



DOCUMENTO UPI

Ac 2925

"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"

Audizione

COMMISSIONE TRASPORTI

CAMERA DEI DEPUTATI

24 GIUGNO 2026

PREMESSA: LA RIFORMA DELLA GOVERNANCE E IL RUOLO DELLE PROVINCE

Gli obiettivi perseguiti e dichiarati dal provvedimento, sono volti a rafforzare la competitività del sistema portuale nazionale, superare le frammentazioni decisionali, accelerare gli investimenti strategici e valorizzare il ruolo dell'Italia nel Mediterraneo.

Tali finalità risultano pienamente condivisibili. L'attuale fase storica evidenzia come i porti non costituiscano più mere infrastrutture marittime, bensì piattaforme logistiche, energetiche, industriali e tecnologiche; porte di accesso ai mercati internazionali e strumenti fondamentali per la crescita economica del Paese.

Ciò nondimeno, il porto non può essere considerato un'entità autonoma avulsa dal contesto territoriale. La competitività di uno scalo dipende, infatti, dalla qualità delle connessioni terrestri, dall'efficienza delle reti stradali e ferroviarie, dalla presenza di retroporti adeguati e dalla capacità del territorio di gestire i flussi di merci e persone.

In tale contesto, le Province svolgono un ruolo essenziale, amministrando una vasta rete viaria che costituisce, in molti casi, il primo e l'ultimo segmento delle catene logistiche nazionali, assicurando il collegamento tra porti, aree produttive e sistemi di trasporto. **Si ritiene, pertanto, necessario che la riforma sia anche l'opportunità per tornare a riconoscere in modo formale ed esplicito il contributo delle Province alla funzionalità delle zone retroportuali**, condividendo gli obiettivi di sostenibilità ambientale, adattamento ai cambiamenti climatici, efficientamento energetico e tutela delle coste, nella prospettiva di realizzare infrastrutture non solo moderne, ma anche resilienti e integrate con il territorio. È in questa ottica che gli emendamenti allegati al presente documento sono stati formulati, e su cui chiediamo la condivisione del Parlamento (*gli emendamenti allegati sono stati già depositati in sede di Conferenza Unificata*).

Tali emendamenti restituiscono alle Province il ruolo di componenti di diritto del Comitato di gestione, nonché della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle autorità di sistema portuale; inoltre mirano a definire un ruolo per le Province anche per i processi di programmazione strategica

Si conferma, pertanto, la piena disponibilità a collaborare con il Parlamento, il Governo e gli altri attori istituzionali, affinché il processo di riforma possa rafforzare il sistema portuale nazionale, senza pregiudicare il ruolo strategico dei territori che ne costituiscono il naturale retroterra nei processi di pianificazione e programmazione delle opere strategiche, prevedendo forme strutturate di coinvolgimento delle Province nella definizione dei fabbisogni infrastrutturali e nell'attuazione degli interventi di maggiore impatto territoriale.

Parimenti, si guarda con attenzione alla prevista istituzione di Porti d'Italia S.p.A., ritenendo condivisibile l'esigenza di una regia nazionale e di una visione sistemica. Tuttavia, appare necessario evitare che tale coordinamento si traduca in un'eccessiva centralizzazione

decisionale, dovendosi invece garantire un equilibrio tra indirizzo nazionale e conoscenza dei territori, attraverso procedure snelle, trasparenti ed efficaci.

Ulteriore profilo di rilievo concerne il rapporto tra grandi porti strategici e portualità diffusa. L'Italia, quale nazione marittima, è caratterizzata da una pluralità di scali con funzioni differenziate — economiche, sociali e territoriali — che devono essere adeguatamente valorizzate. Accanto ai principali porti della rete europea, infatti, operano scali regionali, turistici, pescherecci e insulari che assicurano occupazione, continuità territoriale e sviluppo della Blue Economy. Ne consegue che il processo di modernizzazione del sistema portuale debba necessariamente riguardare l'intera rete nazionale.

OSSERVAZIONI

1) Classificazione dei Porti

Il disegno di legge, all'articolo 4, interviene sulla disciplina della c.d. classificazione dei porti, introducendo un'impostazione che si discosta significativamente dai criteri fondati su parametri oggettivi, quali il contributo al PIL del territorio di riferimento e i volumi di traffico movimentati. La nuova classificazione risulta, infatti, basata su due criteri contestuali: l'inclusione del porto nella circoscrizione di un'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) e l'appartenenza alla rete centrale transeuropea dei trasporti (TEN-T). Ne deriva una distinzione tra porti di rilevanza internazionale e porti di rilevanza nazionale, che non si fonda sui flussi effettivi di traffico in entrata e uscita da e verso l'estero, bensì su un criterio formale di appartenenza alla rete TEN-T. La finalità della disposizione emerge chiaramente dalla Relazione Illustrativa ed è richiamata nel Dossier del Servizio Studi del Senato (pag. 24, secondo capoverso), ove si evidenzia come la classificazione sia preordinata alla definizione delle competenze gestionali e, soprattutto, all'allocazione delle risorse finanziarie: "predisporre una diversa classificazione dei porti marittimi in categorie e relative classi, finalizzata a definire competenze gestionali, nonché l'allocazione delle risorse connesse".

Appare dunque evidente che la classificazione incide direttamente sui meccanismi di finanziamento delle infrastrutture portuali: l'inquadramento in una determinata categoria costituisce elemento determinante ai fini dell'accesso prioritario alle risorse pubbliche. In particolare, i porti inseriti nella categoria superiore beneficeranno di un canale privilegiato di finanziamento, mentre quelli collocati in posizione subordinata vedranno inevitabilmente ridotte le proprie possibilità di accesso agli investimenti. Come evidenziato nel Dossier dell'Ufficio Studi del Senato (pag. 26, secondo capoverso), la lettera b) sostituisce integralmente il comma 1-bis, *"introducendo una classificazione dei porti operata direttamente dalla legge, in luogo del rinvio al decreto ministeriale di cui ai commi 4 e seguenti (peraltro abrogati dalla successiva lettera e)), e fondata su due criteri oggettivi, quali l'inclusione del porto nella circoscrizione di una AdSP e l'appartenenza alla rete centrale transeuropea dei trasporti (rete TEN-T). Pertanto, le classi della categoria II risultano così articolate:*

- alla classe I (rilevanza economica internazionale) appartengono i porti, o le specifiche aree portuali, elencati nell'allegato A al disegno di legge, ricadenti nella circoscrizione di una AdSP e ricompresi nella rete centrale TEN-T;

- alla classe II (rilevanza economica nazionale) appartengono i porti, o le specifiche aree portuali, ricadenti nella circoscrizione di una AdSP e non ricompresi nella rete centrale TEN-T”.

Gli effetti sono evidentemente penalizzanti per gli scali “nazionali” (pur all’interno di un unico sistema portuale e pur essendo di “palese” rilevanza internazionale).

Come evidenziato dal Dossier del Senato, la classificazione incide sul regime degli oneri che finanziano le infrastrutture portuali. Il comma 3-quinquies dell’articolo 4 prevede, per i porti di categoria II, classi I e II, che lo Stato contribuisca al finanziamento delle nuove opere infrastrutturali e degli interventi di manutenzione straordinaria individuati dal Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale e di rilevanza internazionale e nazionale, nei limiti delle risorse definite mediante Accordo di Programma tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la società Porti d’Italia S.p.A. Tuttavia, alla luce dei criteri sopra delineati, appare verosimile che tali risorse siano destinate in via prioritaria ai porti qualificati come “internazionali”, ossia inseriti nella rete TEN-T. Tale orientamento trova esplicita conferma nella Relazione Illustrativa al disegno di legge, ove si afferma (a pag. 3) che, in considerazione della limitatezza delle risorse disponibili, le scelte infrastrutturali dovranno essere selettive e coerenti con la vocazione dei singoli scali, privilegiando quelli inseriti nella rete transeuropea: “il complessivo rilancio della portualità italiana dovrebbe trovare fondamento su un approccio mirato alla qualità della dotazione infrastrutturale piuttosto che alla quantità della stessa, alla capacità di agire in modo coordinato e alla valorizzazione delle specializzazioni. Invero, la limitatezza delle risorse pubbliche e la logica insita nella Rete TEN-T impongono una selezione delle scelte infrastrutturali basata sulla vocazione dei singoli porti”. La Relazione Illustrativa, pertanto, già dice che nell’ambito dell’Accordo di Programma tra MIT e Porti d’Italia nell’ambito delle infrastrutture prioritarie individuate dal nuovo Piano Nazionale, avranno spazio in via prioritaria (e vista la limitatezza delle risorse, in via esclusiva) le infrastrutture collocate nei Porti appartenenti alla Rete Centrale TEN-T.

L’articolo 5 del disegno di legge, istitutivo del Piano nazionale degli interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo, si pone in linea con tale impostazione, prevedendo una pianificazione orientata allo sviluppo integrato del sistema portuale in coerenza con gli obiettivi della rete TEN-T. Il Piano nazionale sarà lo strumento che “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)”. In conclusione, la nuova disposizione classificatoria crea una significativa disparità tra porti appartenenti alla medesima Autorità di Sistema Portuale, determinando una distinzione

sostanziale tra scali di “prima” e “seconda” fascia. Tale impostazione rischia, inoltre, di produrre effetti distorsivi, penalizzando porti che, pur non rientrando nella rete centrale TEN-T, presentano rilevanti volumi di traffico e un contributo significativo all’economia nazionale.

2) Gestione dei rifiuti

Si richiama, in particolare, l’articolo 8 del disegno di legge che, al comma 8-quater, introduce una specifica procedura, attribuendone la competenza autorizzativa all’Autorità di Sistema Portuale, relativa alle operazioni di recupero dei rifiuti e di riutilizzo dei materiali derivanti sia dalla realizzazione di interventi infrastrutturali sia dalle attività di dragaggio. La disposizione prevede che il progetto di gestione integrata e circolare dei rifiuti e dei materiali – finalizzato a garantirne il miglior utilizzo, anche in siti diversi da quello di origine, secondo i criteri e le condizioni di cui agli articoli 109, comma 1, e 184-quater, comma 1, del decreto legislativo 3 – sia sottoposto all’autorizzazione dell’AdSP, previo acquisizione del parere vincolante della Regione, dell’Agenzia regionale per la protezione ambientale (ARPA), dell’Ufficio di sanità marittima, aerea e di frontiera (USMAF) e dell’Azienda sanitaria locale (ASL) territorialmente competenti.

Al riguardo, si rilevano i seguenti profili di criticità. a) Per quanto attiene le competenze al rilascio delle autorizzazioni in materia di gestione rifiuti, la norma comporterebbe, per il caso di specie, una potenziale sovrapposizione tra la competenza attribuita alle Autorità di Sistema Portuale e quella attualmente esercitata, in materia di gestione dei rifiuti, da alcune Province e alcune Città metropolitane. Le operazioni di recupero dei rifiuti richiamate dalla disposizione risultano, infatti, già disciplinate dal decreto legislativo n. 152/2006 e rientrano nell’ambito dei procedimenti autorizzativi ordinari (articolo 208) ovvero semplificati (articolo 214 e disposizioni correlate), di competenza degli enti territoriali sopra richiamati. b) Per altro verso, appare immotivatamente restrittiva, a fronte dell’elencazione delle tipologie di materiali di cui alle lettere a) - d) del medesimo comma 8 quater, astrattamente includibili nel progetto per la gestione integrata e circolare dei rifiuti e materiali sottoposto all’approvazione dell’ADSP, la sola previsione che l’utilizzo avvenga secondo *“i criteri e le condizioni di cui agli articoli 109, comma 1, e 184-quater, comma 1, del decreto legislativo n.152/2006”*.

La prima disposizione, infatti, disciplina le attività di immersione in mare dei materiali, mentre la seconda, di più stretta attinenza alla materia dei rifiuti, riguarda la cessazione della qualifica di rifiuto dei materiali dragati sottoposti ad operazioni di recupero in casse di colmata o in altri impianti autorizzati ai sensi della normativa vigente. Il riferimento esclusivo alle operazioni ed ai materiali disciplinati dall’art. 184 quater c. 1, comporterebbe, infatti, l’applicazione del regime normativo ed autorizzativo “ordinario” all’utilizzo di tutti i rimanenti materiali che non integrano i requisiti della sopra citata disposizione (es. i sottoprodotti di cui alla lettera c) , end of waste di cui alla lettera d), con evidente limitazione della portata semplificatoria della procedura in oggetto.

3) Disciplina in materia di tutela dell'ambiente marino

Alle criticità prevalentemente riferite ai profili in materia di gestione dei rifiuti e di sovrapposizione con le funzioni autorizzative già esercitate dagli enti territorialmente competenti, si aggiungono ulteriori elementi di potenziale criticità tecnica, ambientale e procedurale, con particolare riferimento al coordinamento tra il procedimento unico in materia di dragaggi introdotto al comma 8 ter dell'articolo 5 bis, la disciplina di cui all'articolo 109 del D.lgs. 152/2006, il regolamento di cui al D.M. 173/2016, nonché le procedure di valutazione ambientale e di tutela degli habitat e delle specie di interesse comunitario. In particolare, il testo attualmente proposto presenta possibili elementi di sovrapposizione tra il procedimento unico di autorizzazione alle attività di dragaggio nelle infrastrutture portuali del territorio nazionale e nelle acque marino costiere, di cui al comma 8 ter dell'articolo 5 bis della l. 84/1994, introdotto dall'articolo 8, c.1, lett. c) dello schema di disegno di legge in argomento e il successivo progetto di gestione integrata e circolare dei materiali di cui al comma 8-quater. Sovrapposizione che si ravviserebbe solamente per interventi in capo alle Autorità di Sistema Portuali relativamente alla destinazione dei sedimenti dragati disciplinati dal D.M. 173/2016. Ulteriori profili meritevoli di approfondimento riguardano il coordinamento con gli obiettivi di qualità ambientale dei corpi idrici marino-costieri e di transizione, la necessità di esplicitare il raccordo con le procedure di VIA e VINCA, comprese quelle di competenza statale.

4) Disciplina sul mercato interno e sulla concorrenza

La riforma deve garantire una piena e coerente attuazione del diritto dell'Unione europea, anche con riferimento ai servizi tecnici portuali, assicurando l'applicazione effettiva dei principi del mercato interno e della concorrenza. In tale prospettiva, risulta necessario presidiare, in modo sistematico, i principi di libertà di stabilimento, libera prestazione dei servizi, non discriminazione e parità di trattamento, non solo con riguardo alle operazioni portuali in senso stretto, ma anche a tutti i servizi ad esse funzionalmente connessi. Si ritiene pertanto opportuno che il testo di riforma contenga espliciti richiami alla piena operatività di tali principi, già direttamente cogenti nell'ordinamento, in quanto derivanti dalla disciplina europea in materia di libera circolazione di servizi, lavoratori, merci e capitali. Tali esigenze assumono particolare rilievo con riferimento ai servizi tecnico-nautici, i quali contribuiscono in misura significativa all'attrattività e alla competitività del sistema portuale nazionale, rappresentando, quindi, un importante volano di crescita.

In tale ambito, appare necessario tendere alla massima omogeneizzazione del regime dei servizi tecnici marittimi svolti in ambito portuale, verificando che eventuali limitazioni all'accesso e all'esercizio delle relative attività siano consentite esclusivamente nei casi ammessi dall'ordinamento europeo, ossia entro i limiti strettamente necessari al soddisfacimento di esigenze imperative di interesse generale, adeguatamente motivate e supportate da evidenze tecnico-scientifiche. Ne consegue l'esigenza di garantire la più ampia apertura al mercato, evitando un utilizzo improprio della nozione di servizio di interesse generale e prevenendo il rischio di incorrere in ipotesi di "errore manifesto" nella relativa

qualificazione. Parimenti, si evidenzia la necessità di assicurare un quadro regolatorio uniforme anche per tali servizi, rispetto ai quali si riscontra attualmente una significativa frammentazione sia sotto il profilo normativo sia con riferimento alle modalità autorizzative e ai modelli di affidamento (laddove vi siano casi di concorrenza per il mercato).

Sotto il profilo sostanziale, la proposta di riforma presenta alcune criticità meritevoli di approfondimento ai fini di eventuali interventi emendativi in sede parlamentare:

- La previsione di una convenzione tra la Conferenza dei Presidenti e Porti d'Italia S.p.A. appare priva di adeguata base giuridica, in quanto la Conferenza dei Presidenti è sprovvista di personalità giuridica e, pertanto, non idonea ad assumere obbligazioni vincolanti nei confronti delle Autorità di Sistema Portuale. Inoltre, l'eventuale obbligo di conformazione imposto alle AdSP, assistito da misure sanzionatorie quali il commissariamento, si pone in potenziale contrasto con i principi costituzionali e con il diritto dell'Unione europea. - Si ravvisa l'esigenza di una più ampia e strutturata concertazione nella definizione delle opere da inserire nel Piano nazionale, valorizzando il ruolo delle Autorità di Sistema Portuale ed evitando interventi unilaterali suscettibili di incidere sui territori senza un adeguato coinvolgimento degli enti competenti, in coerenza con il principio di sussidiarietà di cui all'articolo 118 della Costituzione. - Il meccanismo di finanziamento delle opere di competenza di Porti d'Italia S.p.A., fondato sulla confluenza in un fondo unico delle risorse derivanti dalla tassa di ancoraggio, dalle tasse portuali e dai canoni di cui ex articolo 16 della legge n. 84/1994, presenta il rischio di determinare fenomeni di finanziamento incrociato tra scali diversi, con possibili effetti distorsivi della concorrenza, anche alla luce dell'applicazione alle AdSP della nozione europea di impresa. - La composizione del Comitato di Gestione, ove includa un rappresentante di Porti d'Italia S.p.A., appare suscettibile di porsi in tensione con il principio di separazione tra funzioni amministrative e attività d'impresa, desumibile, in particolare, dagli articoli 102 e 106 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea. - La previsione di cui all'articolo 5-sexies, comma 1, lettera d), secondo cui le concessioni rilasciate dalle AdSP comprenderebbero anche concessioni di lavori connesse a interventi di Porti d'Italia S.p.A., determina una configurazione complessa e potenzialmente critica, caratterizzata dalla compresenza di più soggetti concedenti. In tale schema, Porti d'Italia S.p.A. verrebbe a rivestire, al contempo, il ruolo di concessionario dello Stato e di concedente nei confronti degli operatori portuali, con evidenti profili di conflitto di interessi e possibili incompatibilità con i principi europei in materia di separazione tra concedente e concessionario. Si evidenziano, inoltre, criticità di coordinamento con le procedure relative alle ZES e alle ZLS, attualmente di competenza delle Autorità di Sistema Portuale.

- Si rileva, altresì, che la proposta di riforma non contempla espressamente le concessioni relative alle stazioni marittime, ossia quelle ex articolo 36 del Codice della navigazione per i servizi di supporto ai passeggeri non rientranti nell'ambito dell'articolo 18 della legge n. 84/1994. Tale omissione comporta l'esclusione delle relative opere dal novero di quelle finanziabili da Porti d'Italia S.p.A., determinando un ulteriore disallineamento sistematico, verosimilmente riconducibile alla base giuridica europea che sovrintende alla rete dei porti

inclusi nella pianificazione infrastrutturale, fondata sulle reti TEN-T, ma suscettibile di generare un regime differenziato di trattamento non coerente con esigenze di uniformità e armonizzazione. - Infine, si evidenzia l'opportunità di estendere la nozione di "porto" a quella di "Sistema portuale", in coerenza con la definizione del mercato rilevante "target" di ciascun Sistema, ai sensi del diritto europeo della concorrenza, così da ricomprendere, in un'unica classificazione, anche le articolazioni (Direzioni) territoriali delle Autorità di Sistema Portuale e prevenire fenomeni di disparità e competizione interna tra scali appartenenti al medesimo sistema.



Emendamenti allo schema di disegno di legge recante “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”

3 giugno 2026

La legge n.84 del 1994 rappresenta ancora oggi il principale riferimento normativo in materia di porti e governance portuale. Negli anni, tuttavia, questa è stata incisa in maniera più o meno profonda in diverse occasioni da interventi legislativi successivi.

Tra questi il principale risale al 2016, anno nel quale vennero introdotte le Autorità di sistema portuali, raggruppate in sistemi logistici territoriali coordinati, con una nuova governance di coordinamento con le amministrazioni centrali; sono seguiti poi altri interventi in materia di procedure concessorie, sostenibilità energetica, ecc.

Nel 2016 però, per quello che qui interessa, le Province sono state estromesse dalla partecipazione ai processi che portano alla nomina del Presidente dell’Autorità e dalla partecipazione alla compagine del Comitato di Gestione, sulla scorta di un processo istituzionale, che prese avvio dalla legge n.56/14 e che doveva portare alla eliminazione delle Province dalla Costituzione attraverso l’esito referendario del 2016, il cui risultato è noto.

Gli emendamenti proposti (che sono riportati in rosso nelle pagine seguenti, come già inseriti negli articoli di riferimento) mirano a realizzare gli obiettivi di ripristino istituzionale delle Province all’interno dei sistemi di sviluppo e gestione delle autorità di sistema portuali, nel senso e nella finalità sinteticamente rappresentata.

ART. 6

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

1. All'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1:

1) all'alinea, le parole: «nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica,» sono sostituite dalle seguenti: «, con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, nonché con l'accordo di programma di cui all'articolo 5.1»;

2) alla lettera b), le 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» sono soppresse;

b) al comma 1-bis:

1 le parole: «dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-ter della presente legge» sono sostituite dalle seguenti: «dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-ter della presente legge. In caso di mancanza di accordo si applicano le disposizioni di cui all'articolo 14-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241, in quanto compatibili»;

2. dopo le parole “di ciascun comune” sono aggiunte le parole “, provincia”

c) dopo il comma 1-bis è inserito il seguente:

«1-bis.1. Quando nell'accordo di programma di cui all'articolo 5-quater o nei suoi aggiornamenti annuali sono inclusi interventi che per la loro realizzazione richiedono una modifica delle scelte operate ai sensi del comma 1, lettere c) e d), le Autorità di sistema portuale procedono tempestivamente alla revisione del DPSS, mediante appositi atti aggiuntivi. Gli atti aggiuntivi sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale e approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.»;

d) al comma 1-ter le parole: «(PRP), che individua analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate» sono sostituite dalle seguenti: «(PRP). Il PRP individua, per ciascuna area ricompresa nell'ambito portuale, 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,» e il secondo e il terzo periodo sono soppresi;

e) al comma 1-quinquies:

1) al terzo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti»;

2) al quarto periodo, le parole: «Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili» sono sostituite dalle seguenti: «Ministero delle infrastrutture e dei trasporti»;

3) al primo periodo sostituire le parole “è di competenza del comune e della regione” con le parole “è di competenza del comune, della provincia e della regione”

f) il comma 1-sexies è sostituito dal seguente:

«1-sexies. 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 di cui all'articolo 38, comma 10, del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n.36, che sancisce l'intesa tra gli enti interessati, ha effetto di variante al PRP.»;

g) il comma 1-septies è abrogato;

h) al comma 2, le parole: «di grande infrastrutturazione» sono sostituite dalla seguente: «infrastrutturali»;

i) al comma 2-bis, lettera b), dopo le parole: «parere non ostativo, nonché» è inserita la seguente: «, contestualmente,»; **sostituire le parole “al comune e alla regione interessati” con le parole “al comune, alla provincia e alla regione interessati”**

l) il comma 3 è abrogato;

m) al comma 3-*bis*, le parole: «al comma 3, nei quali non è istituita l'Autorità di sistema portuale» sono sostituite dalle seguenti: «alla categoria II, classe III»; **sostituire le parole “con il comune o i comuni interessati” con le parole “con i comuni e le province territorialmente interessati”;**

n) il comma 3-*ter* è sostituito dal seguente:

«3-*ter*. I piani regolatori portuali adottati ai sensi del comma 2-*bis*, lettera a), sono sottoposti, contestualmente all'invio dei medesimi ai soggetti di cui al comma 2-*bis*, lettera b), ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura di VAS. Le varianti generali ai piani regolatori portuali sono sottoposte al procedimento previsto per l'approvazione del piano regolatore portuale, con riduzione dei termini di cui al comma 2-*bis*, lettera b), 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.»;

o) il comma 4 è sostituito dal seguente:

«4. 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.»;

p) il comma 4-*bis* è sostituito dal seguente:

«4-*bis*. Le varianti localizzate al piano regolatore portuale di cui al comma 4 sono sottoposte alla procedura di verifica di assoggettabilità a VAS, ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. Per gli ulteriori aspetti, si applica il procedimento previsto per l'approvazione delle varianti generali di cui al comma 3-*ter*.»;

q) il comma 4-*ter* è abrogato;

r) al comma 5:

1) al primo periodo, dopo le parole: «delle aree portuali» sono inserite le seguenti: «e retroportuali»;

2) dopo il primo periodo è inserito il seguente: «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»;

s) al comma 5-*bis*:

1) al primo periodo, dopo le parole: «della Autorità di sistema portuale» sono inserite le seguenti: «, per gli interventi di manutenzione ordinaria, e della società di cui all'articolo 5-*ter*, per gli interventi di manutenzione straordinaria o per le nuove opere infrastrutturali.»;

2) il secondo periodo è sostituito dal seguente: «Fatto salvo quanto previsto dal presente articolo, nonché dalle norme vigenti in materia di autorizzazione di impianti e infrastrutture energetiche, nonché di opere ad essi connesse, l'esecuzione di lavori nei porti è autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, in esito ad apposita conferenza di servizi convocata dalla Autorità di sistema portuale per gli interventi di cui all'articolo 5-*quater*, comma 3, e dalla società di cui all'articolo 5-*ter* per gli interventi di cui all'articolo 5-*ter*, comma 2, lettera a), ai sensi dell'articolo 14-*quater* della legge 7 agosto 1990, n. 241, cui sono chiamate tutte le amministrazioni competenti»;

t) al comma 5-*ter*, le parole: «dell'articolo 27 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50» sono sostituite

dalle seguenti: «dell'articolo 38 del codice di cui al decreto legislativo n. 36 del 2023» e le parole: «all'articolo 27 del citato decreto legislativo n. 50 del 2016» sono sostituite dalle seguenti: «all'articolo

38 del codice di cui al decreto legislativo n. 36 del 2023»;

u) al comma 7, le parole: «classe II e III» sono sostituite dalle seguenti: «classe III»;

v) i commi 8, 9, 10 e 11 sono abrogati.

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

1. All'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo la lettera a) è inserita la seguente:

«*a-bis*) da un componente designato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che partecipa a titolo gratuito;»;

a-bis) al comma 1, lettera c) sostituire le parole “componente designato dal sindaco di ciascuna delle città metropolitane, ove presente” con le parole “componente designato dal presidente di ciascuna provincia e dal sindaco metropolitano, ove presente”

b) al comma 1-*bis*, dopo il secondo periodo è inserito il seguente: «Alle sedute del Comitato partecipa altresì un rappresentante della società di cui all'articolo 5-*ter*, che ha diritto di voto limitatamente alle decisioni di cui al comma 5, lettere a), f) e g), di rispettivo interesse; la partecipazione è a titolo gratuito, fermo restando il diritto al rimborso delle spese di missione, ove spettante, a carico del bilancio della società stessa.»;

c) al comma 2, quinto periodo, le parole: «comma 1, lettere, b), c) e d)» sono sostituite dalle seguenti: «comma 1, lettere, *a-bis*), b), c) e d),»;

d) il comma 3 è abrogato;

e) al comma 5, lettera g), le parole: «nei decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di cui rispettivamente, all'articolo 16, comma 4, ed all'articolo 18, commi 1 e 3» sono sostituite dalle seguenti: «nell'articolo 18, nonché nei decreti di cui all'articolo 16, comma 4, e all'articolo 18, commi 1 e 3».

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

1. All'articolo 11-*ter*, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il primo periodo è sostituito dal seguente: «Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, con il compito di coordinare e armonizzare, a livello nazionale, le scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, nonché le strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo.»;

b) dopo il secondo periodo è inserito il seguente: «Alle riunioni della Conferenza partecipa, senza diritto di voto, un rappresentante della società di cui all'articolo 5-*ter*.»;

c) al secondo periodo sostituire le parole “da cinque rappresentanti designati dalla conferenza unificata, di cui tre delle regioni, uno delle città metropolitane e uno dei comuni.” con le parole “da sei rappresentanti designati dalla Conferenza Unificata, di cui tre delle regioni, uno delle città metropolitane, uno delle province e uno dei comuni.”

MOTIVAZIONE

Gli emendamenti sono finalizzati a riportare, all'interno della legislazione sui porti, il ruolo delle Province, con specifico riferimento ai piani regolatori e alla programmazione degli investimenti sulle opere retroportuali (strade) e al comitato di gestione delle autorità di sistema portuale.

Nella legislazione originaria, infatti, comuni e province rivestivano un ruolo evidentemente necessario nelle attività di programmazione delle attività di sviluppo dei sistemi portuali, proprio perché titolari di importanti funzioni in materia di viabilità e pianificazione. Nel corso degli ultimi anni, però, a fronte di una legislazione che ha progressivamente ridotto governance e risorse finanziarie delle province in vista del loro superamento attraverso riforma costituzionale, le modifiche alla legge n. 84/94 hanno espunto le Province dai meccanismi di regolazione dei sistemi portuali.

A valle dell'esito referendario, trascorsi ormai dieci anni, ed a fronte della necessità di coordinare tutti i livelli di governo locale coinvolti sul territorio interessato da porti, occorre che il ruolo delle Province sia ripristinato con l'obiettivo di coadiuvare lo sviluppo del sistema portuale del Paese.