



CONFERENZA DELLE REGIONI  
E DELLE PROVINCE AUTONOME

17/168/CU07/C4

**POSIZIONE SULLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE  
“DISPOSIZIONI INTEGRATIVE E CORRETTIVE AL DECRETO LEGISLATIVO 4  
AGOSTO 2016, N. 169, CONCERNENTE LE AUTORITÀ PORTUALI DI CUI ALLA  
LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84”**

*Parere, ai sensi dell’articolo 8, comma 5, della legge 7 agosto 2015, n. 124*

*Punto 7) O.d.g. Conferenza Unificata*

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome condiziona l’espressione del parere favorevole sull’ultima stesura dello Schema di D.Lgs. in oggetto (Nota della Conferenza Unificata del 15 novembre 2017) all’accoglimento delle seguenti proposte di modifica relative agli articoli 2, 7, 15:

**Emendamento 1.**

Al comma 1 dell’art. 2 dello schema di d.lgs. che modifica il d.lgs. 169/2016 *inserire, prima della lettera a) la seguente lettera* All’articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

“0a) i commi da 1 a 5 dell’art. 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono sostituiti dai seguenti:

0 Il Piano regolatore di sistema portuale è lo strumento di pianificazione del sistema dei porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali di cui all’art. 6 c. 1.

Il piano si compone da un Documento di Pianificazione Strategica di Sistema e dai piani regolatori portuali di ciascun porto.

1. Le Autorità di Sistema Portuale redigono un Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS), coerente con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e con gli orientamenti comunitari in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali.

Il DPSS definisce gli obiettivi di sviluppo e la pianificazione infrastrutturale sistemica delle AdSP; inoltre individua e perimetra le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retroportuali, quelle di interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario coi singoli porti del sistema e gli attraversamenti del centro urbano.

Il DPSS prevede una relazione illustrativa che descrive gli obiettivi e le scelte operate e i criteri seguiti nella pianificazione del sistema portuale complessivo e rappresentazioni grafiche in numero e scala opportuni, al fine di descrivere l’assetto territoriale del sistema, nonché per assicurare una chiara e univoca interpretazione dei contenuti, delle norme e delle procedure per la redazione dei piani di cui al successivo 4.

La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città definite dal DPSS sono demandate ai comuni, previo parere della AdSP.

2. Il DPSS viene sottoposto al parere di ciascun Comune territorialmente/amministrativamente interessato che si esprime entro e non oltre 45 giorni dal ricevimento dell'atto.

3. Il DPSS è adottato dal Comitato di Gestione ed approvato, al termine della procedura di cui al c. 10, nei successivi 60 giorni dalla Regione previa intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che si esprime sentita la Conferenza nazionale di cui all'art. 11-ter

Ai fini dell'ottenimento dell'intesa nei termini prescritti, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti può convocare una conferenza dei servizi ai sensi dell'art.14-*quinquies* della legge 7 agosto 1990 n. 241 e successive modifiche ed integrazioni.

Il DPSS delle AdSP di cui al comma 1, la cui circoscrizione territoriale è ricompresa in più Regioni, è approvato con atto della Regione ove ha sede la stessa AdSP, previa intesa con le Regioni nel cui territorio sono ricompresi gli altri porti amministrati dalla stessa AdSP e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

4. Nei singoli porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali delle AdSP di cui all'articolo 6 comma 1, l'ambito e l'assetto complessivo delle aree destinate a funzioni strettamente portuali e retroportuali e agli assi di collegamento viario e ferroviario, come stabilite nel DPSS approvato, quali quelle destinate alle attività commerciali e crocieristiche, al diporto, alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie sono delimitati e disegnati dal Piano Regolatore Portuale (PRP), che individua analiticamente, altresì, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

5. I suddetti PRP sono redatti in attuazione al Piano Strategico Nazionale dei Porti e della Logistica, al DPSS e in conformità alle apposite linee-guida redatte dal Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, e declinano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi e i contenuti e le strategie di ciascuno scalo delineando l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione da sviluppare nei Piani Operativi Triennali.

6. Nel caso di strutture o ambiti idonei, allo stato sottoutilizzati o non diversamente utilizzabili per funzioni portuali di preminente interesse pubblico, è valutata con priorità la finalizzazione delle predette strutture ed ambiti ad approdi turistici come definiti dall'articolo 2 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509.

7. Nei porti di cui al comma 1 nei quali è istituita l'Autorità di sistema portuale, il piano regolatore portuale, corredato del rapporto ambientale di cui al decreto legislativo n. 152 del 2006, è adottato dal comitato di gestione di cui all'articolo 9. L'adozione avviene, previa intesa coi comuni territorialmente/amministrativamente interessati con esclusivo riferimento alla pianificazione delle aree destinate a funzioni di interazione porto-città; i Comuni si esprimono entro e non oltre 45 giorni dal ricevimento dell'atto. Ai fini dell'ottenimento dell'intesa nei termini prescritti, la Regione, ovvero il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in caso di AdsSP interregionale, può convocare una conferenza dei servizi ai sensi dell'art.14-*quater* e 14-*quinquies* della legge 7 agosto 1990 n. 241 e successive modifiche ed integrazioni.

Il piano è successivamente inviato per il parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto.

Il piano, esaurita la procedura di cui al presente comma e a quella di cui al comma 10, è approvato dalla regione interessata entro trenta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura VAS.

8. Le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti.

9. Nei porti di cui al comma 1-bis, nei quali non è istituita l'AdSP, il piano regolatore è adottato e approvato dalla Regione di pertinenza o, ove istituita, dall'autorità di sistema portuale regionale, previa intesa con il comune o i comuni interessati, ciascuno per il proprio ambito di competenza, nel rispetto delle normative vigenti e delle proprie norme regolamentari. Sono fatte salve, altresì, le disposizioni legislative regionali vigenti in materia di pianificazione dei porti di interesse regionali.

10. I DPSS e i PRP sono sottoposti, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura di VAS.

11. Le varianti al DPSS, seguono il medesimo procedimento previsto per l'adozione dello stesso.

12. Il Presidente del comitato di gestione dell'autorità del sistema portuale, autonomamente o su richiesta della Regione o del Comune interessati, può promuovere e proporre al Comitato di gestione, per la successiva adozione, varianti-stralcio concernenti la qualificazione funzionale di porzioni del singolo scalo marittimo.

Le varianti-stralcio al piano regolatore portuale, relative al singolo scalo marittimo, sono sottoposte al procedimento previsto per l'approvazione del PRP, ed alla procedura di verifica di assoggettabilità a VAS ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo n. 152 del 2006.

Le varianti-stralcio di porti ricompresi in una AdSP la cui circoscrizione territoriale ricade in più Regioni, sono approvate con atto della Regione nel cui territorio è ubicato il porto oggetto di variante-stralcio, sentite le Regioni nel cui territorio sono ricompresi gli altri porti amministrati dalla medesima AdSP.

Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore di sistema portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, previa acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte del comune o dei comuni interessati. E' successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico funzionale. L'adeguamento tecnico funzionale è approvato con atto della Regione nel cui territorio è ubicato il porto interessato dall'adeguamento medesimo.”

NB. Sono conseguentemente da rinumerare i commi dal 5-bis al 11-sexsies.

## **Emendamento 2.**

Al comma 1 dell'art. 7 dello schema di d.lgs. che modifica il d.lgs. 169/2016 inserire, prima della lettera a) la seguente lettera

0a) All'art. 9 c. 1, alla lettera d) dopo le parole "*ex sede di autorità portuale*" sono aggiunte le parole "*o ex sede di azienda speciale di cui all'art. 14 della Legge 28 gennaio 1994, n. 98*".

## **Emendamento 3.**

Il comma 8 dell'art. 15 (Disposizioni ulteriori) dello schema di d.lgs. che modifica il d.lgs. 169/2016 viene modificato come segue: "*Il personale dirigenziale in servizio presso le soppresse autorità portuali alla data di entrata in vigore del presente provvedimento, che sia in possesso di titolo di studio di livello inferiore alla laurea, mantiene il proprio ruolo in coerenza con quanto previsto dall'art. 10, comma 6.*"

Roma, 16 novembre 2017