadenti nella circoscrizione territoriale di una autorità di sistema portuale;</li> <li>- nella circoscrizione territoriale di una autorità di sistema portuale i porti sono classificati <i>ex lege</i> come internazionali (classe I) o nazionali (classe II);</li> <li>- il PRP è lo strumento di pianificazione proprio delle AdSP.</li> </ul> <p>Pertanto, l'ambito e l'assetto complessivo dei porti regionali o interregionali non possono essere specificati nel PRP ma piuttosto da un piano regolatore approvato dalla regione ai sensi del successivo comma 3-bis.</p>
m)	La novella interviene sul comma 3-bis al fine di coordinare la disposizione con le modifiche apportate all'articolo 4 in merito alla nuova classificazione portuale.
n)	La novella interviene sul comma 3-ter, al fine di ridurre le tempistiche di approvazione

	<p>del PRP. In particolare, si prevede che unitamente alla trasmissione del PRP (adottato dal Comitato di gestione ai sensi del comma 2-bis, lettera a)) ai soggetti competenti per l'espressione dei pareri, lo stesso sia sottoposto alla procedura di VAS.</p> <p>Inoltre, è introdotta una disciplina per l'approvazione dello strumento della variante generale.</p>
o)	<p>La novella interviene sul comma 4 al fine di modificare l'istituto della "variante-stralcio". Come anticipato, la formulazione appare superata in considerazione del fatto che tale variante era stata ideata per apportare modifiche ai piani regolatori "relativi al singolo scalo" nella vigenza dello strumento di pianificazione (soppresso dal correttivo del 2017) che prevedeva un <u>unico piano regolatore di sistema portuale</u> (l'insieme dei PRP, che dovevano essere approvati congiuntamente).</p> <p>Nella misura in cui, a legislazione vigente, è invece prevista l'adozione di un PRP per ciascun porto, non ha ragion d'essere la locuzione "variante a stralcio relativa al singolo scalo".</p> <p>Alla luce di quanto sopra la novella in esame prevede che il Presidente dell'Autorità di sistema portuale, autonomamente o su richiesta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, della regione o del comune interessato, può promuovere e proporre al Comitato di gestione, per la successiva adozione, varianti <u>localizzate</u> (e pertanto relative ad aree del porto ovvero porzioni di esse) al PRP concernenti le categorie funzionali assegnate alle aree portuali e retroportuali, nonché i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio.</p>
p)	La novella interviene sul comma 4-bis al fine di introdurre misure di semplificazione per l'adozione di tali varianti. Ed invero si prevede l'applicazione dei termini ridotti previsti per l'adozione di varianti generali.
q)	La novella abroga il comma 4-ter, essendo venuta meno la competenza regionale sull'approvazione dei PRP. Ai sensi del comma 1-quinquies la pianificazione delle aree portuali e retro-portuali è competenza esclusiva delle AdSP.
r)	La novella interviene sul comma 5 al fine di introdurre misure di semplificazione per apportare modifiche al PRP. In particolare, si prevede che possa essere utilizzato lo strumento dell'adeguamento tecnico funzionale anche per consentire il mutamento di destinazione d'uso nell'ambito della medesima categoria funzionale, costituendo modifica non sostanziale della struttura del PRP.
s)	La novella interviene sul comma 5-bis al fine di operare gli opportuni coordinamenti con la nuova ripartizione delle competenze in ambito portuale.
t)	La novella interviene sul comma 5-ter al fine di aggiornare i riferimenti normativi al nuovo codice dei contratti pubblici.

u)	La novella reca un coordinamento al comma 7 in materia di funzioni amministrative regionali, in coerenza con quanto previsto dalle modifiche introdotte all'articolo 4 della Legge 84/94 in materia di classificazione dei porti.
v)	<p>La novella prevede l'abrogazione dei commi 8, 9, 10 e 11.</p> <p>In particolare, le disposizioni di cui commi 8 e 9 sono trasposte nell'articolo 4 dedicato anche al regime degli oneri, mentre le disposizioni di cui ai commi 10 e 11 sono trasposte o assorbite nel nuovo articolo 4-ter della Legge 84/94.</p>

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

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

Va da sé che l'attività richiesta agli enti territoriali per una variante è intrinsecamente meno complessa e onerosa rispetto all'istruttoria richiesta per un PRP ex novo.

Da un lato, in caso di adozione di un PRP ex novo, gli enti devono esaminare l'intero impianto di pianificazione, valutandone l'impatto complessivo sul territorio. Il termine di 45 giorni è commisurato a questa complessità.

Dall'altro, in caso di variante generale, gli enti operano su uno strumento (il PRP) già esistente, analizzato e approvato. L'istruttoria della variante si concentra unicamente sulle modifiche proposte rispetto all'impianto esistente.

A ciò si aggiunga che il parere richiesto agli enti territoriali non è una valutazione onnicomprensiva. Come specificato dal comma 2-bis, lettera b) – richiamato anche per la procedura di variante – tale parere è circoscritto: “...limitatamente alla coerenza [...] con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti...”.

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

Data la natura dell'attività (verifica di coerenza) e l'oggetto dell'analisi (modifiche a un piano già noto e non un piano ex novo), la riduzione del termine da 45 a 30 giorni (una

contrazione di 15 giorni) costituisce una misura di accelerazione e efficientamento amministrativo.

Tale attività non richiede l’istituzione di nuovi uffici, l’assunzione di personale o l’acquisizione di nuove strumentazioni, ma rientra pienamente nelle funzioni amministrative ordinarie già in capo agli enti.

Si ritiene, pertanto, che la velocizzazione dell’istruttoria possa essere agevolmente assorbita dalle strutture esistenti, mediante una semplice prioritizzazione delle pratiche, operando nell’ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e senza determinare, conseguentemente, nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

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

L’articolo 7 del disegno di legge in esame inserisce un nuovo articolo 5.1 alla Legge 84/94 volto a disciplinare l’accordo di programma.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Sotto il profilo finanziario, la norma reca disposizioni di semplificazione e procedurali e come tale non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate nell'ambito del nuovo procedimento autorizzativo svolgono le proprie attività con le risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente.**

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

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

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

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

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

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

- a) lo svolgimento, in **regime di concessione**, dei servizi di interesse pubblico generale (SIEG) ai sensi dell'articolo 106 TFUE connessi alla realizzazione di investimenti strategici di rilevanza internazionale e nazionale in opere infrastrutturali e in interventi di manutenzione straordinaria nei porti di categoria II, classi I e II individuate dal decreto di cui all'articolo 4-ter, nonché delle attività strumentali all'efficiente erogazione di tali servizi, anche mediante la stipula di convenzioni con le autorità di sistema portuale per il coordinamento delle attività di comune interesse, fatta eccezione per le attività non connesse al trasporto, inclusi gli impianti di produzione industriale che operano in un porto, gli uffici o i negozi, e per le sovrastrutture portuali;
- b) lo svolgimento, in **regime di mercato**, all'estero o in Italia di attività di progettazione e realizzazione di opere infrastrutturali attinenti alle attività marittime e portuali, nonché la realizzazione di consulenze, studi, ricerche, servizi anche di ingegneria nel settore delle infrastrutture portuali, compresi gli interventi intermodali. Si pensi, a titolo esemplificativo, alle attività di predisposizione di servizi portuali aggiuntivi a favore dei concessionari delle AdSP e di realizzazione di investimenti nelle aree portuali esterne alle circoscrizioni delle AdSP e adibite alla nautica da diporto, ovvero all'acquisizione di partecipazioni in altre società di settore.

Il **comma 3** autorizza il Ministero dell'economia e delle finanze a partecipare al capitale sociale e a rafforzare la dotazione patrimoniale della Porti d'Italia S.p.A. da sottoscrivere e versare anche in più fasi e per successivi aumenti di capitale o della dotazione patrimoniale, ferma restando la possibilità di successivi apporti stabiliti, tenuto conto del piano industriale della Società, dal Ministro dell'economia e delle finanze, di intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Si prevede che le azioni siano interamente attribuite al Ministero dell'economia e delle finanze, che eserciterà i diritti dell'azionista d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Inoltre, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono attribuite funzioni di controllo, vigilanza tecnica e operativa sulla Società in ordine alle attività svolte in regime di concessione.

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

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

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

**”Con particolare riferimento alla capitalizzazione della società si rappresenta quanto segue. La disposizione prevede che alla copertura degli oneri si provveda a valere sugli avanzi di amministrazione disponibili delle AdSP, subordinando tale utilizzo a una specifica autorizzazione del Ministero dell'economia e delle finanze, da rilasciarsi nel rispetto dei saldi di finanza pubblica.**

**Tale meccanismo è preordinato a garantire l'invarianza finanziaria dell'operazione. Le AdSP sono incluse nel perimetro del Conto Economico Consolidato della Pubblica Amministrazione (CEPA) e, pertanto, i loro avanzi concorrono positivamente alla formazione del saldo. Un loro utilizzo per la patrimonializzazione, configurandosi come spesa in conto capitale, determinerebbe un potenziale peggioramento dell'indebitamento netto.**

**Tuttavia, la norma stessa neutralizza tale potenziale impatto. L'architettura della disposizione, infatti, non autorizza una spesa certa e immediata, ma introduce un**

**meccanismo procedurale che condiziona l'efficacia della spesa a una verifica *ex-post* della sua sostenibilità. L'autorizzazione del MEF costituisce pertanto un atto tecnico-contabile vincolato alla verifica della piena compatibilità dell'operazione con gli obiettivi programmatici.**

**In termini operativi, il MEF rilascia tale autorizzazione qualora, in sede di monitoraggio dei conti pubblici (nelle finestre di programmazione del DEF o della NADEF), emergano margini finanziari disponibili derivanti da un andamento tendenziale della finanza pubblica migliore rispetto agli obiettivi prefissati.**

**La norma, pertanto, non reca nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in quanto l'onere potenziale è sterilizzato *ex-ante* dalla clausola di salvaguardia finanziaria che ne subordina l'effettivo realizzo alla concreta disponibilità di risorse.**

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

Il nuovo **articolo 5-quater** disciplina le attività svolte dalla Porti d'Italia S.p.A. in regime di concessione. Al riguardo, il **comma 1** individua l'oggetto di tale concessione, avente la durata di 99 anni, nello svolgimento dei servizi di interesse pubblico generale connessi alla realizzazione di investimenti in opere infrastrutturali primarie e alla manutenzione straordinaria delle stesse nei porti di categoria II, classi I e II come individuati dal decreto di cui all'articolo 4-ter della Legge 84/94, nonché delle relative attività strumentali. Pertanto, sono conferiti in concessione alla Società tutte le attività, nonché i diritti, già attribuiti o riservati per legge o con atti amministrativi alle Autorità di sistema portuale in relazione ai suddetti compiti.

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

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

In particolare, la partecipazione di soggetti privati può configurarsi:

- (i) nel caso in cui la PdI affidi la realizzazione delle opere mediante lo strumento della concessione, anche ricorrendo alla finanza di progetto di cui all'articolo 193 del codice dei contratti pubblici. In tal caso l'aggiudicatario potrà costituire una società di scopo per la realizzazione dei lavori e la gestione dell'opera; ovvero

- (ii) nel caso in cui la PdI, per la realizzazione delle opere, intenda ricorrere forme di partenariato pubblico-privato istituzionalizzato (PPPI), mediante la costituzione di una società *ad hoc* con capitale misto pubblico-privato, ai sensi dell'articolo 174, comma 4, del codice dei contratti pubblici, anche in aderenza ai valori costituzionali di sussidiarietà orizzontale.

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

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

Il **comma 4** dispone che la concessione alla Società è assentita con decreto entro il 31 luglio 2026 dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di intesa, per quanto attiene agli aspetti finanziari, con il Ministro dell'economia e delle finanze. Si precisa che la disciplina di detta concessione sarà stabilita nella convenzione di concessione, ove, tra l'altro, saranno definite le modalità di realizzazione delle prestazioni da parte della Società, secondo le disposizioni e le procedure previste a legislazione vigente, ivi compreso il ricorso ai contratti di concessione a terzi, per la manutenzione, il miglioramento e l'adeguamento dei porti della Rete italiana della portualità e per la realizzazione di nuove opere portuali, nonché gli obblighi connessi a tali attività.

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

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

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

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

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

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

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

**La disposizione ha carattere ordinamentale, limitandosi a descrivere le attività che potrà svolgere la PdI in regime di mercato.**

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

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

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

In secondo luogo, la convenzione-quadro regolerà le modalità di affidamento congiunto da parte della PdI e delle AdSP territorialmente competenti, anche mediante ricorso alla finanza di progetto

e in coerenza con quanto previsto dal citato decreto ministeriale n. 202 del 2022, delle concessioni miste di lavori e servizi aventi ad oggetto la realizzazione di un intervento incluso nell'accordo di programma e la gestione dei servizi portuali nella medesima area e nelle relative pertinenze.

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

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

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

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

**La disposizione, regolando il quadro entro cui viene sottoscritta la convenzione, non comporta, di per sé, nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Tale aspetto trova conferma nella clausola di invarianza finanziaria, la quale prevede che, in sede di sottoscrizione della convenzione-quadro, le parti si impegnano ad attuare le relative attività con le risorse umane, tecniche e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Con particolare riferimento al trasferimento dei dipendenti delle AdSP, si rinvia all'articolo 23.**

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

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

- 1) può stipulare, per le sue esigenze, contratti di lavoro autonomo e di lavoro subordinato (**comma 1**), ferma restando la possibilità di avvalersi, per l'espletamento delle attività

tecniche e scientifiche e dell'attività di direzione dei lavori funzionali alla realizzazione delle attività svolte in regime di concessione, del personale delle società partecipate dallo Stato, in regime di distacco, fino a un contingente massimo di 150 unità, il cui trattamento economico fondamentale e accessorio è a carico della società (**comma 2**);

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

**La possibilità per la PdI di stipulare, con oneri a suo carico, contratti di lavoro autonomo e di lavoro subordinato ovvero di stipulare apposite convenzioni, anche a titolo oneroso, con società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato ai fini dell'assistenza tecnica, operativa e gestionale, trova propria copertura nell'ambito del fabbisogno di capitale della nuova società, quantificato a regime in 500 milioni di euro, importo che il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato a sottoscrivere (cfr. articolo 5-ter).**

**Inoltre, la possibilità per la PdI di avvalersi, con oneri a suo carico, del personale delle società partecipate dallo Stato, in regime di distacco fino ad un contingente massimo di 150 unità di personale non comporta alcun rischio di determinare un eccessivo depauperamento di risorse umane delle amministrazioni di provenienza, essendo tale istituto subordinato alla**

**conclusione di apposti protocolli d'intesa di cui all'articolo 23-bis, comma 7, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165. Al riguardo si evidenzia che, ai sensi del suddetto articolo 23-bis, comma 1, le amministrazioni di appartenenza possono negare il distacco in ragione di "preminenti esigenze organizzative" e che, in ogni caso, la norma configura l'eventuale convenzione come facoltà e non come obbligo. Essa, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.**

**Le restanti disposizioni hanno carattere ordinamentale e non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.**

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

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

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

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

Al comma 4 del medesimo articolo 6 vengono apportate modifiche volte a circoscrivere i compiti delle AdSP in considerazione del trasferimento di alcuni di essi alla PdI.

I commi 9-ter e 9-quater dell'articolo 6 in questione, concernenti, rispettivamente, l'attività di prelievo autoritativa delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 16 della Legge 84/94, e la natura dei canoni di spettanza delle AdSP, sono modificati al fine di escludere la presenza di aiuti di Stato nel sistema di tassazione dei porti italiani attualmente in vigore in favore delle AdSP.

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

In particolare, come si è avuto modo di illustrare, il predetto articolo 2 prevede l'istituzione fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di rilevanza internazionale e nazionale alimentato, tra l'altro, da una percentuale compresa tra il 15 e il 25% delle predette tasse. Alla luce della necessità di scorporare la predetta percentuale sono apportate modifiche al comma 9-ter volte a circoscrivere la quota di risorse che possono essere destinate dalle AdSP alle copertura delle spese ed investimenti. Sotto altro profilo, si specifica che la rendicontazione circa l'utilizzo delle predette risorse, ai fini dell'esercizio dei poteri di vigilanza di cui all'articolo 12 della Legge 84/94, deve essere tempestivamente trasmessa dalle AdSP al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

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

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

Pertanto, vincolando espressamente il risparmio fiscale alla “copertura dei costi di cui al comma 9-ter, terzo periodo”, la norma stabilisce una corrispondenza diretta e specifica tra il beneficio fiscale (la deduzione) e la copertura di costi specifici. A tal fine la norma precisa che tali risorse confluiscano nell’avanzo di amministrazione vincolato di ciascuna Autorità di sistema portuale.

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

Ciò posto, appare altresì opportuno chiarire gli introiti derivanti da tali canoni che effettivamente rimarrebbero nelle disponibilità delle AdSP sono ridotti ad opera dell’articolo 27 del disegno di legge in esame, nella misura in cui parte di essi confluiscano nel fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di rilevanza internazionale e nazionale.

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

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

Infine, la disposizione in esame aggiunge un nuovo comma 14-bis, il quale, nell’ottica di introdurre precisi criteri per la revisione del numero delle Autorità di sistema portuale al fine di realizzare economie di scala e di efficienza, prevede che, al verificarsi, per la terza volta nell’arco

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

**Pertanto, la disposizione in esame, che si limita per lo più a introdurre modifiche di mero coordinamento o di chiarimento normativo, ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.**

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

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

**La disposizione, finalizzata ad assicurare una omogenea applicazione dei criteri di calcolo dei canoni all'interno delle circoscrizioni delle Autorità di sistema portuale, presenta i caratteri della neutralità finanziaria.**

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

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

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

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

**La disposizione, nel limitarsi a ridefinire i poteri e i compiti del Presidente dell'Autorità di**

**sistema portuale e coordinarli con i nuovi compiti affidati alla PdI, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.**

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

L'articolo 14 del disegno di legge in esame apporta alcune modifiche all'articolo 9 della Legge 84/94 che disciplina il Comitato di gestione, integrandone la composizione con un componente designato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche al fine di rafforzare il coordinamento e il controllo dello stesso sulle Autorità di sistema portuale.

Al riguardo, appare opportuno precisare quanto previsto dall'articolo 29, comma 14, del disegno di legge in esame, il quale prevede che i componenti del Comitato di Gestione già nominati, mantengono la propria carica fino alla scadenza naturale del rispettivo mandato, senza necessità di alcuna nuova nomina o conferma.

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

**Con particolare riferimento ai profili finanziari si evidenzia che la partecipazione al comitato di gestione del rappresentante del Ministero sarà svolta a titolo gratuito e che gli eventuali rimborsi spesa saranno a carico dell'amministrazione che provvederà con le risorse disponibili a legislazione vigente. Medesime considerazioni valgono per la partecipazione del rappresentante della PdI. Pertanto, la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.**

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

Infine, nel disciplinare le modalità di determinazioni dei canoni delle concessioni, viene fatto rinvio ai criteri generali previsti dall'articolo 18 nonché nei decreti di cui all'articolo 16, comma 4, e all'articolo 18, commi 1 e 3.

**Le disposizioni hanno carattere ordinamentale e dalle stesse non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.**

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

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

**La disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.**

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

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

**La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, atteso che il comma 2 dell'articolo 11-bis prevede che i componenti dell'Organismo partecipano a titolo gratuito e che gli e rimborsi spese sono a carico delle amministrazioni, enti e associazioni che designano i rispettivi rappresentanti.**

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

L'articolo 16 del disegno di legge in esame modifica l'articolo 11-ter, comma 1, della Legge 84/94, al fine di ridefinire i compiti della Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, in conseguenza della costituzione della Porti d'Italia S.p.A.

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

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

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

L'articolo 18 del disegno di legge in esame modifica l'articolo 12 della Legge 84/94, prevedendo, in primo luogo, l'inserimento di un nuovo comma 2-bis, finalizzato a subordinare l'avvio delle procedure di evidenza pubblica relative al rilascio, da parte dell'autorità di sistema portuale, delle concessioni di cui all'articolo 18 della medesima legge 84/94 aventi durata superiore a venti anni, al previo parere vincolante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Mediante l'inserimento di un nuovo comma 4-bis, si prevede, infine, che a decorrere dall'esercizio di bilancio 2027, le Autorità di sistema portuale adottano il proprio bilancio in osservanza dei principi e delle regole del sistema di contabilità economico-patrimoniale unico definiti con apposito decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

**La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.**

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

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

In considerazione della rimodulazione delle risorse portuali, l'articolo 13 della Legge 84/94 viene modificato al fine di chiarire che le entrate delle AdSP devono essere considerate al netto delle

quote dei canoni, della quota dei proventi di autorizzazioni portuali e della quota delle tasse di ancoraggio e tasse portuali che dovranno essere riversate al Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo volto a promuovere la realizzazione degli interventi inclusi nell'accordo di programma definito tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Porti di Italia S.p.A.

**Con riferimento ai profili di carattere finanziario, la rimodulazione delle entrate delle AdSP operata in considerazione dell'istituzione del fondo di cui al nuovo articolo 27-bis della Legge 84/94 non incide sulla sostenibilità finanziaria delle Autorità, come si evince dall'approfondimento economico-finanziario che segue. Pertanto, la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.**

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

La disposizione in esame introduce un nuovo articolo 13-bis volto a disciplinare le risorse finanziarie della PdI.

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

Il comma 2 prevede che, per lo svolgimento delle sue funzioni, sono attribuite alla PdI (i) le risorse del Fondo di funzionamento di cui all'articolo 27-bis; (ii) una somma prevista alla voce «oneri di investimento» compresa nel quadro economico di ciascun progetto delle opere incluse nell'accordo di programma. Tale ammontare è commisurato sino al limite massimo del 12,5% dell'importo complessivo lordo dei lavori ed è desunto dal quadro economico.

Ai sensi del comma 3, al di fuori dell'accordo di programma, sarà comunque prevista la possibilità che lo Stato eroghi contributi diretti alla società per la gestione di situazioni imprevedibili e non imputabili alla società ed emergenze, come le calamità naturali.

**La disposizione, nel definire le fonti di finanziamento della società, non introduce nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Le entrate destinate agli interventi (comma 1) e al funzionamento (comma 2) sono infatti integralmente assicurate attraverso la rimodulazione di risorse già destinate al settore portuale (canoni, tasse e fondi), come disciplinato dall'Articolo 27-bis.**

**Nello specifico, la componente degli “oneri di investimento” (comma 2) non costituisce un costo aggiuntivo, ma una riallocazione efficiente di risorse già stanziate all'interno dei quadri economici delle singole opere, rappresentandone una componente intrinseca del costo.**

**Gli eventuali contributi diretti per situazioni emergenziali (comma 3), data la loro natura imprevedibile e non imputabile, troveranno copertura nell'ambito degli stanziamenti di bilancio disposti a legislazione vigente per fronteggiare tali eventi.**

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

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

**La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.**

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

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

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

**La disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.**

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

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

**La disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.**

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

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

Nel dettaglio, al **comma 1**, sono apportate modifiche di coordinamento con la nuova governance del sistema portuale.

L'inserimento di un nuovo **comma 1-bis** assicura che, prima dell'avvio di una nuova procedura per l'affidamento di una concessione, sia data piena pubblicità a qualsiasi nuovo progetto,

investimento o proposta di rinnovo presentati da un operatore economico, incluso il concessionario uscente, e che siano chieste le controproposte di terzi interessati entro un termine non inferiore a 60 giorni. In particolare, la disposizione prevede che ove le concessioni di lavori o servizi per il cui rilascio è competente l’Autorità di sistema portuale siano affidate sulla base di procedure ad evidenza pubblica avviate su istanza di parte, la medesima Autorità, allo scopo di garantire la piena pubblicità della presentazione della proposta, è tenuta a darne notizia nella sezione «Amministrazione trasparente» del proprio sito istituzionale. In tali casi, si prevede, altresì, che l’AdSP debba provvedere ad indicare un termine, comunque non inferiore a sessanta giorni, commisurato alla complessità del progetto, per la presentazione da parte di altri operatori economici di proposte relative al medesimo intervento. Inoltre è altresì previsto che le autorità di sistema portuale danno altresì notizia nella sezione «Amministrazione trasparente» del proprio sito istituzionale dell’avvio delle procedure di evidenza pubblica relative al rilascio delle concessioni di cui all’articolo 18. Le autorità di sistema portuale trasmettono, entro il trenta settembre di ciascun anno, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti i calendari delle procedure di evidenza pubblica relativi alle concessioni in scadenza, secondo il modello definito con decreto direttoriale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I calendari di cui al terzo periodo sono pubblicati nel sito internet istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro i successivi due mesi. In sede di prima applicazione della presente disposizione, i calendari recano evidenza dell’elenco degli affidamenti programmati fino al 2033.

Al **comma 7** sono apportate modifiche di coordinamento volte a delineare le competenze delle AdSP nel rilascio delle concessioni miste di lavori e di servizi.

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

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

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

**Dall’attuazione delle presenti disposizioni non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Con particolare riferimento agli ulteriori oneri posti a carico delle AdSP ai sensi dei nuovi commi 1-bis e 12-ter, le stesse provvedono con proprie risorse umane e finanziarie.**

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

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

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

**La novella si limita ad operare un coordinamento e dalla stessa non derivano pertanto nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.**

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

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

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

Dal punto di vista **giuridico**, il trasferimento del personale da un ente all'altro non trova particolari impedimenti in considerazione del fatto che il lavoro alle dipendenze delle AdSP è di tipo **privatistico**. Infatti, l'articolo 10, comma 6, della Legge 84/94 prevede espressamente che i rapporti di lavoro del personale alle dipendenze delle Autorità di sistema portuale sono di diritto privato e rientrano nel regime normativo del Codice civile, delle leggi sui rapporti di lavoro subordinato nell'impresa, nonché dei contratti collettivi nazionali di lavoro. A riprova di ciò, l'articolo 6, comma 5, della citata legge n. 84 del 1994 prevede che alle AdSP non trovi applicazione il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, se non con esclusivo riferimento ai principi generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche. Tale impostazione è stata peraltro confermata dalla recente sentenza n 133 del 2023, nella quale la Corte costituzionale ha affermato che, nonostante l'espressa qualificazione normativa delle AdSP quali enti pubblici non economici, la scelta del legislatore di regolare questi rapporti di lavoro secondo modelli propri del diritto privato appare giustificata dal perseguimento del buon andamento e dell'efficienza dell'amministrazione delle Autorità portuali (ora AdSP), così come istituite e configurate dalla legge n. 84 del 1994.

**Dal punto di vista numerico, il personale delle AdSP si attesta attualmente su circa 1540 unità (a fronte di una pianta organica di circa 190 unità), per una spesa complessiva pari a 137.315.923 di euro annui (dati a consuntivo 2024).**

**Tenuto conto della natura delle funzioni trasferite e delle risorse destinate al finanziamento delle attività di parte corrente della Porti d'Italia S.p.A., si stima che il personale da trasferire corrisponda a circa il 25% del personale attualmente inquadrato nelle AdSP, corrispondente ad un costo annuale per le AdSP di circa 32 milioni di euro.**

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

<b>Conto economico a valore aggiunto AdSP</b>	2024	Post S.p.A.	Differenza
Ricavi operativi	728.214.005 €	508.644.740 €	-219.569.265
Costi esterni	177.551.720 €	133.163.790 €	-44.387.930
Valore aggiunto	550.662.286 €	375.480.950 €	-175.181.335
Costo del personale	137.315.923 €	105.609.676 €	-31.706.247
Margine operativo lordo (EBITDA)	413.346.363 €	269.871.274 €	-143.475.089
Risultato operativo (EBIT)	122.060.761 €	139.347.326 €	17.286.565
Risultato prima delle imposte	100.214.341 €	117.500.906 €	17.286.565

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

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

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

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

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

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

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

**La disposizione prevedendo, mediate la stipula di apposita convenzione, il trasferimento del personale e delle relative risorse è idonea ad assicurare l'assenza di maggiori oneri per la finanza pubblica. Nel complesso, dall'attuazione delle disposizioni del presente articolo non discendono nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, stante l'obiettivo di razionalizzare delle competenze attribuite alla nuova Società e l'allocazione delle risorse umane, in modo da realizzare economie di gestione.**

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

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

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

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

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

L'**articolo 27** esame reca disposizioni volte ad assicurare il finanziamento degli interventi strategici di realizzazione di nuove opere infrastrutturali e di manutenzione straordinaria individuati con il decreto ministeriale di cui all'articolo 1, comma 1.

Al riguardo, il **comma 1** prevede che, al fine di promuovere la realizzazione dei suddetti interventi, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo, alimentato su base annua (a decorrere dalla data di avvio dell'operatività della Società) dalle seguenti componenti:

- a) la quota dei canoni di concessione delle aree demaniali e delle banchine comprese nell'ambito portuale, nonché delle aree demaniali comprese nelle circoscrizioni territoriali, relativa alla componente investimenti, finalizzata al recupero dei costi di costruzione, manutenzione, esercizio e sviluppo dell'infrastruttura portuale sostenuti direttamente o indirettamente dallo Stato;
- b) da una percentuale compresa tra il 15 e il 25% delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 16 della L. 84/94;
- c) le risorse disponibili attualmente iscritte nei fondi destinati allo sviluppo delle infrastrutture portuali.

Quanto alla **componente sub (a)**, il **comma 2** specifica che la quota dei canoni concessori relativa alla componente investimenti è individuata con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei

trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, operando una distinzione a seconda che si tratti di “nuove” o “vecchie” concessioni.

Al riguardo, appare necessario precisare che il successivo **comma 3** prevede che una percentuale della quota dei canoni individuata ai sensi del comma 2 sia destinata a garantire il funzionamento della PdI. A tal fine la predetta disposizione prevede l'istituzione di un fondo nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (“Fondo di funzionamento”). Con il decreto relativo all'approvazione dell'atto costitutivo, dello statuto e della data di avvio di operatività della società, è definita, in sede di prima applicazione, la percentuale delle risorse individuate da iscrivere nel predetto Fondo, tenuto conto del personale trasferito ai sensi dell'articolo 23 e delle spese generali di funzionamento della società. Tale percentuale può essere aggiornata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, tenuto conto delle risorse assegnate alla società ai sensi del successivo comma 7 (i.e. oneri di investimento).

Quanto alla **componente sub (b)**, il **comma 4** specifica che entro il 31 ottobre di ciascun anno, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, è determinata, nell'ambito delle menzionate soglie del 15 e 25%, la percentuale delle tasse da assegnare per il successivo esercizio finanziario al fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo. Si prevede, inoltre, che, in sede di prima applicazione, il decreto in argomento garantisce in ogni caso, attraverso la determinazione della percentuale delle tasse destinate a confluire nel fondo, una dotazione del fondo non inferiore a 197 milioni di euro annui, comprensivi della quota dei canoni concessori relativa alla componente investimenti. Il **comma 5** disciplina le modalità di riversamento di tali somme.

Quanto alla **componente sub(c)**, il **comma 6** prevede che il fondo sia altresì alimentato dalle risorse disponibili attualmente iscritte nei fondi destinati allo sviluppo delle infrastrutture portuali, autorizzando, allo scopo, il Ministro dell'economia e delle finanze ad apportare le necessarie variazioni di bilancio. Ciò, fatta eccezione per le risorse autorizzate a favore degli interventi in corso di realizzazione per i quali non sia disposto il subentro della società alle competenti autorità di sistema portuale.

Pertanto, ai sensi del **comma 7**, le risorse iscritte nel fondo (derivanti dalle tre componenti dianzi descritte) determinano il limite annuo di concorso dello Stato al finanziamento degli interventi strategici di realizzazione di nuove opere infrastrutturali e di manutenzione straordinaria individuate nel decreto ministeriale di cui all'articolo 4-ter della Legge 84/94. Tali risorse sono trasferite in apposita contabilità separata intestata alla Porti d'Italia S.p.A., con destinazione vincolata alla realizzazione dei predetti interventi, secondo quanto previsto nell'accordo di programma.

Infine, si precisa che le risorse del Fondo di funzionamento sono trasferite annualmente alla PdI per le spese di funzionamento e di gestione della stessa.

**'In tale prospettiva, il comma 1 istituisce il Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo, alimentato da tre componenti:**

**a) Quota canoni (componente investimenti): il limite dell'85% (per le concessioni ante-2022) è determinato sulla base dell'analisi delle nuove concessioni (post-2022), che mostrano una**

**composizione media di 85% componente fissa e 15% componente variabile.** Ai fini della quantificazione, si è assunta prudenzialmente una percentuale del 75%. Una percentuale di questa quota è destinata al “Fondo di funzionamento” per coprire le spese correnti della PdI.

**b) Quota tasse (15%-25%):** Sulla base dei consuntivi 2024, il gettito totale di riferimento (tasse ancoraggio, tasse portuali, proventi autorizzazioni) ammonta a 335.805.762 €.

**c) Fondi esistenti:** Si stima che a partire dal 2026 gli stanziamenti a valere sui fondi destinati allo sviluppo infrastrutturale (cap. 7258, 7600, 7631) siano pari a circa 300.000.000 €.

Sulla base dei dati 2024, assumendo il 75% dei canoni e il 15% delle tasse, le risorse trasferite dalle AdSP ammontano a 219.569.265,26 €. A queste si aggiungono i 300M€ dei fondi esistenti.

**I costi della società (stimati in 80M€ in avvio e 100M€ a regime) troveranno copertura nel rispetto della natura contabile della spesa:**

- **Oneri di Funzionamento Corrente:** copertura a valere sul “Fondo per il funzionamento” (derivante dalla quota canoni) e, a regime, dai ricavi di mercato.
- **Oneri Tecnici Capitalizzabili:** copertura a valere sulla componente “oneri di investimento” (12,5%).

Alla luce di ciò, si stima che il fondo per il finanziamento degli interventi infrastrutturali portuali (Accordo di Programma), a regime, sarà dotato di risorse su base annua pari a circa 480.000.000 €.

#### **Articolo 28 (Modifiche all’articolo 28 dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84)**

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

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

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

La disposizione pertanto deve essere attualizzata prevedendo che le tasse che sono acquisite al bilancio dello Stato saranno solo quelle dei porti regionali (categoria II, classe III).

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

## **Articolo 29 (Norme finali e di coordinamento)**

La disposizione in esame reca norme transitorie e di coordinamento.

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

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

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

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

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

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

Il **comma 7** regola profili di diritto intertemporale, stabilendo che, fermo restando quanto previsto dall’articolo 27-bis, commi 2 e 4, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 in tema di definizione della quota del canone concessionario relativa alla componente investimenti e di suo incameramento nel fondo per il finanziamento degli interventi infrastrutturali portuali, sono fatti salvi, fino alla scadenza del titolo concessionario, i contenuti e le pattuizioni degli atti concessori in essere relativi a concessioni già assentite alla data di entrata in vigore della disposizione in esame.

Il **comma 8** dispone l’abrogazione dell’articolo 6-bis del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, in ragione del fatto che i contenuti dello stesso sono stati parzialmente trasfusi nell’articolo 5-bis della Legge 84/94, come novellato dall’articolo 9 del disegno di legge in esame, relativo all’attività di dragaggio.

Il **comma 9** stabilisce che il MIT, in collaborazione con le AdSP, monitora la coerenza degli atti concessori con il regolamento sui canoni demaniali. In caso di incongruenze, il MIT avvia un procedimento per la modifica delle clausole concessorie tramite atto aggiuntivo. Se l’AdSP non provvede entro sei mesi, la Direzione Generale per i Porti, la Logistica e l’Intermodalità del MIT può intervenire in via sostitutiva per assicurare la conformità.

Il **comma 10** prevede che le AdSP sono obbligate ad aggiornare i dati delle concessioni nel Sistema Informativo del Demanio Marittimo (SID – il Portale del Mare) entro 30 giorni dall’entrata in vigore della disposizione, garantendo un accesso costante al MIT e all’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART). L’inadempienza rileva ai fini della valutazione della performance e della responsabilità dirigenziale di cui all’articolo 21 del decreto legislativo n. 165 del 2001.

Il **comma 11** prevede che entro il 30 giugno 2026, il MIT adotta, sentito il parere dell’ART, le linee guida nazionali per la determinazione del canone demaniale, in conformità al regolamento 202/2022.

Infine, il **comma 12** specifica che i componenti del Comitato di Gestione delle AdSP già in carica mantengono il loro mandato fino alla scadenza naturale e che il MIT designerà il proprio rappresentante in tale comitato in sede di prima applicazione delle nuove norme.

**Le disposizioni in esame hanno carattere ordinamentale e, pertanto, dalla stessa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Inoltre, tutte le attività previste, incluse quelle di monitoraggio, modifica degli atti concessori e gestione del sistema informativo, saranno svolte dalle amministrazioni coinvolte (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Autorità di Sistema Portuale) nell’ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Le sanzioni pecuniarie eventualmente riscosse saranno riassegnate al fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo, garantendo così l’invarianza finanziaria complessiva delle misure.**

## **ANALISI SULLA COMPLESSIVA SOSTENIBILITÀ ECONOMICO-FINANZIARIA DELLE INNOVAZIONI INTRODOTTE**

Tanto premesso sugli aspetti economico-finanziari delle singole disposizioni, passando ad una analisi integrata del complessivo impatto del nuovo modello di governance introdotto dal provvedimento in esame, appare necessario chiarire che le disposizioni del disegno di legge nel loro complesso hanno dato vita **un sistema duale**, nel quale:

- la Porti d'Italia S.p.A. è titolare, ex lege, di una concessione per lo svolgimento di servizi di interesse pubblico generale connessi alla realizzazione di investimenti strategici in opere infrastrutturali e alla manutenzione straordinaria individuati con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La PdI potrà svolgere altre attività in regime di economia di mercato, consistenti, a titolo esemplificativo, nella realizzazione di investimenti portuali al di fuori del territorio nazionale, nella realizzazione di investimenti nelle aree portuali esterne alle circoscrizioni delle AdSP e adibite alla nautica da diporto, nell'acquisizione di partecipazioni in altre società di settore;
- le AdSP mantengono le competenze relative al rilascio di autorizzazioni per l'espletamento delle operazioni portuali, al rilascio delle concessioni di servizi, alla manutenzione ordinaria dei beni e delle aree, nonché agli interventi relativi agli investimenti e manutenzione straordinaria non inclusi nell'accordo di programma.

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

### **6. LA SOSTENIBILITÀ ECONOMICO-FINANZIARIA DELLA PDI S.P.A.**

#### ***1.1 I dati patrimoniali***

Per la costituzione e il successivo rafforzamento patrimoniale della Porti d'Italia S.p.A., si prevede l'utilizzo dell'avanzo di amministrazione non vincolato delle AdSP fino alla concorrenza massima di 500 milioni di euro. Tale importo potrà essere sottoscritto in una o più fasi, sia attraverso la dotazione del capitale iniziale sia mediante successivi aumenti. A tale riguardo, si evidenzia che la capienza complessiva di detto avanzo, risultante al 31 dicembre 2024, è pari a 718.616.438,02 € (Allegato A), fornendo adeguata copertura a tale fabbisogno massimo.

Come previsto dalla normativa, l'effettivo utilizzo di tali risorse ai fini della sottoscrizione del capitale resta subordinato all'autorizzazione del Ministero dell'economia e delle finanze, da rilasciarsi nel rispetto dei saldi di finanza pubblica.

Le attività dello Stato Patrimoniale di Porti d'Italia, al primo anno di costituzione, sono rappresentate principalmente dalle immobilizzazioni derivanti dagli investimenti di competenza da realizzare, finanziati interamente da contributi da parte dello Stato. L'attivo circolante rispecchierà la dotazione di capitale effettivamente sottoscritta e versata (a seguito della citata autorizzazione) e l'incremento di disponibilità liquide previste al primo anno di attività.

Al riguardo si rappresenta che una dotazione complessiva, che potrà raggiungere progressivamente il tetto massimo indicato di 500 milioni di euro, appare congrua per la copertura dei costi iniziali di gestione della società, garantendone l'operatività fino all'entrata in funzione del meccanismo di finanziamento mediante l'attuazione dell'accordo di programma.

ATTIVITÀ'	
Totale Immobilizzazioni	1.324.572.000 €
Attivo Circolante	571.994.000 €
<b>Totale</b>	<b>1.896.566.000 €</b>

PASSIVITÀ	
Patrimonio netto	565.029.000 €
Contributi in c/capitale	1.324.572.000 €
Fondo per rischi e oneri	5.806.000 €
TFR	1.159.000 €
<b>Totale</b>	<b>1.896.566.000 €</b>

### **1.2. Le entrate destinate al finanziamento degli investimenti infrastrutturali**

In tale prospettiva, va preliminarmente chiarito come saranno finanziati gli interventi infrastrutturali strategici affidati alla PdI S.p.a.

Sul punto, come anticipato, il nuovo articolo 27-bis, comma 1, della Legge 84/94 prevede che al fine di promuovere la realizzazione degli interventi inclusi nell'accordo di programma, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo alimentato su base annua dalle seguenti componenti:

- a) una percentuale della quota dei canoni di concessione relativa alla componente investimenti delle aree demaniali e delle banchine comprese nell'ambito portuale, di cui all'articolo 18 della Legge 84/94, nonché delle aree demaniali comprese nelle circoscrizioni territoriali, finalizzata al recupero dei costi di costruzione, manutenzione, esercizio e sviluppo dell'infrastruttura portuale sostenuti direttamente o indirettamente dallo Stato;

Rispetto a tale **componente di cui al comma 1, sub(a)**, si precisa che la componente investimenti dei canoni concessori, attualmente di competenza delle AdSP, dovrà essere riversata dalle AdSP al Ministero dell'economia e delle finanze, che la utilizzerà:

- in parte, per destinare i relativi introiti al finanziamento dell'accordo di programma;
- in parte, per sostenere le spese di gestione della PdI.

In particolare, ai sensi del **comma 2**, la quota dei canoni concessori relativa alla componente investimenti è definita con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, operando una distinzione a seconda che si tratti di

“nuove” o “vecchie” concessioni:

- per le concessioni affidate prima dell’entrata in vigore del regolamento di cui al decreto 28 dicembre 2022, n. 202, la predetta quota è individuata, previo parere dell’Autorità di regolazione dei trasporti, in misura comunque non superiore al 85% dell’ammontare complessivo del canone (**lettera a)**);
- per le concessioni affidate ai sensi del regolamento di cui al decreto 28 dicembre 2022, n. 202, la predetta quota è definita nella misura della componente fissa di cui all’articolo 5, comma 2, lettera b), del medesimo decreto n. 202 del 2022 (**lettera b)**.

Con particolare riferimento alle concessioni di cui alla lettera b), appare opportuno ricordare che il regolamento di cui al decreto 28 dicembre 2022, n. 202 prevede che i canoni demaniali sono costituiti da:

- a) una componente fissa (stabilita tenendo conto: 1) dell’ubicazione, dell’estensione e delle condizioni, ivi compreso il livello di infrastrutturazione esistente, dell’area oggetto di concessione; 2) dei limiti e dei vantaggi nell’utilizzo della concessione derivanti dalle caratteristiche dell’area di cui al punto 1); 3) dell’entità degli investimenti proposti dal concessionario in relazione alla realizzazione di infrastrutture portuali nell’area ovvero all’ammodernamento di quelle esistenti); e
- b) una componente variabile, stabilita mediante l’applicazione al piano economico-finanziario del concessionario di indicatori del livello di efficienza produttiva, energetica e ambientale dell’attività, nonché della qualità dei servizi offerti anche in termini di promozione e di sviluppo dell’intermodalità; tale componente è suscettibile di aggiornamento periodico.

Si precisa che il limite dell’85% quale quota massima della componente investimenti relativa alle concessioni affidate fino al 2022 è stata determinata sulla base dell’analisi dell’incidenza della componente fissa sulle concessioni affidate dopo l’entrata in vigore del regolamento n. 202 del 2022. Per tali concessioni, risulta infatti che i canoni presentano indicativamente la seguente composizione: (i) 85% componente fissa e (ii) 15% componente variabile.

In ogni caso, si precisa che – prudenzialmente – ai fini della quantificazione del gettito stimato delle entrate derivanti dal complesso della componente investimenti del canone per le concessioni ante e post 2022 destinato alla realizzazione degli investimenti strategici di competenza della PdI si è assunta una percentuale inferiore all’85%, pari al 75%.

Come anticipato, una percentuale della predetta quota dei canoni è destinata a garantire il funzionamento corrente della PdI. A tal fine si prevede l’istituzione di un fondo nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (“Fondo di funzionamento”). Tale percentuale è definita con decreto del Ministro dell’economia e delle finanze. Le risorse del Fondo di funzionamento sono trasferite annualmente alla PdI per le spese di funzionamento e di gestione corrente della stessa.

- b) da una percentuale delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni di cui all’articolo 16 compresa tra il 15 e il 25% del gettito complessivo riscosso (determinata sulla base di quanto previsto al successivo comma 2);

Quanto alla **componente sub(b)** si evidenzia che le voci (i) tasse di ancoraggio (ii) tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e (iii) tasse per il rilascio delle autorizzazioni, sulla base dei bilanci consuntivi 2024 delle AdSP (in corso di approvazione) ammontano complessivamente a:

<b>Gettito della tassa di ancoraggio ex art. 1 dpr 107/09 (codice doganale 928)</b>	<b>128.293.987</b>
<b>Gettito delle tasse portuali ex art. 2 dpr 107/09 (codice doganale 927)</b>	<b>200.617.676</b>
<b>Proventi autorizzaz.operaz. Port.art.16, L.84/94</b>	<b>6.894.099</b>
<b>TOTALE</b>	<b>335.805.762</b>

Si prevede, inoltre, che il fondo sia altresì alimentato dalle risorse disponibili attualmente iscritte nei fondi destinati allo sviluppo delle infrastrutture portuali.

Al riguardo, le risorse destinate allo sviluppo degli investimenti portuali risultano iscritte nei seguenti capitoli:

- 7258: fondo per le infrastrutture portuali;
- 7600: spese per il miglioramento della competitività dei porti italiani e l'efficienza del trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali;
- 7631: fondo perequativo per le autorità portuali.

**A partire dall'annualità 2026, si stimano stanziamenti per lo sviluppo di infrastrutture portuale a valere sui suddetti fondi per importo pari a circa 300.000.000 €.**

Sotto altro profilo appare opportuno ricordare in tale sede che le risorse del fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti di cui all'articolo 18-bis della Legge 84/94 (cap. 7264) (cd. Fondo IVA) non confluiscono nel fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di rilevanza internazionale e nazionale.

Al di fuori dell'accordo di programma, sarà comunque prevista la possibilità che lo Stato eroghi contributi diretti alla società per la gestione di situazioni imprevedibili e non imputabili alla società ed emergenze, come le calamità naturali. Tale ipotesi appare coerente con quanto previsto dalla disciplina europea degli aiuti di Stato, in considerazione del fatto che l'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) stabilisce espressamente la compatibilità con il mercato interno degli aiuti concessi dallo Stato destinati a ovviare a danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali.

\*\*\*

Alla luce di quanto sopra rappresentato e sulla base dei bilanci consuntivi 2024 delle AdSP (in corso di approvazione), risultano le seguenti voci strutturali di entrata:

Canoni concessione	225.597.867,95 €
Gettito della tassa di ancoraggio ex art. 1 dpr 107/09 (codice doganale 928)	128.293.987,00 €
Gettito delle tasse portuali ex art. 2 dpr 107/09 (codice doganale 927)	200.617.676,00 €
Proventi autorizzaz.operaz. Port.art.16, L.84/94	6.894.099,00 €
<b>TOT</b>	<b>561.403.629,95 €</b>

Assumendo prudenzialmente una quota dei canoni pari al 75% e la percentuale applicabile sulle tasse del 15%, risultano complessivamente attribuibili alla società, direttamente o indirettamente, le seguenti risorse:

Canoni concessione (75%)	169.198.400,96 €
Gettito della tassa di ancoraggio ex art. 1 dpr 107/09 (codice doganale 928) (15%)	19.244.098,05 €
Gettito delle tasse portuali ex art. 2 dpr 107/09 (codice doganale 927) (15%)	30.092.651,40 €
Proventi autorizzaz.operaz. Port.art.16, L.84/94 (15%)	1.034.114,85 €
<b>A) TOT RISORSE TRASFERITE ADSP</b>	<b>219.569.265,26 €</b>

A tali risorse si aggiungeranno quelle destinate allo sviluppo degli investimenti portuali. Trattasi in particolare:

<b>B) Risorse (su base annua) derivanti dalla stima dei finanziamenti a regime che saranno garantiti dall'anno 2026 in poi</b>	300.000.000,00 €
--	------------------

Ciò posto, considerate le spese relative al costo del personale e dei costi di gestione della società che, in fase di avvio, risulterebbero indicativamente a pari a 80.000.000,00€, troveranno copertura nel pieno rispetto della natura contabile della spesa, operando la seguente distinzione:

- Oneri di Funzionamento Corrente: le spese correnti (quali costi del personale amministrativo e di staff, costi di gestione generale della sede, utenze e servizi non direttamente allocabili ai singoli investimenti) troveranno copertura a valere sul “Fondo per il funzionamento” di cui all’articolo 27;
- Oneri Tecnici Capitalizzabili: I costi sostenuti dalla società per lo svolgimento delle attività connesse e funzionalmente collegate alla realizzazione degli investimenti (quali servizi di ingegneria, architettura, project management, attività di stazione appaltante e supervisione tecnica), in analogia con il modello ANAS e SIMICO, troveranno copertura sulla componente “oneri di investimento” nel limite massimo del 12,5% dell’importo complessivo lordo dei lavori, come dettagliato al successivo punto 1.3.

“””A regime, si stima che, grazie al reperimento di ulteriori entrate proprie, attivate tramite il ricorso al partenariato pubblico-privato ovvero derivanti da attività di mercato, i costi di gestione e del personale, stimati indicativamente in circa 100.000.000€, troveranno copertura:

- Le spese correnti saranno coperte dal Fondo di funzionamento e, in misura crescente, dai ricavi derivanti da attività di mercato.
- Gli oneri tecnici capitalizzabili continueranno a trovare copertura sulla componente “oneri di investimento” (12,5%).””

**Alla luce di quanto sopra, si stima che il fondo per il finanziamento degli interventi infrastrutturali portuali per promuovere la realizzazione degli interventi inclusi nell'accordo di programma, a regime, sarà dotato di risorse su base annua pari a circa €480.000.000.**

### **1.3. Il finanziamento della PdI**

Con particolare riferimento al trasferimento delle risorse umane e, quindi, al trasferimento di personale, si rinvia a quanto già illustrato.

In estrema sintesi, relativamente ai costi, la stima è di spostare alla nuova società circa il 25% delle risorse umane attualmente alle dipendenze delle AdSP, con la conseguente attribuzione dei relativi costi. Si prevede anche la possibilità per la nuova società di provvedere, nei limiti delle risorse disponibili, di avvalersi di personale delle società partecipate dello Stato fino ad un contingente massimo di centocinquanta unità. Inoltre, si prevede il trasferimento di circa il 25% dei costi per servizi di gestione portuale.

Alla copertura di tali oneri di personale e di gestione, della PdI concorre, come già anticipato, il nuovo articolo 13-bis, che introduce un meccanismo di finanziamento degli oneri di investimento relativi allo svolgimento delle funzioni svolte dalla società come soggetto attuatore degli interventi e stazione appaltante.

Specificamente, una quota finanziaria sarà allocata alla PdI direttamente dal quadro economico di ciascun progetto incluso nell'accordo di programma. Tale ammontare, classificato come “**oneri di investimento**”, potrà raggiungere un limite massimo del **12,5% dell'importo complessivo lordo dei lavori**. Questa percentuale, esplicitamente desunta dal quadro economico, garantisce una **tracciabilità contabile** e una correlazione diretta tra l'attività progettuale e il fabbisogno finanziario della PdI.

Questa disposizione riflette un modello finanziario già consolidato e validato nel settore delle infrastrutture, come dimostra l'analogia con quanto previsto per ANAS S.p.A. L'articolo 36, comma 3-ter, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modificazioni dalla legge 15 luglio 2011, n. 111 (integrato dall'articolo 8, comma 8, lettera b), del decreto-legge 30 dicembre 2023, n. 215), ha riconosciuto ad ANAS S.p.A., a decorrere dal 1° gennaio 2024, oneri di investimento fino al 12,5% del totale dello stanziamento per la realizzazione di interventi stradali e autostradali.

In termini quantitativi, il gettito stimato dei predetti oneri di investimento può essere ricostruito considerando il complesso di risorse destinate agli investimenti strategici del settore portuale affidati alla PdI, come risultante:

- dai trasferimenti annuali a valere sul contratto di programma quale limite annuale del contributo pubblico al finanziamento degli investimenti strategici, pari, a regime, a circa €490.000.000,00;

- dalle ulteriori entrate proprie della PdI, attivate tramite il ricorso al partenariato pubblico privato o altre forme di reperimento di risorse dal mercato privato, destinate ad integrare i trasferimenti dell'accordo di programma: tali entrate possono essere stimate prudenzialmente in una percentuale pari al 40%-50% dei predetti contributi pubblici.

Stimando quindi un livello di finanziamento annuale, a regime, a favore degli investimenti strategici per la portualità pari a circa €630.000.000, al lordo delle risorse attivate mediante il mercato, è possibile quantificare in circa €80.000.000 mln di euro annui il livello di entrate dai suddetti oneri di investimento che, a regime, potrà contribuire a finanziare i costi tecnici capitalizzabili della PdI.

Ai fini dell'invarianza finanziaria, è cruciale sottolineare che le somme destinate ai servizi di ingegneria e architettura, sebbene comprese nei quadri economici complessivi, rimangono nella diretta disponibilità della Porti d'Italia S.p.A. Questa autonomia finanziaria consente alla PdI di gestire tali servizi sia direttamente, sfruttando le proprie competenze interne, sia affidandoli a soggetti terzi, in conformità con le procedure stabilite dal decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36. Tale approccio non comporta un incremento degli oneri complessivi per il bilancio dello Stato, bensì una riallocazione efficiente delle risorse esistenti all'interno dei quadri economici dei singoli progetti. In altre parole, l'attribuzione di queste somme alla PdI non genera nuovi costi, ma rappresenta una componente intrinseca del costo complessivo dell'opera, garantendo che le risorse per i servizi tecnici siano gestite in modo ottimale dall'ente preposto all'attuazione degli interventi.

**In aggiunta a tali risorse, è altresì prevista l'istituzione del “Fondo di funzionamento” nel quale confluiscono risorse pari ad una percentuale della quota di dei canoni di investimento di cui all'articolo 27-bis, comma 1, lettera a) introdotto dal disegno di legge in esame, individuata con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze. La necessità di prevedere un decreto volto ad individuare la percentuale delle risorse dei canoni da destinare a tale fondo consente di calibrare l'apporto in base alle effettive esigenze di spesa corrente, anche in considerazione della componente oneri di investimento. L'assenza di una percentuale predeterminata consente al Ministero dell'Economia e delle Finanze di ottimizzare l'allocazione delle risorse, garantendo così una gestione più efficiente e flessibile delle risorse.**

## 7. LA SOSTENIBILITÀ ECONOMICO-FINANZIARIA DELLE AdSP

Le modifiche alle entrate proprie delle AdSP sono disciplinate dall'articolo 18 del disegno di legge in esame, che novella l'articolo 13 della Legge 84/94.

Rispetto a quanto previsto a legislazione vigente, ed in considerazione dell'istituzione del fondo di cui al nuovo articolo 27-bis della Legge 84/94, le entrate delle AdSP **risultano conseguentemente rimodulate** in relazione alle seguenti voci:

- canoni concessori;
- proventi di autorizzazioni per operazioni portuali di cui all'articolo 16 della Legge 84/94;

- gettito della tassa di ancoraggio e della tassa portuale sulle merci sbarcate e imbarcate.

Inoltre, si ricorda che l'articolo 18-bis, comma 1, della Legge 84/94, che ha istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un Fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti, alimentato su base annua in misura pari all'1% dell'IVA dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto.

Sul punto si rappresenta che i dati relativi all'ammontare dell'imposta sul valore aggiunto relativi all'importazione o reimportazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite dei porti ricompresi nelle Autorità di Sistema Portuale risultano:

- € 16.033.441.369 in relazione all'anno 2022;
- € 20.583.767.909 in relazione all'anno 2021;
- € 13.983.432.988 complessivi in relazione all'anno 2020;
- € 18.233.508.011 complessivi in relazione all'anno 2019;
- € 18.689.681.187 complessivi in relazione all'anno 2018.

**Alla luce di quanto sopra, i dati relativi all'ammontare della dotazione del suddetto Fondo di cui all'Art. 18-bis della L. 84/94 risultano:**

- € **41.000.000** in relazione all'anno **2022**;
- € **41.000.000** in relazione all'anno **2021**;
- € **41.000.000** in relazione all'anno **2020**;
- € **26.000.000** in relazione all'anno **2019**;
- € **30.000.000** in relazione all'anno **2018**.

## **8. POSSIBILE EVOLUZIONE DELLO STATO PATRIMONIALE E DEL CONTO ECONOMICO DI ADSP E DI PORTI D'ITALIA SPA ALLA LUCE DELLE MODIFICHE INTRODOTTE DAL DISEGNO DI LEGGE**

Si riporta, di seguito, una riconoscenza dei principali dati relativi allo stato patrimoniale di sistema (al 2023) delle AdSP.

### **PRINCIPALI DATI STATO PATRIMONIALE DI SISTEMA AL 2023**

<b>ATTIVITÀ</b>	
Totale Immobilizzazioni	8.343.099.000 €
Attivo Circolante	7.853.436.000 €
<i>Disponibilità liquide</i>	<i>3.917.951.000 €</i>
<b>Totale</b>	<b>16.196.535.000 €</b>
<b>PASSIVITÀ</b>	
Patrimonio netto	3.704.853.000 €
Contributi in c/capitale	5.033.053.000 €

Fondo per rischi e oneri	168.081.000 €
TFR	37.721.000 €
Debiti	4.617.595.000 €
Ratei e risconti	2.635.227.000 €
<b>Totale</b>	<b>16.196.535.000 €</b>

La voce debiti, di cui oltre il 30% in capo alla AdSP del Mar Ligure Occidentale, fa riferimento principalmente a debiti verso fornitori e per fatture da ricevere. Le disponibilità liquide sono maggiormente rappresentate da disponibilità su conti di tesoreria per somme vincolate su contributi ricevuti dallo Stato.

L'analisi economica dei dati al 2024 evidenzia, a livello consolidato, un EBITDA di circa **413 milioni di euro**, dimostrando una elevata redditività del sistema AdSP, come meglio dettagliato nella specifica tabella successiva. Si ricorda che le entrate delle Autorità portuali sono generate principalmente da:

- canoni di concessione (Pagamenti da parte di operatori privati che gestiscono terminal, banchine e altre infrastrutture portuali);
- diritti portuali (Tasse e tariffe per l'utilizzo delle infrastrutture da parte di navi, passeggeri e merci);
- proventi da servizi portuali (Tariffe per servizi come ormeggio, rimorchio, pilotaggio e altri servizi portuali; Affitti e concessioni di aree e beni demaniali; Redditi derivanti dalla locazione di spazi portuali a imprese private);
- contributi pubblici.

Di seguito viene illustrata la simulazione relativa alla possibile evoluzione dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico di AdSP e di Porti d'Italia Spa sulla base delle innovazioni introdotte dal disegno di legge in esame.

La struttura patrimoniale delle AdSP, invece, non viene sostanzialmente modificata e risulterebbe la seguente:

ATTIVITA'	
Totale Immobilizzazioni	8.264.296.000 €
Attivo Circolante	7.962.992.000 €
<i>Disponibilità liquide</i>	<i>3.552.922.000 €</i>
<b>Totale</b>	<b>16.227.288.000 €</b>

PASSIVITÀ	
Patrimonio netto	3.826.761.000 €
Contributi in c/capitale	5.033.053.000 €

Fondo per rischi e oneri	186.705.000 €
TFR	47.105.000 €
Debiti	4.498.436.000 €
Ratei e risconti	2.635.227.000 €
<b>Totale</b>	<b>16.227.288.000 €</b>

Il conto economico riclassificato a valore aggiunto del sistema delle autorità portuali per l'anno 2024 (aggregato dei bilanci consuntivi) e quello risultante dopo la creazione della nuova società, con conseguente trasferimento parziale di entrate e costi delle AdSP, tenuto conto delle risorse confluenti nell'accordo di programma, stimate prudenzialmente in un importo pari al 75% (a fronte di un massimo dell'85%) dei canoni concessori e al 15% (a fronte di massimo del 25%) delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni:

<b>Conto economico a valore aggiunto AdSP</b>	2024	Post S.p.A.	Differenza
Ricavi operativi	728.214.005 €	508.644.740 €	-219.569.265
Costi esterni	177.551.720 €	133.163.790 €	-44.387.930
Valore aggiunto	550.662.286 €	375.480.950 €	-175.181.335
Costo del personale	137.315.923 €	105.609.676 €	-31.706.247
Margine operativo lordo (EBITDA)	413.346.363 €	269.871.274 €	-143.475.089
Risultato operativo (EBIT)	122.060.761 €	139.347.326 €	17.286.565
Risultato prima delle imposte	100.214.341 €	117.500.906 €	17.286.565

Come anticipato, il capitale sociale di Porti d'Italia S.p.A. è stimato in una quota massima di **500 milioni**, provenienti dall'avanzo di amministrazione delle AdSP.

In merito al conto economico della nuova società si è inoltre ipotizzato che in fase di avvio:

- i ricavi ammontino a circa 150 milioni di euro, a cui si possono aggiungere a regime circa 45 milioni di ricavi derivanti da attività di mercato;
- spese per circa il 25% dei costi del personale ed il 25% dei costi per servizi di gestione portuale, entrambi al momento in capo alle AdSP.

Il conto economico di Porti d’Italia, riclassificato a valore aggiunto, nel primo anno di operatività, sarebbe così strutturato:

CONTO ECONOMICO A VALORE AGGIUNTO PORTI D’ITALIA S.P.A.	
Ricavi operativi	146.804.453€
Costi esterni	44.387.930€
Valore aggiunto	102.416.523€
Costo del personale	36.701.113€
Margine operativo lordo (EBITDA)	65.715.410€
Risultato operativo (EBIT)	50.965.646€
Risultato prima delle imposte	50.965.646€

Non sono stati ipotizzati ammortamenti al primo anno di costituzione della società. Con l’avvio dell’operatività, si stima che la composizione dei ricavi della società, per tipologia di fonte, potrebbe evolvere negli anni come di seguito riportato, a scopo illustrativo:

	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5
Fondo di funzionamento	93.552.337	53.305.136	47.283.740	43.106.241	38.146.194
Oneri di investimento	53.252.116	67.903.451	73.961.104	77.635.948	81.457.261
Attività di mercato	0	30.000.000	34.500.000	39.675.000	45.626.250
<b>Ricavi</b>	<b>146.804.453</b>	<b>151.208.586</b>	<b>155.744.844</b>	<b>160.417.189</b>	<b>165.229.705</b>

Si riserva la possibilità di attribuire alla società ulteriori fonti di ricavo attualmente in capo alle AdSP, previa definizione e perfezionamento del perimetro operativo e funzionale del nuovo sistema dualistico di gestione portuale.

**In conclusione, l’operazione prospettata risulta economicamente sostenibile, garantendo un equilibrio finanziario sia per il sistema delle Autorità di Sistema Portuale nel suo complesso sia per la nuova società Porti d’Italia S.p.A.**



## ALLEGATO

<b>Denominazione</b>	<b>Adriatico centrale (Ancona)</b>	<b>Adriatico centro-settentrionale (Ravenna)</b>	<b>Adriatico meridionale (Bari)</b>	<b>Adriatico orientale (Trieste)</b>	<b>Adriatico settentrionale (Venezia)</b>	<b>Ionio (Taranto)</b>	<b>Ligure occidentale (Genova)</b>	<b>Ligure orientale (La Spezia)</b>
<i>AVANZO DI AMMINISTRAZIONE al 31.12.2024</i>	279.411.427,95	76.633.011,76	144.277.837,37	282.935.709,35	158.827.374,00	182.062.552,00	213.814.344,00	30.262.124,00
<i>Avanzo di amministrazione vincolato al 31.12.24</i>	278.900.319,00	64.427.078,99	88.724.101,32	263.423.106,08	157.283.175,00	21.209.811,00	96.435.626,00	22.022.898,00
<i>Avanzo di amministrazione non vincolato al 31.12.24</i>	511.108,95	12.205.932,77	55.553.736,05	19.512.603,27	1.544.199,00	160.852.741,00	117.378.718,00	8.239.226,00

<b>Denominazione</b>	<b>Sardegna</b>	<b>Sicilia occidentale (Palermo)</b>	<b>Sicilia orientale (Catania)</b>	<b>Stretto</b>	<b>Tirreno centrale (Napoli)</b>	<b>Tirreno centro-settentrionale (Civitavecchia)</b>	<b>Tirreno meridionale e ionio (Gioia Tauro)</b>	<b>Tirreno settentrionale (Livorno)</b>
<i>AVANZO DI AMMINISTRAZIONE al 31.12.2024</i>	347.824.701,86	44.430.518,00	132.211.412,00	109.794.127,00	111.807.929,00	19.163.620,16	121.843.401,32	86.924.580,73
<i>Avanzo di amministrazione vincolato al 31.12.24</i>	325.042.836,49	32.841.807,00	5.514.542,00	31.713.351,00	71.059.559,00	19.163.620,16	92.591.560,03	53.254.841,41
<i>Avanzo di amministrazione non vincolato al 31.12.24</i>	22.781.865,37	11.588.711,00	126.696.870,00	78.080.776,00	40.748.370,00	0,00	29.251.841,29	33.669.739,32

<b>Denominazione</b>	<b>TOTALE</b>
<i>AVANZO DI AMMINISTRAZIONE al 31.12.2024</i>	<b>2.342.224.670,50</b>
<i>Avanzo di amministrazione vincolato al 31.12.24</i>	<b>1.623.608.232,48</b>
<i>Avanzo di amministrazione non vincolato al 31.12.24</i>	<b>718.616.438,02</b>

