

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Dal centralismo alla Porti d'Italia Spa: tutte le novità della riforma portuale targata Rixi

Nicola Capuzzo · Sunday, October 19th, 2025

Il partito più federalista d'Italia, la Lega, ha concepito la bozza di riforma portuale più centralista che si sia mai vista fino ad oggi in Italia. Il testo del Disegno di legge voluto dal viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi (l'autore materialmente del lavoro risulta essere Elena Griglio, Capo dell'ufficio legislativo del Mit), sorprende in particolare per quanto riporti al centro (a Roma) molte delle scelte strategiche e infrastrutturali più importanti per lo sviluppo degli scali marittimi italiani.

SHIPPING ITALY di seguito offre un'analisi dettagliata e approfondita delle novità contenute in questa bozza di norma ([a questo link il documento](#)) che dovrebbe salire su un 'treno legislativo' riguardante l'attuazione del Pnrr e che avrà come scadenza il prossimo 31 marzo.

Il documento si compone di 29 articoli e si sviluppa su oltre 50 pagine.

Il primo articolo (Finalità della legge) precisa che "la presente legge disciplina l'ordinamento e le attività portuali, nonché – è stato aggiunto – 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 collegati allo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e per potenziare il sistema di trasporto e dell'intermodalità mediante il rilancio degli investimenti nelle infrastrutture portuali di interesse generale. La presente legge disciplina, altresì, i compiti e le funzioni della Porti d'Italia S.p.a. (PdI), delle Autorità di sistema portuale (AdSP), degli uffici territoriali portuali e dell'autorità marittima".

Il (nuovo) articolo 1-bis definisce gli interventi in ambito portuale suddividendoli in "opere infrastrutturali", "interventi di manutenzione straordinaria" (che includono anche le operazioni di dragaggio di bonifica dei fondali) e "interventi di manutenzione ordinaria".

L'articolo 4 classifica i porti, i relativi oneri e assegna precise categorie funzionali utili a ridisegnare i futuri Piani regolatori portuali. "I porti marittimi sono ripartiti nelle seguenti categorie e classi: a) categoria I: porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato; b) categoria II, classe I: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica internazionale; c) categoria II, classe II: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza

economica nazionale; d) categoria II, classe III: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale”. Il testo della riforma aggiunge come “nei porti, o nelle specifiche aree portuali di cui alla categoria II, classi I, II e III, le aree sono assegnate a una o più delle seguenti **categorie funzionali**: a) commerciale e logistica; b) industriale e petrolifera; c) di servizio passeggeri, ivi compresi i crocieristi; d) peschereccia; e) turistica e da diporto”.

Ai fini dell’adozione degli strumenti di pianificazione e programmazione, i porti di rilevanza economico nazionale e internazionale “sono integrati nella Rete italiana della portualità, il cui sviluppo e la cui promozione è affidata alla società di cui all’articolo 5-ter”, ovvero alla nuova **Porti d’Italia Spa**.

L’articolo 4-ter (anch’esso nuovo) riguarda la “individuazione delle infrastrutture strategiche del settore portuale da realizzare in via prioritaria” e afferma che, “al fine di potenziare il sistema della **Rete italiana della portualità** e di valorizzare le aree e i beni del demanio marittimo secondo una visione unitaria e integrata, il 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, [...] individua con proprio decreto, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, [...] le **infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale e di rilevanza internazionale e nazionale da realizzare in via prioritaria**”. Non solo: “Il decreto [...] definisce, in ordine di priorità, l'**elenco degli interventi strategici di realizzazione di nuove opere infrastrutturali e di manutenzione straordinaria** nelle aree ricomprese nella circoscrizione delle autorità di sistema portuale”. L’elenco “è trasmesso a ciascuna autorità di sistema portuale territorialmente competente per l’acquisizione dei pareri dell’autorità marittima, dell’azienda sanitaria locale e del comando provinciale dei vigili del fuoco, prodromici all’approvazione ed esecuzione degli interventi affidati alla Porti di Italia S.p.A.”. Gli interventi inseriti in questo elenco di “infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale e di rilevanza internazionale e nazionale da realizzare in via prioritaria” viene specificato che non saranno “assoggettati alla procedura di valutazione ambientale strategica (Vas)”.

L’articolo 5 (Documento di programmazione strategica di sistema. Piano regolatore portuale) introduce alcune novità importanti soprattutto in materia di semplificazione e accelerazione delle procedure per l’approvazione dei Documento di programmazione strategica di sistema (Dpss) e di modifica dei Piani Regolatori Portuali. Si legge ad esempio che, “nel caso in cui sia necessario realizzare opere incluse nell’accordo di programma di cui all’articolo 5.1 ovvero si ravvisi la necessità di realizzare opere in via d’urgenza e sia in vigore un PRP antecedente all’inserimento dell’opera nell’accordo di programma o comunque non coerente con le esigenze di realizzazione dell’intervento, la determinazione conclusiva della conferenza di servizi [...] che sancisce l’intesa tra gli enti interessati, ha effetto di variante al PRP”.

Oltre a ciò “le varianti generali ai piani regolatori portuali sono sottoposte al procedimento previsto per l’approvazione del piano regolatore portuale, con riduzione dei termini [...] a trenta giorni, per il parere del comune e della regione interessati, e a quarantacinque giorni, per il parere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Consiglio superiore dei lavori pubblici”.

Inoltre “il Presidente dell’Autorità di sistema portuale, autonomamente o su richiesta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, della regione o del comune interessato, può promuovere e proporre al Comitato di gestione, per la successiva adozione, varianti localizzate al piano regolatore portuale concernenti le categorie funzionali assegnate alle aree portuali e retroportuali,

nonché i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio”.

E ancora: “Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del PRP in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali e retroportuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale. Il mutamento di destinazione d'uso nell'ambito della medesima categoria funzionale costituisce modifica che non altera in modo sostanziale la struttura del PRP ai sensi del primo periodo. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, è successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale. Decorso tale termine, il parere si intende espresso positivamente”.

L'articolo 5.1 (Accordo di programma) specifica che “il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti definisce con la Porti d'Italia S.p.a. un accordo di programma di durata quinquennale quale strumento attuativo del decreto che individua le infrastrutture strategiche del settore portuale da realizzare in via prioritaria. “Entro il 30 settembre di ciascun anno la Porti d'Italia S.p.A. trasmette al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'economia e delle finanze una **relazione sullo stato di attuazione dell'accordo di programma, ivi compreso lo stato di avanzamento delle opere e degli interventi**”.

L'articolo 5-bis (Disposizioni in materia di dragaggio) disciplina le **modalità di svolgimento delle operazioni di dragaggio nelle aree portuali e marino costiere**, da realizzare in siti di bonifica di interesse nazionale [...] o anche al di fuori di siti di bonifica di interesse nazionale [...]. Nella bozza di riforma è scritto che “le attività di dragaggio nelle infrastrutture portuali del territorio nazionale e nelle acque marino-costiere, anche al di fuori dei siti di bonifica di interesse nazionale, sono interventi di pubblica utilità, indifferibili e urgenti e costituiscono, ove necessario, variante al piano regolatore portuale”. Inoltre “L'autorizzazione alle attività di dragaggio è rilasciata a seguito di un procedimento unico, al quale partecipano tutte le amministrazioni interessate, svolto nel rispetto dei principi di semplificazione e con le modalità stabilite dalla legge 7 agosto 1990, n. 241. Il rilascio dell'autorizzazione avviene con provvedimento conclusivo della conferenza di servizi di cui all'articolo 14-ter della citata legge n. 241 del 1990, da convocare da parte dell'autorità competente individuata ai sensi del decreto di cui al comma 2 dell'articolo 109 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e costituisce titolo alla realizzazione dei lavori, in conformità al progetto approvato. Il termine massimo per la conclusione del procedimento unico non può essere superiore a novanta giorni. Resta ferma la disciplina del procedimento di valutazione di impatto ambientale, laddove richiesta”.

Uno dei passaggi certamente più innovativi del progetto di riordino delle leggi portuali è l'articolo 5-ter che dispone la **costituzione della società Porti d'Italia S.p.A.** (tramite decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze). La società ha come oggetto sociale “lo sviluppo e la promozione della Rete italiana della portualità” attraverso “lo svolgimento, in regime di concessione [...] dei servizi di interesse pubblico generale connessi alla realizzazione di investimenti strategici di rilevanza internazionale e nazionale in opere infrastrutturali e in interventi di manutenzione straordinaria [...] nei porti della categoria II, classi I e II, nonché delle attività strumentali all'efficiente erogazione di tali servizi, anche mediante la stipula di convenzioni con le autorità di sistema portuale per il coordinamento delle attività di comune interesse; 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”.

Lo stesso articolo precisa che “il Ministero dell’economia e delle finanze è autorizzato a partecipare al capitale sociale e a rafforzare la dotazione patrimoniale della società [...] con un apporto complessivo di 500 milioni di euro, da sottoscrivere e versare anche in più fasi e per successivi aumenti di capitale o della dotazione patrimoniale. Successivi apporti al capitale sociale sono 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”.

**“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. Il presidente è nominato tra i membri designati dal Ministero dell’economia e delle finanze e l’amministratore delegato è nominato tra i membri designati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Collegio sindacale è composto da cinque membri, di cui tre membri effettivi e due supplenti. Due membri effettivi, di cui uno in qualità di presidente del collegio sindacale, e un membro supplente sono designati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un membro effettivo e un supplente sono designati dal Ministero dell’economia e delle finanze.

A proposito delle sue attività, la Porti d’Italia Spa “provvede a: realizzare il progressivo miglioramento e lo sviluppo della Rete italiana della portualità, nell’ottica della piena integrazione della medesima nella rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e nei circuiti transnazionali della logistica portuale, nonché della promozione delle connessioni interportuali e intermodali, attraverso l’attuazione dell’accordo di programma di cui all’articolo 5.1; progettare e realizzare, sia direttamente che in appalto o concessione [...] interventi di costruzione di opere infrastrutturali e di manutenzione straordinaria [...] nei porti inclusi nelle circoscrizioni delle autorità di sistema portuale; stipulare convenzioni con le autorità di sistema portuale; vigilare sull’esecuzione dei lavori; realizzare e partecipare a studi, ricerche e sperimentazioni in materia di viabilità, traffico e circolazione; curare le strategie di marketing e di promozione della Rete italiana della portualità.

Il successivo articolo spiege le “attività della Porti d’Italia S.p.a svolta in regime di mercato” perché potrà “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”.

A proposito del suo funzionamento la Porti d’Italia S.p.a. “la società può avvalersi del personale delle società partecipate dallo Stato, in regime di distacco [...] per l’esplicitamento delle attività tecniche e scientifiche e dell’attività di direzione dei lavori funzionali alla realizzazione delle attività [...] fino a un contingente massimo di centocinquanta unità di personale”.

Nella bozza di riforma è poi inserita, come aveva preannunciato il viceministro Rixi, la **possibilità di riduzione delle port authority**: “Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti [...], valutate le interazioni fra le piattaforme logistiche e i volumi di traffico, può essere ulteriormente modificato il numero delle Autorità di sistema portuale. [...] Con la medesima procedura sono individuati i volumi di traffico minimo al venir meno dei quali le autorità di sistema portuale sono sopprese e le relative funzioni sono accorpate”.

L'articolo seguente aggiunge: “Al verificarsi, per la seconda volta nell'arco di un triennio, di un risultato di competenza dell'esercizio negativo, [...] sono disposti la soppressione dell'autorità di sistema portuale e il trasferimento delle relative funzioni ad altra autorità di sistema portuale”.

Altra novità riguarda (articolo 9) la **composizione del Comitato di gestione delle Autorità di sistema portuale** perché viene aggiunto anche “un componente designato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti”, oltre a quelli già esistenti e riconducibili a Regione, città metropolitana, autorità marittima e presidente.

Il segretario generale di ogni Adsp (articolo 10) è nominato dal Comitato di gestione, su proposta del presidente dell'Autorità di sistema portuale, previo parere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, scelto tra esperti di comprovata esperienza manageriale o qualificazione professionale nel settore disciplinato dalla presente legge nonché nelle materie amministrativo-contabili.

La Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale (articolo 11-ter) sono state private del compito di coordinare e armonizzare, a livello nazionale, “le scelte strategiche che attengono i grandi investimenti infrastrutturali”, e non avranno nemmeno più voce in capitolo nelle “strategie di marketing e promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale”.

Altra modifica importante inserita in questa riforma è quella secondo cui “l'avvio delle procedure di evidenza pubblica relative al rilascio delle concessioni di cui all'articolo 18 da parte dell'autorità di sistema portuale di durata superiore a venti anni, è subordinato al parere vincolante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti”.

A proposito di “Disposizioni finanziarie” all'articolo 27-bis si legge infine che “è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un fondo denominato ‘**Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo**’. Nel Fondo [...] confluiscono annualmente, a decorrere dalla data di avvio dell'operatività della Porti di Italia S.p.A: a) la quota relativa alla componente investimenti dei canoni di concessione delle aree demaniali e delle banchine comprese nell'ambito portuale, di cui all'articolo 18, nonché delle aree demaniali comprese nelle circoscrizioni territoriali, individuata ai sensi del comma 2, fatto salvo quanto previsto dal comma 3, 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) 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”.

## **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Sunday, October 19th, 2025 at 11:23 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

