

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Dal Consiglio dei Ministri ok al Ddl riforma portuale: il riassunto delle misure previste

Nicola Capuzzo · Monday, December 22nd, 2025

Il Consiglio dei Ministri ha approvato senza riserva in data odierna (esame preliminare) lo schema di Disegno di legge intitolato “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”. Una nota del Ministero dei Trasporti dice: “Ora la parola passa al Parlamento, chiamato a esaminare e approvare in via definitiva una riforma strategica per il Paese. Il Governo chiede un confronto serio e responsabile, orientato al merito e ai risultati, per dotare finalmente l’Italia di un sistema portuale all’altezza delle sfide globali. È il momento delle scelte concrete, nell’interesse della competitività nazionale, del lavoro e della crescita”.

Di seguito riportiamo un riassunto delle misure previste predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

### 1. Premesse e linee di intervento

Il disegno di legge mira a una riforma organica della Legge 84/1994 per rilanciare la competitività del sistema portuale e logistico nazionale.

È evidente, quindi, che **per rilanciare la competitività del nostro sistema portuale e logistico, serve un intervento ambizioso.**

Alcuni numeri, in premessa, sono necessari. Solo per fare un esempio: nel 2024 l’intero sistema portuale italiano ha movimentato 12 milioni di Teu (*Twenty-foot Equivalent Unit*), rispetto ai 13,4 milioni di TEU del solo porto di Rotterdam.

Il testo di riforma della legge quadro di settore, la legge n. 84 del 1994 muove da alcune scelte fondamentali di sistema:

- considerato il forte radicamento delle Autorità di sistema portuale sul territorio – che non è in discussione –, si intende **configurare una “rete portuale nazionale” capace di superare le**

- frammentazioni interne** e potenziare il raccordo con le reti europee di trasporti e gli scambi intermodali tra porto e ferrovia;
- si intende **semplificare le procedure burocratiche**, a partire da quelle per l'adozione dei piani regolatori portuali, che spesso costituiscono un ostacolo alla realizzazione di interventi, come i dragaggi, essenziali per promuovere l'accessibilità stessa dei nostri porti;
- si intende **rilanciare in una visione integrata la pianificazione e programmazione degli investimenti portuali**, sostenendo la realizzazione di opere di interesse economico generale che oggi esulano dalla capacità delle singole Autorità di sistema portuale.

Alla dimensione territoriale e locale serve quindi affiancare uno spazio di indirizzo strategico unitario per l'infrastrutturazione dei porti, fondato anche su sinergie pubblico e privato e su idonee partnership internazionali.

## 2. Il nuovo modello di governance

Il nuovo modello di governance costituisce il pilastro della riforma e si basa su un doppio intervento: la centralizzazione della strategia e la creazione di un nuovo soggetto attuatore.

- **Centralizzazione Strategica**

Viene rafforzata la strategia nazionale attraverso due nuovi strumenti. Da un lato, con **decreto ministeriale**, il MIT individuerà le infrastrutture strategiche (opere nuove e manutenzione straordinaria) da realizzare in via prioritaria e, dall'altro, mediante l'**accordo di programma** il MIT e la nuova società “Porti d'Italia S.p.A.” definiscono cronoprogrammi e finanziamenti degli interventi prioritari.

- **La nascita di Porti d'Italia S.p.A.**

Viene costituita una **nuova società pubblica** interamente partecipata dal MEF, che opererà d'intesa con il MIT.

Il **Consiglio di amministrazione** è composto da cinque membri. La designazione dei membri riflette una chiara suddivisione di competenze: (i) due membri sono designati dal MEF (azionista unico); (ii) due membri sono designati dal MIT (che esercita la vigilanza tecnica); e (iii) un membro è designato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri. Il Presidente del CdA è nominato tra i membri designati dal MEF, mentre l'Amministratore Delegato è nominato tra i membri designati dal MIT.

Il **Collegio Sindacale** è composto da cinque membri, di cui tre effettivi e due supplenti. Due membri effettivi (incluso il Presidente del collegio) e un membro supplente sono designati dal MIT. Un membro effettivo e un membro supplente sono designati dal MEF.

Le **attività** della nuova società “Porti d'Italia S.p.A.” si articolano su due binari distinti.

Il primo, che ne rappresenta il ruolo chiave, è quello **strategico**, svolto in regime di concessione come Servizio di Interesse Economico Generale (SIEG). In questo ambito, la PdI agisce come soggetto nazionale unico e stazione appaltante. Il suo compito primario è la **realizzazione degli investimenti infrastrutturali strategici e degli interventi di manutenzione straordinaria**, così come individuati dal decreto ministeriale prioritario (art. 4-ter) e finanziati attraverso l'Accordo di Programma.

Per attuare queste opere, la società gestirà l'intero processo, approvando i progetti e affidando i lavori, sia tramite appalti sia ricorrendo a concessioni a terzi, con un forte incentivo all'uso del Partenariato Pubblico-Privato (**PPP**). Rientrano in questa sfera pubblica anche la gestione delle procedure espropriative e la promozione e il **marketing dell'intera “Rete italiana della portualità”**.

Il secondo binario è quello delle attività svolte in **regime di mercato**. Fuori dal perimetro della concessione pubblica, la PdI potrà operare in Italia o all'estero, direttamente o tramite società partecipate, offrendo servizi di progettazione, realizzazione di opere infrastrutturali portuali, consulenze, studi e ricerche nel settore.

Per garantire la massima trasparenza ed evitare sovvenzioni incrociate tra i due ambiti, la legge impone alla società l'obbligo di adottare **sistemi di contabilità separata**.

### 3. Il ruolo delle AdSP

Le 16 AdSP non vengono sopprese ma **ridefinite nelle loro funzioni**. Esse mantengono la competenza su:

- manutenzione ordinaria;
- investimenti infrastrutturali e manutenzione straordinaria non inclusi nel decreto strategico nazionale;
- rilascio delle concessioni per terminal e servizi portuali;
- gestione delle sovrastrutture non legate al trasporto (es. uffici, negozi);

Per assicurare il coordinamento tra PdI e le AdSP, è prevista una **Convenzione-Quadro** tra PdI e la Conferenza delle AdSP per regolare i rapporti, l'uso delle risorse e le eventuali concessioni miste (lavori + servizi).

La riforma introduce un criterio di efficienza gestionale per **razionalizzare il numero delle AdSP**. Se un'AdSP registra un risultato di competenza dell'esercizio negativo, asseverato dai revisori, per la seconda volta nell'arco di un triennio, può essere disposta la sua soppressione.

### 4. Il Nuovo Modello di Finanziamento

La riforma ridisegna l'architettura finanziaria per sostenere la nuova governance, spostando risorse dalle AdSP (che perdono i costi dei grandi investimenti) alla nuova società. Nonostante la riduzione delle entrate, le AdSP rimangono finanziariamente sostenibili, poiché vengono sgravate dei costi degli investimenti strategici, della manutenzione straordinaria e di parte del personale.

La società sarà capitalizzata con un apporto iniziale di **500 milioni di euro**. Questi fondi provengono dal versamento dell'**avanzo di amministrazione non vincolato** delle AdSP esistenti, allo stato pari a 800 milioni di euro.

Viene istituito un **“Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo”** gestito a livello centrale. Sarà alimentato da:

1. una quota (la “componente investimenti”) dei **canoni di concessione** demaniale, che viene sottratta alle AdSP. Questa quota è definita fino a un massimo dell’85% per le vecchie concessioni.

2. una percentuale compresa **tra il 15% e il 25%** delle **tasse portuali** (tassa di ancoraggio e tasse sulle merci), anch'esse precedentemente di competenza AdSP.
3. risorse statali già destinate allo sviluppo portuale.

La relazione tecnica stima che questo fondo avrà una dotazione annua a regime di circa **480 milioni di euro**.

## **5. Copertura Costi Operativi di PdI (Personale e Gestione)**

I costi di funzionamento della nuova società saranno coperti da:

- **Personale:** PdI assorberà fino al **25% del personale** attualmente in servizio presso le AdSP, con un trasferimento dei relativi costi (stimati in circa 32 milioni €).
- **Costi di gestione:** Vengono finanziati tramite un **“Fondo di funzionamento”** (alimentato da una quota dei canoni) e da **“oneri di investimento”** (fino al 12,5% del valore dei lavori), inclusi nel quadro economico di ogni progetto, in modo analogo al modello ANAS.

## **6. Altre misure rilevanti della Riforma**

La riforma interviene in modo organico su altri aspetti:

- **Rafforzamento della Vigilanza (MIT):** il MIT vede rafforzati i suoi poteri di indirizzo e controllo. Viene richiesto un parere vincolante del MIT per il rilascio di concessioni di durata superiore ai vent'anni. Inoltre, il MIT ottiene poteri sostitutivi per assicurare la conformità degli atti concessori alle nuove normative, potendo disporre la revoca della concessione in caso di mancato adeguamento.
- **Semplificazione della pianificazione (PRP):** la riforma armonizza gli strumenti di pianificazione locale (come i Piani Regolatori Portuali – PRP) con i nuovi strumenti di programmazione nazionale (l'Accordo di Programma). Introduce inoltre procedure semplificate per le varianti ai PRP, come la “variante localizzata”. Per i PRP molto datati (approvati prima della L. 84/94), le AdSP hanno 36 mesi per approvarne di nuovi, pena la nomina di un commissario ad acta.
- **Semplificazione e gestione dei dragaggi:** la riforma introduce significative semplificazioni per le operazioni di dragaggio al di fuori dei Siti di Interesse Nazionale (SIN). Vengono promosse politiche di **economia circolare** attraverso il “Progetto per la gestione integrata e circolare” **dei materiali dragati**, incentivando il recupero e il riutilizzo. L’approvazione di questo progetto sostituisce diverse autorizzazioni, snellendo l’iter amministrativo.

**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**

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

This entry was posted on Monday, December 22nd, 2025 at 1:00 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.