

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“La natura di Spa di Porti d’Italia è un inizio promettente”

Nicola Capuzzo · Tuesday, October 21st, 2025

*Contributo a cura di Fabrizio Vettosi **

** Managing Director, VSL Club SpA – Investment & Advisory*

Complessivamente giudico positivamente il Ddl in quanto, forse, e direi finalmente, pone le basi per un maggiore ed effettivo coordinamento strategico, operativo e finanziario della portualità italiana.

Non ho la presunzione di affermare che alcune mie osservazioni possano aver fatto da sprone, però devo dire che in alcuni concetti c’è molto di quanto da me sostenuto anche attraverso queste pagine. Sicuramente si acquisirà grande flessibilità giuridico-operativa attraverso la struttura della Spa, anche se al momento la governance ed il capitale fanno di Porti d’Italia SpA più un Anas dei porti piuttosto che una “Cdp Portuale”. Lo step successivo potrebbe essere, laddove ci sia un piano industriale attrattivo e, soprattutto si riesca a riempirla entro il 2027 di adeguati contenuti, l’apertura del capitale ad investitori istituzionali, o perché no, la quotazione di una minoranza, trasformandola in una simil Enav. Ad ogni modo, già la forma di SpA consentirà al management, che si auspichi essere di competenza e capacità adeguate, di ricorrere al mercato dei capitali bancari e/o istituzionali attraverso l’emissione di bond od altri strumenti di finanza strutturata (art. 13 bis)

A mio avviso ciò che si decifra dall’articolato dei 29 articoli è una traccia ben precisa che si sostanzia nei seguenti punti.

Innanzitutto il carve-out del bilancio delle Adsp che d’ora in poi dovranno, anche nella redazione dei Piani regolatori portuali, assecondare quanto previsto dalla convenzione con Porti d’Italia SpA (art. 5). In pratica ogni opera rilevante sarà decisa da tale soggetto e l’attività delle Adsp sarà prevalentemente di raccordo e non di indirizzo. In tale contesto va inquadrato anche la “riduzione” del perimetro finanziario delle Adsp le quali saranno sia di fatto private in parte dei contributi di trasferimento in conto investimenti, sia dovranno trasferire parte dei loro proventi a valere su tasse e concessioni che andranno ad alimentare il costituendo fondo ai sensi dell’art. 27 bis. In sintesi, i bilanci delle Adsp saranno falcidiati sia per quanto riguarda le risorse destinate agli investimenti sia per quanto concerne i ricavi operativi finalizzati a coprire i costi di funzionamento. Tant’è che

all'art. 6 lo squilibrio finanziario, se reiterato (due anni su un triennio), può comportare la soppressione e l'accorpamento di una Adsp. In perfetta sintonia l'art. 6 bis prevede l'ipotesi di trasferimento di personale dalle Adsp alla Porti d'Italia Spa

Un secondo "pilastro" della nuova norma è costituito dalla maggiore centralità di indirizzo operativo rappresentata dalla presenza, praticamente in tutti gli organismi apicali delle Adsp, inclusa l'ingerenza nella nomina del segretario generale, di un rappresentante di Porti d'Italia Spa, dotato di diritto di voto. Si tratta di un aspetto non secondario in quanto in ciò si legge la volontà, da molti auspicata, di dare consistenza esecutiva e potere ai compiti, sino ad ora "simbolici", attribuiti alla Conferenza di Coordinamento prevista ai sensi dell'art. 11 Ter della vigente norma. In tale contesto leggasi anche il richiamo ad una formale azione di controllo sia preventiva che successiva da parte della Direzione Generale del Mit sia in fase di avvio dei processi di rilascio delle concessioni ex art. 18 che di verifica (art. 18 sub 12 Ter, Disposizioni Finali sub 11). In ultimo, ma non da meno, tra le righe si legge anche una certa "sintonia" con le funzioni svolte dall'Autorità di regolazione dei trasporti, che viene più volte richiamata quale soggetto "consultivo", ad esempio nella definizione del canone demaniale sulle opere avvinte ai poteri della Porti d'Italia Spa

Sicuramente va visto con positività il richiamo frequente alle disposizioni del DM 202/2022 (regolamento sulle concessioni) che, finalmente, viene riconosciuto come norma-guida e pivotale. Probabilmente su tale aspetto occorrerà un lavoro di *fine tuning* a seguito dell'anarchia generatasi dall'accavallarsi dei vari provvedimenti: oltre al suddetto decreto abbiamo avuto, infatti, l'inedere del DM 110/2023 (linee guida) e di ben tre circolari Art. ad esempio, nella nuova proposta di legge è previsto il parere del Mit per il rilascio di concessioni di durata superiore ai 20 anni, il che stride con il DM 202 che definisce tale limite in 40 anni, e con il DM 110 e la delibera 57 Art che prevedono 10 anni.

Ad ogni modo, penso che occorra guardare una volta tanto positivamente al provvedimento di legge proposto evitando sempre la logica del "bambino" che ad ogni costo deve "rompere il giocattolo" per averne uno nuovo.

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 Tuesday, October 21st, 2025 at 9:20 am and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.