

AL VIA LA RIFORMA DEI PORTI

Nasce Porti d'Italia Spa, nuova governance nazionale per investimenti e grandi opere. Ridimensionate le 16 Autorità

22 Dic 2025 ▶ di Maria Cristina Carlini



Si chiama Porti d'Italia S.p.A. ed è la società pubblica chiamata a svolgere un ruolo centrale nello sviluppo infrastrutturale della rete portuale nazionale. È questo il cuore della riforma varata ieri, senza riserve, dall'ultimo Consiglio dei ministri prima di Natale. La società che nasce è partecipata dal ministero dell'Economia e vigilata dal ministero dell'Economia e dei Trasporti e - è questa la principale novità - è chiamata a svolgere un ruolo di regia nazionale: Porti d'Italia sarà responsabile della gestione

dei grandi investimenti infrastrutturali strategici, della manutenzione straordinaria, dell'individuazione delle opere di interesse economico generale e della promozione unitaria del sistema portuale italiano sui mercati internazionali. Le 16 Autorità di Sistema Portuale restano pienamente operative ma ridimensionate.

Balza subito agli occhi quanto questo disegno di legge, a forte trazione leghista, impatti radicalmente sulla Legge n. 84 del 1994, con l'obiettivo di superare la frammentazione istituzionale, le lungaggini procedurali e i limiti nella capacità di investimento. Ci sono alcuni numeri che fotografano le difficoltà della portualità italiana a competere su scala globale nonostante il vantaggio che le deriva dalla posizione geografica strategica: nel 2024, l'intero sistema portuale ha movimentato circa 12 milioni di TEU, un volume inferiore ai 13,4 milioni di TEU movimentati dal solo porto di Rotterdam. Con Porti d'Italia, dunque, si riconosce il forte radicamento territoriale delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) ma il salto che si intende compiere, nelle intenzioni del Governo, è quello di costruire una vera e propria "rete portuale nazionale" per rafforzare anche l'integrazione con le reti europee dei trasporti, in particolare sul fronte dell'intermodalità porto-ferrovia. Un secondo asse di intervento riguarda la semplificazione delle procedure amministrative, a partire da quelle legate all'adozione dei Piani Regolatori Portuali, che in molti casi hanno rallentato o impedito interventi essenziali come i dragaggi, fondamentali per garantire l'accessibilità e la competitività degli scali.

Arriva, così, un nuovo modello di governance, che si fonda su due pilastri: il rafforzamento della strategia nazionale e la creazione di un nuovo soggetto

attuatore. La strategia nazionale viene potenziata attraverso due strumenti principali. Da un lato, un decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti individuerà le infrastrutture portuali strategiche, distinguendo tra nuove opere e interventi di manutenzione straordinaria da realizzare con priorità. Dall'altro, l'Accordo di Programma tra il MIT e la nuova società Porti d'Italia definirà cronoprogrammi, modalità attuative e coperture finanziarie degli interventi individuati. La governance societaria riflette un equilibrio tra indirizzo economico-finanziario e vigilanza tecnica. Il Consiglio di Amministrazione sarà composto da cinque membri: due designati dal MEF, due dal MIT e uno dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri. Il presidente è scelto tra i membri indicati dal MEF, mentre l'amministratore delegato è nominato tra quelli designati dal MIT. Il Collegio Sindacale è a sua volta articolato tra designazioni MIT e MEF, a garanzia del controllo contabile e amministrativo.

Le attività della società si sviluppano lungo due direttrici distinte. La prima, di natura strategica e svolta in regime di concessione come Servizio di Interesse Economico Generale (SIEG), vede Porti d'Italia operare come soggetto nazionale unico e stazione appaltante per la realizzazione degli investimenti infrastrutturali strategici e degli interventi di manutenzione straordinaria. La società approva i progetti, affida i lavori tramite appalti o concessioni, promuove il ricorso al Partenariato Pubblico-Privato e gestisce anche le procedure espropriative e le attività di promozione e marketing della rete portuale italiana. Il secondo asse d'intervento riguarda le attività svolte in regime di mercato. Al di fuori della concessione pubblica, Pdl potrà operare in Italia e all'estero offrendo servizi di progettazione, realizzazione di opere infrastrutturali, consulenze, studi e ricerche nel settore portuale, direttamente o tramite società

partecipate. Per evitare sovvenzioni incrociate, la legge impone l'adozione di sistemi di contabilità separata.

Come si è detto, il nuovo modello di governance impatterà profondamente sulle sedici Autorità di Sistema Portuale che non vengono soppresse, ma vedono ridefinito il proprio perimetro di competenze: mantengono la responsabilità della manutenzione ordinaria, degli investimenti infrastrutturali e della manutenzione straordinaria non inclusi nel decreto strategico nazionale, del rilascio delle concessioni per terminal e servizi portuali e della gestione delle sovrastrutture non direttamente legate al trasporto, come uffici e spazi commerciali. Per garantire un coordinamento efficace con Porti d'Italia S.p.A., è prevista una Convenzione-Quadro tra la società e la Conferenza delle AdSP, volta a disciplinare l'uso delle risorse, i rapporti operativi e le eventuali concessioni miste che combinano lavori e servizi. Proprio sul terreno della realizzazione delle opere che la riforma introduce un cambio di passo. Ferma la natura pubblica della società, la norma consente esplicitamente il coinvolgimento di soggetti privati nella realizzazione degli interventi infrastrutturali, utilizzando strumenti già previsti dall'ordinamento. In particolare, i privati potranno entrare in gioco attraverso concessioni di lavori, anche in finanza di progetto, con la possibilità per l'aggiudicatario di costituire società di scopo per la costruzione e la gestione delle opere; partenariati pubblico-privati istituzionalizzati, mediante la creazione di società miste pubblico-private dedicate a singoli interventi, in linea con il codice dei contratti pubblici e con il principio di sussidiarietà orizzontale. La riforma introduce inoltre un criterio di efficienza gestionale finalizzato alla razionalizzazione del numero delle AdSP. Qualora un'Autorità registri, per la seconda volta in un

triennio, un risultato di competenza negativo asseverato dai revisori, potrà essere disposta la sua soppressione.

La riforma ridisegna in modo significativo anche l'architettura finanziaria del sistema portuale. Le risorse destinate ai grandi investimenti vengono progressivamente trasferite dalle AdSP alla nuova società centrale, senza compromettere la sostenibilità finanziaria delle Autorità, che vengono sgravate dei costi degli investimenti strategici, della manutenzione straordinaria e di una parte del personale. Porti d'Italia S.p.A. sarà inizialmente capitalizzata con 500 milioni di euro, derivanti dal versamento di una quota dell'avanzo di amministrazione non vincolato delle AdSP, che complessivamente ammonta a circa 800 milioni di euro. Viene inoltre istituito il "Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo", gestito a livello centrale. Il Fondo sarà alimentato da una quota dei canoni di concessione demaniale, fino a un massimo dell'85% per le concessioni più risalenti, da una percentuale compresa tra il 15% e il 25% delle tasse portuali e da risorse statali già destinate allo sviluppo portuale. La relazione tecnica stima una dotazione annua a regime pari a circa 480 milioni di euro. I costi di funzionamento della nuova società saranno coperti attraverso un mix di risorse. Sul fronte del personale, Pdl assorbirà fino al 25% dei dipendenti attualmente in servizio presso le AdSP, con un trasferimento dei relativi costi stimato in circa 32 milioni di euro. I costi di gestione saranno finanziati tramite un Fondo di funzionamento, alimentato da una quota dei canoni di concessione, e attraverso oneri di investimento inclusi nel quadro economico dei singoli progetti, fino a un massimo del 12,5% del valore dei lavori, secondo un modello analogo a quello già adottato da ANAS.

Accanto alla nuova governance e al nuovo assetto finanziario, la riforma introduce una serie di interventi trasversali. Viene rafforzata la vigilanza del MIT, che acquisisce poteri più incisivi di indirizzo e controllo. In particolare, è previsto un parere vincolante per il rilascio di concessioni di durata superiore ai vent'anni, nonché poteri sostitutivi per garantire l'adeguamento degli atti concessori alla nuova normativa, fino alla possibilità di revoca delle concessioni. Sul piano della pianificazione, la riforma armonizza i Piani Regolatori Portuali con i nuovi strumenti di programmazione nazionale, introducendo procedure semplificate per le varianti, come la "variante localizzata". Per i PRP approvati prima della legge del 1994, viene fissato un termine di 36 mesi per l'adozione di nuovi piani, decorso il quale è prevista la nomina di un commissario ad acta. Capitolo dragaggi: al di fuori dei Siti di Interesse Nazionale, le procedure vengono significativamente semplificate e orientate a una logica di economia circolare. Il "Progetto per la gestione integrata e circolare" dei materiali dragati consente il recupero e il riutilizzo dei sedimenti e, una volta approvato, sostituisce una pluralità di autorizzazioni, riducendo tempi e complessità amministrative.

Il Mit: è una svolta storica per il futuro della logistica e dell'economia marittima

Nel dare l'annuncio del disco verde alla riforma da parte del Consiglio dei ministri, il Mit parla di "un passaggio decisivo per il futuro della logistica e dell'economia marittima italiana. Con questo passaggio si dá il via ad una riforma attesa da anni, che introduce una visione unitaria, obiettivi chiari e responsabilità definite, ponendo

le basi per un sistema portuale moderno, competitivo e pienamente integrato nelle grandi rotte del Mediterraneo e dell'Europa. 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".

Pd: un modello che non esiste in nessun altro Paese, stravolto l'impianto della legge 84

Attacca, invece, il Pd. "Salvini e Rixi introducono un modello che non esiste in nessun Paese e che solleva fortissime perplessità. Il Disegno di legge interviene in modo profondo sulla legge 84 del 1994, stravolgendone l'impianto e concentrando poteri e funzioni in Porti d'Italia Spa, a discapito delle Autorità di sistema portuale e del rapporto con i territori", affermano la vice presidente del Gruppo PD alla Camera Valentina Ghio, insieme al capogruppo PD alla Commissione Trasporti Anthony Barbagallo e ai deputati Pd Ouidad Bakkali, Andrea Casu e Roberto Morassut. Nel mirino la nuova governance: "Si introduce un modello di governance centralistico e poco razionale, che non trova riscontro nei principali sistemi portuali europei e che si allontana anche da esperienze, come quella spagnola, che pure avevano offerto spunti interessanti senza indebolire i livelli locali. Le AdSP vengono svuotate di competenze e risorse, con il rischio concreto di comprometterne la sostenibilità finanziaria e la capacità di pianificazione". "Colpisce inoltre una visione riduttiva della

politica portuale: la nuova società sembra concentrarsi esclusivamente sulle infrastrutture, senza una reale funzione di indirizzo strategico, senza una visione sul posizionamento dei porti, sulle transizioni ambientali e digitali, né sulla soluzione di nodi strutturali come quello dei dragaggi. Altro che semplificazione: il settore chiedeva procedure più snelle e risposte rapide, ma la riforma aggiunge nuovi livelli decisionali, confusi passaggi burocratici e una struttura centrale che si sovrappone a strumenti già esistenti di programmazione e coordinamento nazionale". Preoccupa poi anche il modello finanziario che sottrae risorse alle Autorità portuali, "incidendo su canoni e avanzi di amministrazione, senza ridurre gli oneri che restano in capo agli enti territoriali, come la manutenzione e la protezione delle opere portuali. Si rischia di scaricare sui porti e sui territori il costo di una riforma sbilanciata. Come Partito Democratico riprenderemo il dialogo costruttivo con tutte le rappresentanze sociale ed economiche del settore e contrasteremo in Commissione Trasporti e in Aula le diverse storture contenute nel testo attuale. Lavoreremo a proposte che rafforzino il coordinamento nazionale ma senza commissariare i porti, che semplifichino davvero e che rispondano alle esigenze di chi nei porti lavora e investe, non alla logica della creazione di un nuovo carrozzone per attribuire incarichi e gestire risorse che non serve allo sviluppo dei nostri porti", concludono i deputati Pd.

Intanto, l'assemblea dei presidenti delle Autorità di Sistema Portuale ha eletto, nei giorni scorsi, Roberto Petri nuovo presidente di Assoport, l'Associazione dei Porti Italiani. La nomina avviene in anticipo rispetto alla data del 19 gennaio 2026, termine massimo indicato dalla Commissione nel corso dell'assemblea del 3 dicembre scorso, e consentirà un passaggio di consegne ordinato e tempestivo con

l'attuale presidente Rodolfo Giampieri, il cui mandato giunge a scadenza il prossimo 31 dicembre. L'elezione di Petri, sottolinea Assoport, "si inserisce in una fase particolarmente significativa per il sistema portuale italiano, caratterizzata da un profondo rinnovamento della governance: nel corso del 2025 sono stati infatti nominati 14 nuovi Presidenti di Autorità di Sistema Portuale, segnando l'avvio di una nuova stagione per la portualità nazionale. A questo scenario si affiancherà, nel 2026, il previsto varo della riforma portuale, che ridisegnerà assetti, competenze e strumenti di governance del settore. In questo contesto in evoluzione, il ruolo di Assoport sarà sempre più di coordinamento, rappresentanza e indirizzo, accompagnando le Autorità di Sistema Portuale nell'affrontare le principali sfide globali: transizione energetica, digitalizzazione dei processi logistici, competitività del sistema Mediterraneo, resilienza delle catene di approvvigionamento e integrazione porto-città".