



Riordino della Legislazione Portuale  
Osservazioni del Sistema Confindustria

Position Paper

19 dicembre 2025



## SOMMARIO

1.	Premessa	2
2.	Principali contenuti del disegno di legge	2
3.	La nuova società Porti d'Italia S.p.A.	4
4.	Il coordinamento tra Porti Spa e Autorità di Sistema portuale	5
5.	Riorganizzazione delle Autorità di Sistema Portuale	5
6.	Risorse finanziarie delle ADSP e della Porti d'Italia Spa	7
7.	Strumenti finanziari	7
8.	Normativa transitoria e di coordinamento	8
9.	Valutazione complessiva di Confindustria e del suo Sistema	9

## 1. Premessa

Dopo oltre trent'anni dalla legge n. 84 del 1994, che aveva definito l'assetto organizzativo e funzionale dei porti italiani e diversi interventi succedutisi nel corso degli anni per aggiornare la legge su specifici temi come quello del lavoro portuale (legge 186/2000) o dei dragaggi (art. 48 del dl 1/2012, convertito dalla legge n. 27/2012), nonché l'intervento di riforma del Dlgs 169/2016 (integrato dal successivo Dlgs 232/2017) di riorganizzazione delle Autorità portuali, il Governo ha presentato un disegno di legge di riordino della materia.

Oggi i porti non sono più soltanto punti di approdo, ma veri e propri nodi logistici inseriti in reti globali di scambio, chiamati a competere con grandi piattaforme europee e mediterranee, e a rispondere a obiettivi sempre più stringenti in termini di sostenibilità ambientale e digitale.

Il disegno di legge in discussione, che si compone di 29 articoli, delinea un nuovo sistema di governance per coniugare pianificazione strategica, semplificazione amministrativa e capacità operativa. Al centro della riforma c'è la volontà di assicurare al Paese una visione unitaria dello sviluppo portuale, rafforzando la regia nazionale e introducendo una nuova struttura di coordinamento tecnico-operativo.

L'obiettivo dichiarato è duplice: da un lato, riportare a livello centrale le decisioni strategiche sugli investimenti infrastrutturali di rilievo nazionale e internazionale; dall'altro, semplificare e accelerare i processi di pianificazione e autorizzazione delle opere, superando la frammentazione di competenze che spesso ha rallentato gli interventi nei porti italiani.

Accanto a questa scelta di centralizzazione, la riforma intende garantire un più efficiente raccordo tra Stato, Autorità di sistema portuale e territori, delineando un nuovo equilibrio tra programmazione nazionale e gestione locale. È in questo contesto che nasce la nuova società pubblica Porti d'Italia S.p.A., destinata a diventare il principale strumento operativo per la realizzazione delle infrastrutture strategiche e il coordinamento della rete portuale.

## 2. Principali contenuti del disegno di legge

Il provvedimento si apre con un'articolazione più ampia delle finalità generali della legge portuale. Oltre a disciplinare l'ordinamento e le attività portuali, la norma include ora anche la realizzazione di infrastrutture strategiche di trasporto marittimo, di interesse sia internazionale che nazionale.

L'obiettivo è favorire lo sviluppo integrato del settore portuale, con una particolare attenzione alla connettività sostenibile e all'inserimento dei porti italiani nella rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).

Seguendo una nuova impostazione, l'articolo 1-bis distingue tre categorie di intervento: opere infrastrutturali, manutenzione straordinaria - che comprende anche i dragaggi e le bonifiche dei fondali - e manutenzione ordinaria.

La distinzione è rilevante perché separa i dragaggi di manutenzione ordinaria, finalizzati al mantenimento delle profondità operative e quindi parte della gestione corrente del porto, dai dragaggi di bonifica o straordinari, che comportano interventi più complessi e valutazioni ambientali più approfondite. In questo modo la norma mira a evitare che le attività ordinarie vengano appesantite da procedure non proporzionate, garantendo tempi più rapidi per la manutenzione funzionale dei porti.

Un elemento importante di innovazione è la riclassificazione dei porti (articolo 4), che vengono ora distinti in base alla loro rilevanza economica - internazionale, nazionale o regionale - e organizzati in cinque categorie funzionali: commerciale e logistica, industriale e petrolifera, passeggeri (inclusi i crocieristi), peschereccia, turistica e da diporto.

All'interno di questo nuovo impianto si inserisce la Rete italiana della portualità, un sistema coordinato di porti di rilevanza nazionale e internazionale, il cui sviluppo e la cui promozione vengono affidati alla nuova società Porti d'Italia.

Una delle novità più significative è rappresentata dall'articolo 4-ter, che introduce la procedura per l'individuazione delle infrastrutture strategiche del settore portuale da realizzare con priorità. Il Ministro delle Infrastrutture, d'intesa con il Ministero dell'Economia, adotterà entro novanta giorni un decreto, previa ricognizione dei fabbisogni infrastrutturali delle singole ADSP, che definirà l'elenco degli interventi prioritari, stabilendone l'ordine e le modalità di attuazione. Tale articolo, oltre a fissare l'ordine di priorità degli interventi strategici (nuove opere e manutenzioni straordinarie), prevede che tali interventi siano *“affidati in concessione alla società di cui all'articolo 3”* (Porti d'Italia S.p.A.) e *“finanziati, anche a stralcio, con le risorse del Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di cui all'articolo 27-bis, nei limiti degli stanziamenti disponibili”*.

Per queste opere, considerate di interesse nazionale, è prevista una significativa semplificazione: l'elenco approvato non sarà soggetto alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS), pur restando fermo l'obbligo di acquisire i pareri di sicurezza e sanità pubblica.

In materia di pianificazione, l'articolo 5 introduce una serie di strumenti di snellimento delle procedure relative ai Documenti di programmazione strategica di sistema (DPSS) e ai Piani regolatori portuali (PRP). Si prevede, ad esempio, una riduzione dei tempi per l'espressione dei pareri e la possibilità di introdurre varianti localizzate o adeguamenti tecnico-funzionali

con iter più rapidi, così da rendere più flessibile la gestione delle aree portuali rispetto alle esigenze operative e agli investimenti.

Il nuovo accordo di programma quinquennale (articolo 5.1) tra il MIT e Porti d'Italia rappresenta lo strumento operativo per tradurre la pianificazione strategica in cantieri concreti. Ogni anno la società dovrà inviare una relazione sullo stato di attuazione del programma, con l'obiettivo di garantire trasparenza e continuità nella realizzazione delle opere.

Un altro punto cruciale riguarda le operazioni di dragaggio (articolo 5-bis), che vengono riconosciute come interventi di pubblica utilità e urgenza. Le autorizzazioni saranno rilasciate attraverso un procedimento unico della durata massima di novanta giorni, al termine del quale il provvedimento finale costituirà titolo esecutivo per l'avvio dei lavori.

È una misura che mira a superare i ritardi che spesso bloccano la manutenzione dei fondali e la piena operatività dei porti.

### **3. La nuova società Porti d'Italia S.p.A.**

Il fulcro della riforma è rappresentato dall'istituzione della Porti d'Italia S.p.A. (articolo 5-ter), una società a capitale interamente pubblico, partecipata dal Ministero dell'Economia e dal Ministero delle Infrastrutture.

La società avrà una dotazione iniziale di 500 milioni di euro e sarà incaricata dello sviluppo, della promozione e della realizzazione della Rete italiana della portualità.

Opererà in regime di concessione per le opere strategiche nazionali e potrà svolgere attività anche in regime di mercato, in Italia e all'estero, nei settori della progettazione, dell'ingegneria e della consulenza logistica.

La governance sarà condivisa tra i due Ministeri: il Consiglio di amministrazione sarà composto da cinque membri, con una presidenza in capo al MEF e l'amministratore delegato designato dal MIT. La società potrà inoltre avvalersi, in regime di distacco, di personale proveniente da altre società pubbliche, fino a un massimo di centocinquanta unità.

Porti d'Italia sarà dunque un braccio operativo dello Stato nel settore portuale, con il compito di coordinare le autorità locali, promuovere i collegamenti intermodali e assicurare una gestione unitaria degli investimenti infrastrutturali.

## 4. Il coordinamento tra Porti Spa e Autorità di Sistema portuale

Un aspetto di rilievo della riforma riguarda la definizione dei rapporti tra la Porti d'Italia S.p.A. e le Autorità di Sistema Portuale, con l'obiettivo di evitare sovrapposizioni operative e garantire un coordinamento efficace nelle attività di interesse comune.

L'articolo 5-sexies stabilisce che la società stipuli una convenzione-quadro con la Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP, volta a disciplinare le modalità di collaborazione per la realizzazione degli interventi infrastrutturali e per la gestione delle attività connesse. Tale convenzione regola, in particolare, i tempi e le procedure per il rilascio degli atti di assenso e dei nulla osta necessari all'avvio dei lavori, che le AdSP dovranno emettere entro trenta giorni dalla comunicazione di inizio da parte di Porti d'Italia.

La convenzione affronta anche la regolazione delle interferenze tra i lavori realizzati da Porti d'Italia e quelli di competenza delle Autorità portuali, nonché le modalità di affidamento congiunto delle concessioni di lavori e servizi, prevedendo la possibilità di utilizzare strumenti di finanza di progetto. Inoltre, disciplina la consegna in comodato di immobili e locali portuali necessari alle attività affidate in concessione a Porti d'Italia, il trasferimento del personale dalle AdSP alla nuova società e le forme di avvalimento reciproco delle risorse tecniche e umane.

La convenzione-quadro, una volta predisposta, dovrà essere approvata con parere vincolante dei Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'Economia e delle Finanze, e sarà poi seguita da convenzioni attuative tra Porti d'Italia e ciascuna Autorità di sistema portuale. In caso di mancata sottoscrizione entro i termini previsti, il Ministero potrà intervenire in via sostitutiva, anche mediante la nomina di un commissario ad acta per garantire l'esecuzione delle attività previste.

Questo passaggio evidenzia come il legislatore abbia voluto introdurre un modello di cooperazione istituzionalizzata tra il nuovo soggetto nazionale e le Autorità locali, mantenendo il principio di autonomia gestionale delle AdSP ma rafforzando il coordinamento centrale nell'attuazione delle politiche infrastrutturali portuali.

## 5. Riorganizzazione delle Autorità di Sistema Portuale

Un altro aspetto qualificante della riforma è la possibilità di ridurre o accorpare le Autorità di Sistema Portuale.

Attraverso un DPR su proposta del MIT, potrà essere modificato il numero complessivo delle Autorità, in base ai volumi di traffico e al grado di integrazione logistica. Inoltre, qualora

un'Autorità registri due risultati negativi di bilancio consecutivi, è prevista la soppressione automatica e il trasferimento delle funzioni a un'altra Autorità (art. 6, c. 14 bis).

Un'ulteriore novità, di natura ordinamentale ma con impatto gestionale rilevante, riguarda la contabilità delle Autorità di Sistema Portuale. A partire dall'esercizio 2027, le AdSP adotteranno un sistema unico di contabilità economico-patrimoniale, secondo principi e regole che saranno definiti con decreto del MEF, di concerto con il MIT, da emanare entro 60 giorni dall'entrata in vigore della disposizione. L'obiettivo è uniformare criteri contabili e rendicontazione su base nazionale, aumentando trasparenza, confrontabilità dei bilanci e capacità di monitoraggio centrale delle performance economiche e patrimoniali degli enti.

La governance interna rimane sostanzialmente immutata, viene solo introdotta la presenza di un rappresentante del MIT nel Comitato di gestione delle AdSP e si modifica la procedura di nomina del Segretario generale, che sarà designato dal Comitato su proposta del Presidente, previo parere del Ministero.

L'articolo 18 del disegno di legge riforma in modo significativo la disciplina delle concessioni demaniali portuali, introducendo criteri, nell'ottica della chiarezza e della trasparenza per l'affidamento e la gestione delle aree e delle banchine.

La principale novità consiste nell'obbligo di procedure a evidenza pubblica per il rilascio delle concessioni, anche su istanza di parte, con avvisi che indichino durata, requisiti e criteri di selezione. Viene previsto un termine minimo di 60 giorni per la presentazione di proposte alternative e l'obbligo per le Autorità di Sistema Portuale di pubblicare e aggiornare annualmente l'elenco delle concessioni in scadenza, trasmettendolo anche al MIT per la pubblicazione nazionale.

Un'altra innovazione rilevante riguarda l'estensione delle concessioni anche alle opere a mare collegate funzionalmente all'attività portuale, nonché la possibilità di prevedere spazi riservati ad altri operatori, per garantire la concorrenza.

Sono introdotti requisiti più rigorosi per i concessionari, tra cui garanzie finanziarie, piani di investimento e requisiti tecnico-organizzativi, e un divieto di concentrazione per evitare che un singolo soggetto gestisca più aree con la stessa destinazione nello stesso porto.

Inoltre, le AdSP dovranno svolgere verifiche annuali sull'attuazione dei programmi e potranno revocare la concessione in caso di inadempienza.

Infine, la disciplina delle concessioni demaniali subisce una modifica rilevante: per le concessioni di durata superiore ai vent'anni, l'avvio della procedura è subordinato al parere vincolante del MIT, a conferma del rafforzamento del controllo centrale sulle decisioni di lungo periodo (art. 12, comma 2-bis).

## 6. Risorse finanziarie delle ADSP e della Porti d'Italia Spa

Un aspetto centrale del disegno di legge riguarda la ridefinizione complessiva delle risorse finanziarie del sistema portuale, che viene ora articolato su due livelli strettamente coordinati: quello delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) e quello della nuova società Porti d'Italia S.p.A..

L'articolo 13 stabilisce in modo dettagliato le entrate proprie delle AdSP, confermandone l'autonomia economica ma introducendo un principio di compartecipazione al finanziamento delle politiche nazionali per le infrastrutture portuali. Le Autorità dovranno infatti riversare parte delle proprie risorse al Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo e al Fondo di funzionamento, entrambi istituiti presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Le loro entrate continueranno a provenire dai canoni di concessione delle aree e banchine demaniali, dai proventi delle autorizzazioni portuali, da una quota delle tasse sulle merci sbarcate e imbarcate, oltre che da contributi di enti territoriali e altre entrate minori. In questo modo si mantiene la capacità finanziaria locale delle Autorità, ma si garantisce al contempo un flusso stabile di risorse verso la pianificazione nazionale.

Il nuovo articolo 13-bis disciplina invece le risorse della società Porti d'Italia S.p.A., che avrà un ruolo operativo e finanziario di rilievo. Gli interventi infrastrutturali inclusi nell'accordo di programma quinquennale saranno finanziati direttamente dalla società, utilizzando le somme assegnate dal Fondo per le infrastrutture strategiche e potendo integrare, se necessario, risorse pubbliche e private. Porti d'Italia potrà dunque disporre di fondi propri e di capitali provenienti da investimenti, partnership e attività di mercato, secondo una logica di progressiva autonomia gestionale.

## 7. Strumenti finanziari

Per sostenere la realizzazione delle opere strategiche viene istituito, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo. Questo Fondo rappresenta il fulcro del nuovo sistema di finanziamento del settore e costituisce un meccanismo strutturale pensato per garantire continuità, stabilità e trasparenza alle politiche di investimento pubblico in ambito portuale.

Il Fondo è alimentato da due principali canali di entrata:

- una quota della componente investimenti dei canoni di concessione delle aree e delle banchine demaniali;
- una percentuale compresa tra il 15% e il 25% delle tasse di ancoraggio, tasse portuali e delle autorizzazioni ex articolo 16.



Il comma 2 dell'articolo 27-bis precisa la misura di tale quota di canone, distinguendo tra concessioni rilasciate prima e successive al regolamento di cui al D.M. 28 dicembre 2022, n. 202.

Per le concessioni preesistenti, la quota destinata al Fondo può arrivare fino all'85% dell'importo complessivo del canone; per quelle successive, corrisponde invece alla componente fissa del canone, come definita dal decreto ministeriale del 2022. Tale valore sarà comunque fissato in via definitiva con decreto congiunto MIT-MEF, da emanarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della norma.

Le somme così raccolte confluiranno in un conto vincolato intestato alla Porti d'Italia S.p.A., che ne curerà la gestione operativa per finanziare, anche a stralci, gli interventi infrastrutturali individuati nell'accordo di programma quinquennale stipulato con il Ministero. Inoltre, una quota delle risorse potrà essere destinata al Fondo di funzionamento delle Autorità di Sistema Portuale, assicurando un equilibrio tra livello nazionale e territoriale del sistema.

Nel complesso, il nuovo modello di finanziamento introdotto dall'articolo 27-bis consente di superare la logica degli stanziamenti occasionali, creando un flusso stabile e permanente di risorse alimentato dai ricavi del sistema portuale stesso. In questo modo, lo Stato si dota di uno strumento di investimento continuativo e autosostenuto, capace di garantire la realizzazione delle opere strategiche e di rafforzare la competitività complessiva della rete italiana della portualità.

## 8. Normativa transitoria e di coordinamento

Le norme finali e di coordinamento hanno la funzione di garantire una transizione ordinata, coerente e monitorabile verso il nuovo assetto del sistema portuale nazionale delineato dalla riforma. Esse definiscono tempi, procedure e strumenti operativi per assicurare che la pianificazione locale delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) si integri con la programmazione strategica del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e con gli obiettivi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), di cui il disegno di legge costituisce parte integrante.

Entro trenta giorni dall'entrata in vigore della legge, ogni AdSP dovrà trasmettere al MIT la documentazione necessaria per la predisposizione del decreto attuativo previsto dall'articolo 4-ter, che individua le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo da realizzare in via prioritaria.

Le informazioni dovranno riguardare i fabbisogni infrastrutturali, le priorità di investimento, lo stato dei progetti in corso o già finanziati (in particolare quelli connessi al PNRR), i dati di

traffico e le caratteristiche tecnico-nautiche dei porti di competenza. Questo passaggio è indispensabile per consentire al MIT di disporre di un quadro unico nazionale, aggiornato e coerente, su cui basare la pianificazione strategica e l'allocazione delle risorse.

Le Autorità dovranno inoltre provvedere, entro trentasei mesi, all'aggiornamento dei propri Piani Regolatori Portuali (PRP), qualora ancora disciplinati da strumenti approvati prima della legge 84/1994. In caso di mancato adeguamento, il Ministero potrà intervenire in via sostitutiva, mediante la nomina di un commissario ad acta, per garantire la tempestiva armonizzazione della pianificazione locale con la nuova cornice normativa, senza nuovi oneri per la finanza pubblica.

Le disposizioni conclusive prevedono anche l'istituzione, presso il MIT, di un Sistema informativo nazionale del demanio marittimo e della portualità, che raccoglierà in formato digitale tutti i dati relativi a concessioni, canoni, investimenti, piani regolatori, traffici e opere infrastrutturali. Tale piattaforma sarà accessibile al MIT, alle AdSP, alla società Porti d'Italia S.p.A. e agli altri soggetti istituzionali competenti, con l'obiettivo di favorire la trasparenza, l'interoperabilità e il monitoraggio continuo dell'attuazione del PNRR e dei programmi infrastrutturali portuali.

Infine, fino all'adozione dei nuovi strumenti pianificatori, le funzioni delle aree portuali e retroportuali continueranno a essere riferite all'impianto complessivo dei piani vigenti, così da garantire continuità amministrativa e operativa alle attività portuali ed evitare interruzioni nei procedimenti in corso.

In sintesi, queste disposizioni conclusive consolidano il legame tra la riforma e la governance del PNRR, introducendo strumenti di coordinamento e digitalizzazione che rafforzano la capacità di pianificazione del MIT e assicurano un monitoraggio costante e integrato dell'intero sistema portuale italiano.

## 9. Valutazione complessiva di Confindustria e del suo Sistema

La riforma della legislazione portuale rappresenta un passaggio di portata significativa per l'intero sistema industriale e logistico del Paese.

Confindustria guarda con attenzione e senso di responsabilità a una revisione normativa che interviene dopo trent'anni dall'impianto definito con la legge 84/1994, in un contesto profondamente trasformato dalla globalizzazione dei traffici, dall'evoluzione tecnologica, dall'ingresso di nuovi attori internazionali e dalla necessità di dotare il Paese di una governance portuale adeguata ai tempi.

L'idea di aggiornare strumenti e processi per accelerare gli investimenti infrastrutturali, rafforzare la capacità competitiva dei porti italiani e superare le frammentazioni

amministrative che hanno storicamente rallentato procedure e opere è condivisibile, così come lo è la volontà di attribuire allo Stato una visione strategica unitaria e coerente dello sviluppo portuale, capace di sostenere il posizionamento dell'Italia nei corridoi logistici europei e globali.

Nell'impostazione generale del disegno di legge, Confindustria riconosce l'intento di creare un coordinamento centrale più forte e più efficace attraverso l'istituzione di Porti d'Italia S.p.A., una società pubblica dotata di competenze tecniche, capacità progettuale e operativa, e funzione di riferimento per la realizzazione delle infrastrutture strategiche. Tale soggetto, nelle intenzioni del legislatore, dovrebbe permettere di superare la disomogeneità fin qui registrata nella programmazione degli interventi, di ridurre i tempi di realizzazione delle opere, di garantire una maggiore continuità amministrativa e di allineare la portualità italiana ai modelli delle principali economie europee.

Una regia centrale che dovrà nel tempo mantenere la natura pubblica per essere capace di confrontarsi con i grandi player internazionali e di programmare investimenti secondo logiche industriali e di sistema, soprattutto laddove tale funzione sia esercitata in modo trasparente, coerente e in stretto raccordo con i territori e con gli operatori economici.

Sono inoltre positivamente valutati l'intento di semplificare le procedure relative alla pianificazione e alla programmazione delle opere, la distinzione più chiara tra manutenzioni ordinarie e straordinarie, la previsione di un procedimento unico per i dragaggi considerati di pubblica utilità e urgenza, la riclassificazione dei porti in base alla loro rilevanza economica e funzionale, nonché l'allineamento del sistema alle logiche della rete TEN-T.

Confindustria riconosce che, in diversi passaggi, la riforma mira a risolvere criticità storiche del sistema portuale, introducendo strumenti che potrebbero rendere più celere l'attuazione degli investimenti e più efficiente la gestione delle attività portuali, soprattutto in presenza di opere complesse o di rilevanza strategica nazionale.

Anche la possibilità che Porti d'Italia operi in regime di mercato, in Italia e all'estero, nella progettazione e realizzazione di opere infrastrutturali, può rafforzare la capacità del sistema Paese di posizionarsi in un quadro concorrenziale sempre più internazionale.

Tuttavia, accanto agli elementi di valore, Confindustria ritiene indispensabile dare piena evidenza alle numerose criticità emerse dall'analisi approfondita del testo, affinché il processo di riforma non produca effetti distorsivi o regressivi rispetto all'obiettivo dichiarato di rafforzare la competitività del sistema portuale e della base industriale nazionale.

Il primo nodo riguarda la sostenibilità finanziaria delle Autorità di Sistema Portuale, che si vedrebbero private di una parte significativa delle proprie entrate a favore della nuova società e dei fondi nazionali, attraverso il trasferimento di quote molto elevate dei canoni

concessori e delle tasse portuali, la perdita di risorse derivanti da avanzi di amministrazione e l'assorbimento nel nuovo modello dei fondi storicamente destinati a interventi minori. A fronte di questa riduzione delle entrate, le Autorità manterrebbero la responsabilità della manutenzione ordinaria delle infrastrutture, dei dragaggi di mantenimento, delle opere di riparazione e sostituzione, nonché di numerosi interventi previsti nei propri documenti di programmazione.

La combinazione di minori risorse e responsabilità rischia di produrre squilibri strutturali e di mettere in discussione la tenuta economica delle stesse Autorità, con il concreto pericolo che esse ricorrano all'aumento dei canoni e dei diritti portuali pur di evitare i risultati negativi di bilancio che porterebbero alla loro soppressione, secondo quanto previsto dal nuovo meccanismo introdotto dal disegno di legge.

Tale eventualità, oltre a penalizzare direttamente l'industria utilizzatrice dei servizi portuali, comprometterebbe la competitività degli scali italiani, soprattutto nei tre anni di transizione verso il nuovo assetto, e determinerebbe un rischio generalizzato di aumento dei costi logistici a carico dell'industria manifatturiera.

Per tali ragioni è necessario che eventuali squilibri di bilancio siano affrontati prioritariamente definendo sin da subito criteri chiari di efficientamento organizzativo delle AdSP, in parallelo con la costituzione della nuova società al fine di evitare l'incremento degli oneri a carico dell'utenza e, in particolare, dei diritti autonomi.

Un secondo elemento di criticità riguarda il rischio di un'eccessiva centralizzazione delle funzioni, che potrebbe marginalizzare progressivamente il ruolo delle Autorità di Sistema Portuale, ridurre la loro capacità di interlocuzione quotidiana con imprese e operatori e allungare complessivamente i percorsi decisionali.

La nuova struttura attribuisce a Porti d'Italia non solo la realizzazione delle opere strategiche, ma un complesso di funzioni che, se non opportunamente definite e calibrate, finirebbero per sovrapporsi a quelle dei Ministeri e dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, generando confusione e talvolta ambiguità nel riparto delle competenze. In molte parti del testo emergono sovrapposizioni tra ruoli e funzioni, in particolare in materia concessoria e di regolazione, con il rischio di moltiplicare gli interlocutori istituzionali per le imprese.

In questo contesto, Confindustria ritiene essenziale evitare la proliferazione di livelli decisionali e assicurare che la riforma si traduca effettivamente in un quadro di semplificazione e non in un ulteriore appesantimento amministrativo.

Particolarmente rilevanti sono le preoccupazioni che emergono dai territori portuali caratterizzati da una struttura delicata e da una forte interdipendenza con le rispettive comunità economiche locali. In diverse aree del Paese si rileva come i precedenti processi

di accorpamento abbiano già prodotto lunghi periodi di incertezza programmatica, con blocchi prolungati degli investimenti e difficoltà di rappresentanza degli interessi locali all'interno di sistemi portuali sovradimensionati. L'eventuale introduzione di ulteriori livelli decisionali lontani dal territorio rischierebbe di aggravare tali difficoltà, soprattutto in contesti nei quali la conoscenza diretta delle specificità orografiche, infrastrutturali e operative del porto è un requisito essenziale per la pianificazione e la realizzazione delle opere.

L'esperienza recente dimostra che, in assenza di una prossimità istituzionale adeguata, i processi decisionali possono rallentare a lungo, compromettendo non solo l'efficienza portuale ma anche la capacità del territorio di attrarre investimenti e di mantenere un ruolo competitivo nelle catene logistiche internazionali.

Un'ulteriore criticità riguarda l'introduzione nel disegno di legge della distinzione tra porti "internazionali", "nazionali" e "regionali" sulla base dell'appartenenza o meno alla rete centrale TEN-T. Tale classificazione, pur rispondendo all'esigenza di allineare il sistema alle logiche comunitarie, presenta rischi significativi di carattere discriminatorio per gli scali che, pur avendo una funzione economica e produttiva centrale per il territorio, non rientrano nella rete core.

Le preoccupazioni espresse dai territori riguardano il fatto che, in sede di programmazione degli investimenti, la priorità assegnata ai porti core potrebbe marginalizzare porti puramente nazionali ma strategici per specifiche filiere industriali (come è il caso di Vado Ligure), determinando effetti negativi sulla capacità del sistema logistico regionale di sostenere l'industria locale e di connettersi efficacemente ai corridoi europei.

A ciò si aggiunge la necessità di chiarire in modo inequivocabile il rapporto tra gli strumenti di pianificazione locale, come il DPSS (Documento di programmazione strategica di sistema) e i PRP (Piani regolatori portuali), gli accordi di programma e il nuovo quadro strategico nazionale definito dal Ministero delle Infrastrutture e da Porti d'Italia. La mancanza di una definizione netta delle relazioni tra tali strumenti rischia di generare conflitti, ritardi e incertezze nell'attuazione degli interventi.

È essenziale, inoltre, che la riforma non indebolisca il coinvolgimento delle Regioni, che la Costituzione individua come parti competenti nella materia portuale, e che sia garantita una partecipazione strutturata delle rappresentanze economiche del settore industriale, logistico e marittimo, il cui contributo è imprescindibile per orientare la programmazione alle reali esigenze dell'utenza e ai mutamenti del commercio internazionale.

Confindustria ribadisce, infine, che la fase transitoria richiede particolare attenzione e prudenza.

È indispensabile assicurare continuità agli interventi infrastrutturali in corso, inclusi quelli commissariati e quelli realizzati attraverso partenariati pubblico-privato, e garantire che la complessità della fase di avvio della nuova società non determini interruzioni o rallentamenti nelle opere già programmate, con particolare attenzione a quelle inserite nei corridoi TEN-T o collegate agli obiettivi del PNRR. Qualsiasi ritardo in tali opere avrebbe conseguenze immediate non solo sulla funzionalità dei porti ma anche sulla competitività dei sistemi produttivi che da essi dipendono.

Infine, sarebbe opportuno il rafforzamento, nell'ambito della governance portuale, del coinvolgimento strutturato delle rappresentanze del mondo imprenditoriale al fine di allineare la pianificazione strategica alle reali esigenze del mercato, riducendo il rischio di investimenti inefficaci o scollegati dalla domanda.

Alla luce di tutte queste considerazioni, Confindustria sottolinea la necessità di un confronto approfondito e di ulteriori correttivi che garantiscano equilibrio finanziario, chiarezza delle competenze, reale semplificazione dei processi decisionali, continuità operativa e valorizzazione del ruolo dei territori e delle imprese.

Confindustria conferma la piena disponibilità a proseguire il confronto con il Parlamento e con il Governo, mettendo a disposizione la propria capacità di analisi e la conoscenza diretta delle esigenze dell'industria nazionale, nella convinzione che un sistema portuale moderno, efficiente e ben governato sia una condizione imprescindibile per lo sviluppo economico e competitivo del Paese.