

**POSIZIONE SUL 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”**

**Parere, ai sensi dell’articolo 9, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n.
281,**

Punto 7) O.d.g. Conferenza Unificata

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome esprime **parere favorevole a
maggioranza** sul ddl in oggetto, condizionato all’accoglimento degli emendamenti già
concordati in sede tecnica e nell’incontro con il viceministro Rixi del 21 luglio u.s., come
riportati in allegato, con il parere contrario delle Regioni Campania, Emilia-Romagna,
Puglia, Sardegna e Toscana.

La Conferenza propone, altresì, l’inserimento di un ulteriore emendamento rispetto a
quelli già discussi col Governo, relativo al ruolo delle Regioni c.d. “retroportuali”, prive
di sbocchi sul mare, nel Comitato di gestione.

All.to

Roma, 23 luglio 2026

Disegno di legge di 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.

Emendamenti Commissione IMGT-Ambiente 22 luglio

Gli emendamenti prioritari concordati in sede tecnica e nell'incontro con il viceministro Rixi del 21 luglio u.s. riguardano i seguenti temi:

- Manutenzione straordinaria
- Ricognizione dei fabbisogni
- Aggiornamento del Piano nazionale interventi strategici.
- Documento di programmazione strategica (DPSS) e aggiornamento/ atti aggiuntivi
- Aree portuali e retro-portuali.
- Accordo di programma e Regione.
- Accordo di programma e AdSP.
- Convenzione-quadro.
- Limiti territoriali delle AdSP.
- Dragaggio e Venezia.
- Chioggia e Venezia.
- Composizione del Comitato di gestione.
- Trasferimento personale e risorse.
- Interventi già programmati o in corso di realizzazione.

Provvedimento (testo coordinato con emendamenti)	EMENDAMENTI CT IMGT-AMBIENTE	NOTE
ART. 1 (Modifiche all'articolo 1 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)		
ART. 2 (Inserimento dell'articolo 1-bis alla legge 28 gennaio 1994, n. 84)		
1. Alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo l'articolo 1 è inserito il seguente:		
«Art. 1-bis. - (Definizione degli interventi in ambito portuale). - 1. Ai fini della presente legge, sono considerati: a) opere infrastrutturali: le opere di grande infrastrutturazione, ivi incluse la costruzione di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini, di banchine e piazzali attrezzati e di opere di viabilità funzionali alle aree portuali, nonché le operazioni di dragaggio infrastrutturale dei fondali; nuove opere pubbliche o private in ambito portuale, incluse le opere per la transizione e l'autonomia energetica o digitale e le infrastrutture destinate al refluento dei sedimenti (casce di colmata);	All'art. 2, co. 1, nuovo art. 1-bis, comma 1, aggiungere, alla fine della lettera a), le seguenti parole: “ <i>nuove opere pubbliche o private in ambito portuale, incluse le opere per la transizione e l'autonomia energetica o digitale e le infrastrutture destinate al refluento dei sedimenti (casce di colmata)</i> ”; <u>Relazione</u> L'art. 1-bis definisce tre categorie: opere infrastrutturali, manutenzione straordinaria e manutenzione ordinaria, con richiamo ai decreti DPR 380/2001 e d. lgs. 42/2004. Mancano gli interventi di nuova costruzione (Art. 3, comma 1, lett. e) DPR 380/2001. Tali interventi potrebbero essere inclusi nelle “opere infrastrutturali”. Si propone di integrare il testo finale con le modifiche necessarie a superare le criticità rilevate.	PARERE FAVOREVOLE MIT
ART. 3 (Modifiche all'articolo 2 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)		

ART. 4 <i>(Modifiche all'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>		
1. All'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:		
All'art. 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:		
b) il comma 1-bis è sostituito dal seguente:		
«1-bis. I porti, o specifiche aree portuali, di cui all'allegato A, ricadenti nella circoscrizione territoriale di una Autorità di sistema portuale e compresi nella rete centrale TEN-T, appartengono alla categoria II, classe I. I porti, o specifiche aree portuali, situati nella circoscrizione territoriale di una Autorità di sistema portuale e non compresi nella rete centrale TEN-T, appartengono alla categoria II, classe II. I porti, o specifiche aree portuali, non appartenenti alla categoria I né situati nella circoscrizione territoriale di una Autorità di sistema portuale, anche se ricompresi nella rete TEN-T, appartengono alla categoria II, classe III».	All'Art. 4, co. 1, lett. b), alla fine del nuovo comma 1-bis), dopo le parole “non appartenenti alla categoria I né situati nella circoscrizione territoriale di una Autorità di sistema portuale” sono aggiunte le seguenti: “anche ricompresi nella rete TEN-T”. <u>Relazione</u> Sembra che la prerogativa di appartenenza alla rete TEN-T sia riservata, esclusivamente, ai porti ricadenti nella circoscrizione territoriale di un'Autorità di sistema portuale. Si ritiene necessario, pertanto, specificare che anche i porti di II categoria, classe III, possano essere compresi nella rete TEN-T.	PARERE FAVOREVOLE
d) dopo il comma 3 sono inseriti i seguenti: -----		
3-sexies. Spetta a ciascuna Autorità di sistema portuale l'onere per la realizzazione delle opere infrastrutturali e degli interventi di manutenzione straordinaria non ricompresi nel Piano di cui all'articolo 4-ter, degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché degli interventi di cui all'articolo 5-quater, comma 3, nei porti ricompresi nella propria circoscrizione.	All'art. 4, co. 1, lett. d, nuovo comma 3-sexies dell'art. 4 legge n. 84/94, le parole “e degli interventi di manutenzione straordinaria” sono eliminate e dopo le parole “interventi di manutenzione ordinaria” inserire le parole: “e straordinaria”. <u>Relazione</u> Gli interventi infrastrutturali di manutenzione straordinaria sono un atto normale nella vita utile di un'infrastruttura che in molti casi non può essere differito in quanto l'opera risulta essere di minor interesse rispetto ad altre. Le singole AdSP devono poter intervenire in maniera autonoma sulla manutenzione per garantire la massima efficienza e	PARERE FAVOREVOLE MIT espresso nell'incontro con il viceministro Rixi del 21 luglio u.s.

	sicurezza delle infrastrutture in esercizio.	
3-septies. Spetta alla regione o alle regioni interessate che non abbiano conferito la competenza in materia ad enti delegati l'onere per la realizzazione degli interventi per la realizzazione di nuove opere infrastrutturali, per la manutenzione straordinaria e manutenzione ordinaria nei porti di cui alla categoria II, classe III.»;	All'art. 4, co. 1, lett. d), nuovo comma 3-septies dell'art. 4 legge n. 84/94, dopo le parole "<i>Spetta alla regione o alle regioni interessate</i>" inserire le parole "<i>che non abbiano conferito la competenza in materia ad enti delegati</i>" <u>Relazione</u> Si propone l'inserimento dell'inciso per non produrre un automatismo della previsione normativa per le regioni che in virtù delle norme in materia di federalismo abbiano trasferito ad altri enti, in particolare i Comuni, la competenza in materia di porti non ricompresi nelle circoscrizioni delle autorità (di sistema) portuali.	PARERE FAVOREVOLE MIT
e) i commi 4, 5 e 6 sono abrogati.		
ART. 5 <i>(Inserimento dell'articolo 4-ter alla legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>		
1. Alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo l'articolo 4-bis è inserito il seguente:		

«Art. 4-ter. - (Individuazione delle infrastrutture strategiche del settore portuale da realizzare in via prioritaria). 1. Al fine di potenziare il sistema della Rete italiana della portualità e di valorizzare le aree e i beni del demanio marittimo secondo una visione unitaria e integrata, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale e il Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), previa verifica di coerenza con il Piano del mare di cui al DL n. 173/22 e acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, è adottato entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione dalla verifica di coerenza con il citato Piano del mare, previa ricognizione dei fabbisogni in termini infrastrutturali evidenziati da ciascuna Autorità di sistema portuale, il Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo portuali (marittime e terrestri) di interesse generale e di rilevanza internazionale e nazionale. La ricognizione dei fabbisogni è effettuata previo parere obbligatorio della Regione interessata, che si esprime entro 30 gg dalla trasmissione dell'esito della stessa. Decorso tale termine, il parere si intende reso.	All'art. 5, nuovo art. 4-ter legge 84/94, comma 1 si propongono le seguenti modifiche. Proposte nn. 1-2 - Al comma 1, secondo periodo, dopo le parole: “<i>sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale e il Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), previa</i>” inserire le seguenti: “verifica di coerenza con il Piano del mare di cui al DL n. 173/22 e”. - Al comma 1, terzo periodo, le parole “<i>dalla data di entrata in vigore della presente disposizione</i>” sono sostituite dalle seguenti: “dalla verifica di coerenza con il citato Piano del mare”. Proposta n. 3 Al comma 1, quarto periodo, le parole “<i>di trasporto marittimo</i>” sono sostituite dalle seguenti: “portuali (marittime e terrestri)”. <u>Relazione proposte n. 1-3</u> Trattasi di riformulazioni degli emendamenti originari, predisposte sulla base del riscontro MIT. La centralizzazione della programmazione infrastrutturale e finanziaria, con individuazione delle opere strategiche da realizzarsi prioritariamente rischia di concentrare le principali risorse sui sistemi portuali di maggiore rilievo nazionale (in particolare quelli meglio collegati allo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti TEN-T) a discapito di altri sistemi portuali italiani. La definizione dell'elenco degli interventi strategici dovrebbe essere effettuata previa verifica della coerenza con la pianificazione di settore (Piano del mare). Inoltre, non è chiaro se per <i>infrastrutture strategiche di trasporto marittimo</i> si intendano solo di opere marittime (dighe,	PARERE FAVOREVOLE MIT SU TUTTE LE 4 PROPOSTE
---	---	--

	piattaforme, canali, ecc.) o se siano incluse anche le infrastrutture terrestri quali ad esempio infrastrutture ferroviarie o stradali di ultimo miglio. Proposta n. 4 Alla fine del comma 1, aggiungere il seguente periodo: <i>“La ricognizione dei fabbisogni è effettuata previo parere obbligatorio della Regione interessata, che si esprime entro 30 gg dalla trasmissione dell’esito della stessa. Decorso tale termine, il parere si intende reso.”.</i> Riguardo la riformulazione della proposta n. 4, si evidenzia che, rispetto alle precedenti versioni: - è stato inserito il termine dei 30 gg, decorso il quale il parere della Regione si intende reso (come richiesto dal MIT); - è stata modificata la decorrenza (dalla trasmissione degli esiti della ricognizione fabbisogni e non dall’entrata in vigore della disposizione) al fine di garantire che anche l’aggiornamento, di cui al comma 4, sia effettuato con la stessa procedura della prima approvazione.	
2. Il Piano di cui al comma 1 definisce, in ordine di priorità, l’elenco degli interventi strategici di realizzazione di nuove opere infrastrutturali e di manutenzione straordinaria, nelle aree ricomprese nella circoscrizione delle Autorità di sistema portuale di cui alla presente legge, da affidare in concessione alla società di cui all’articolo 5-ter.	All’art. 5, co. 1, nuovo art. 4-ter legge 84/94, comma 2, le parole <i>“e di manutenzione straordinaria”</i> sono eliminate. <u>Relazione</u> Vedi emendamento all’art. 4, co. 1, lett. d), nuovo comma 3-sexies, relativo alle attività di manutenzione straordinaria da lasciare in capo alle AdSP	PARERE FAVOREVOLE MIT espresso nell’incontro con il viceministro Rixi del 21 luglio u.s.
3. L’elenco di cui al comma 2 è trasmesso a ciascuna Autorità di sistema portuale territorialmente competente per l’acquisizione dei pareri dell’autorità marittima, dell’ufficio di sanità marittima, aerea e di frontiera (USMAF),	All’art. 5, co. 1, nuovo art. 4-ter legge 84/94, il comma 3 è eliminato. <u>Relazione</u> L’espressione di parere sui singoli interventi su un	PARERE FAVOREVOLE MIT

dell'azienda sanitaria locale e del comando provinciale dei vigili del fuoco, prodromici all'approvazione ed esecuzione degli interventi affidati alla società Porti di Italia S.p.A.	semplice elenco sembra prematuro. Si suggerisce di acquisire i pareri in conferenza dei servizi come già previsto per l'autorizzazione opere ex art 5 co. 5bis. Pertanto, si suggerisce di stralciare questo comma relativamente alla parte di acquisizione pareri.	
4. Il Piano di cui al comma 1 è aggiornato, almeno con cadenza quinquennale, con le modalità di cui al comma 1, tenuto conto dello stato di avanzamento degli interventi, nonché dei nuovi fabbisogni di sviluppo in rete del settore portuale. Per gli interventi di competenza delle regioni, da realizzare in conformità ai piani regionali dei trasporti o ai piani di sviluppo economico-produttivo, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti emana, sentita d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, le direttive di coordinamento, ai sensi ai sensi dell'art. 9, comma 2 lett. b, d. lgs. n. 281/97". ..».	All'art. 5, co. 1, nuovo art. 4-ter legge 84/94, comma 4, le parole <i>'sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano'</i> sono sostituite dalle parole: <i>"d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano ai sensi ai sensi dell'art. 9, comma 2 lett. b, d. lgs. n. 281/97"</i>. <u>Relazione</u> In ragione del rilievo della gestione dei porti in Cat. 2, classe 3, per le Regioni, fatte salve le esigenze di coordinamento, si ritiene di ricorrere ad uno strumento che garantisca il raggiungimento di forme di condivisione di maggior tutela per le regioni	PARERE FAVOREVOLE MIT
<u>AMBIENTE</u> 5. Per il Piano di cui al comma 1 resta ferma la disciplina della valutazione ambientale strategica e della valutazione di incidenza	All'art. 5, nuovo art. 4-ter legge 84/94, dopo il comma 4 inserire un NUOVO comma 5: <i>5. Per il Piano di cui al comma 1 resta ferma la disciplina della valutazione ambientale strategica e della valutazione di incidenza.</i> <u>Relazione</u> Nell'ambito della disciplina del nuovo articolo 4-ter non si esclude che il Piano di cui al comma 1 possa contenere anche ulteriori interventi rispetto a quelli delineati nei PRP già sottoposti a VAS eventualmente integrata con VIncA. Pertanto è necessario richiamare le discipline della VAS e della VIncA che potrebbero essere di applicazione per il Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di	PARERE FAVOREVOLE MIT

	interesse generale e di rilevanza internazionale e nazionale di cui al nuovo art. 4-ter	
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:		
b) al comma 1 bis, 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»;	All'art. 6, comma 1, la lett. b) è sostituita dalla seguente: “b) al comma 1-bis, il periodo <i>‘al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, ed è approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti’</i> è sostituito dal seguente: “ <i>al parere di ciascun comune territorialmente interessato, che si esprime entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, ed è approvato nei quarantacinque giorni successivi alla conclusione della conferenza dei servizi, previa intesa con la regione territorialmente interessata, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. 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.</i> ”	PARERE FAVOREVOLE MIT
b) al comma 1-bis, il periodo <i>‘al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, ed è approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti’</i> è sostituito dal seguente: “ <i>al parere di ciascun comune territorialmente interessato, che si esprime entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, ed è approvato nei quarantacinque giorni successivi alla conclusione della conferenza dei servizi, previa intesa con la regione territorialmente interessata, dal</i>	<u>Relazione</u> La nuova disposizione si pone in contrasto con la sentenza della Corte costituzionale 6/2023, secondo la quale l'AdSP deve addivenire ad intesa con le Regioni, prevedendo solo un parere della Regione territorialmente interessata. Pertanto, si ritiene necessario prevedere l'intesa della Regione in luogo del mero parere.	

<i>Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. 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»;</i> <u>Testo consolidato</u> 1-bis. Il DPSS è adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale; è sottoposto, mediante conferenza dei servizi, ai sensi dell'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, indetta dall'Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, ed è approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che si esprime al parere di ciascun comune territorialmente interessato, che si esprime entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, ed è approvato nei quarantacinque giorni successivi alla conclusione della conferenza dei servizi, previa intesa con la regione territorialmente interessata, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, 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».		
c) dopo il comma 1-bis è inserito il seguente:		

«<i>l-bis.1.</i> Quando nell'accordo di programma di cui all'articolo 5-<i>quater</i> 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.» Gli atti aggiuntivi sono adottati con il medesimo iter di approvazione del DPSS ai sensi del precedente co. 1 bis”.	All'art. 6, comma 1, lett. c), nuovo comma 1-<i>bis.1</i>, il periodo “<i>Gli atti aggiuntivi sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale e approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti</i> è sostituito dal seguente: “<i>Gli atti aggiuntivi sono adottati con il medesimo iter di approvazione del DPSS ai sensi del precedente c.1 bis.</i>” <u>Relazione</u> Le scelte relative alla realizzazione di opere strategiche incidono direttamente su DPSS pur non avendo alle spalle una pianificazione, e ammette modifiche allo stesso bypassando gli enti territoriali. Per evitare conflitti si suggerisce di aggiornare il DPSS con lo stesso iter seguito per l'approvazione.	PARERE FAVOREVOLE MIT
e) al comma 1-<i>quinquies</i>: 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»; Testo consolidato emendamento ddl con emendamento CT IMGT. e) il comma 1-<i>quinquies</i> è sostituito dal seguente: “1-<i>quinquies</i>. La pianificazione delle aree portuali e retro portuali è competenza esclusiva dell'Autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del PRP. La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città, dei collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario nonché agli attraversamenti del centro urbano è di competenza del comune e	All'art. 6, comma 1, la lett. e) è sostituita dalla seguente: <i>e) il comma 1-<i>quinquies</i> è sostituito dal seguente: “1-<i>quinquies</i>. La pianificazione delle aree portuali e retro portuali è competenza esclusiva dell'Autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del PRP. La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città, dei collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario nonché agli attraversamenti del centro urbano è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di sistema portuale. Le Regioni, al fine di coordinare i processi di pianificazione delle aree sottoposte alla competenza pianificatoria di più soggetti promuovono la stipula di intese aventi ad oggetto le aree d'interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio ferroviario e viario. Al fine di condividere le scelte strategiche</i>	PARERE FAVOREVOLE

della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di sistema portuale. Ai fini dell'adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario nonché agli attraversamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operatività del porto individuati nel DPSS, l'ente competente vi provvede previa acquisizione dell'intesa con l'Autorità di sistema portuale sentita il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Le Regioni, al fine di coordinare i processi di pianificazione delle aree sottoposte alla competenza pianificatoria di più soggetti promuovono la stipula di intese aventi ad oggetto le aree d'interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio ferroviario e viario. Al fine di condividere le scelte strategiche di indirizzo nell'ambito della pianificazione urbanistica e di settore, l'intesa prevede l'individuazione delle aree d'interazione porto-città, dei collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio e degli attraversamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operatività del porto da recepire nel DPSS. Le Autorità di sistema portuale indicano al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alle regioni le aree portuali e retro-portuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale, nonché le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni	<i>di indirizzo nell'ambito della pianificazione urbanistica e di settore, l'intesa prevede l'individuazione delle aree d'interazione porto-città, dei collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio e degli attraversamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operatività del porto da recepire nel DPSS. Le Autorità di sistema portuale indicano al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alle regioni le aree portuali e retro-portuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale, nonché le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità.</i>”. <u>Relazione</u> Le Regioni, al fine di coordinare i processi di pianificazione delle aree sottoposte alla competenza pianificatoria di più soggetti promuovono la stipula di intese aventi ad oggetto le aree d'interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio. Al fine di condividere le scelte strategiche di indirizzo nell'ambito della pianificazione urbanistica e di settore, l'intesa prevede l'individuazione delle aree d'interazione porto-città, dei collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio e degli attraversamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operatività del porto da recepire nel DPSS.	
--	--	--

ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità.		
f) il comma 1- <i>sexies</i> è sostituito dal seguente:		
1-<i>sexies</i>. 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 «1-<i>sexies</i>. Nel caso in cui sia necessario realizzare opere incluse nell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1 che non siano coerenti con i rispettivi PRP vigenti, 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.»;	All'art. 6, comma 1, lett. f), il comma 1-<i>sexies</i> è sostituito dal seguente: “1-<i>sexies</i>. Nel caso in cui sia necessario realizzare opere incluse nell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1 che non siano coerenti con i rispettivi PRP vigenti, 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.”. <u>Relazione</u> Si tratta di riformulazione finalizzata ad una migliore comprensione del testo.	PARERE FAVOREVOLE MIT
<u>AMBIENTE</u> n) il comma 3-<i>ter</i> è sostituito dal seguente: «3-<i>ter</i>. I piani regolatori portuali adottati ai sensi del comma 2-<i>bis</i>, lettera a), sono sottoposti, contestualmente all'invio dei medesimi ai soggetti di cui al comma 2-<i>bis</i>, lettera b), ai sensi della normativa vigente in materia, alla	All'art. 6, comma 1, lett. n), il comma 3-<i>ter</i> è modificato aggiungendo al termine del primo periodo dopo la parola “VAS” la frase “<i>eventualmente integrata dalla valutazione di incidenza, ove necessaria.</i>”	PARERE FAVOREVOLE MIT

procedura di VAS, eventualmente integrata dalla valutazione di incidenza, ove necessaria. 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-<i>bis</i>, lettera <i>b</i>), 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.»;	<u>Relazione</u> E necessario richiamare la necessità della VIncA, ove necessaria. Si evidenzia che in particolare le opere da realizzarsi a mare possono determinare impatti significativi anche a lunghe distanze ed è pertanto necessario prestare particolare attenzione alla eventuale necessità della VIncA.	
o) il comma 4 è sostituito dal seguente: «Il presidente dell'Autorità di sistema portuale, autonomamente, o su richiesta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, della regione o del comune interessato, previo parere delle Regioni il cui territorio ricade all'interno dei limiti territoriali dell'AdSP, che si esprime entro il termine di 30 giorni, decorso il quale il parere si intende reso, può promuovere o 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»	All'art. 6, comma 1, lett. o) dopo le parole “<i>della regione o del comune interessato,</i>” sono inserite le seguenti: “<i>previo parere delle Regioni il cui territorio ricade all'interno dei limiti territoriali dell'AdSP, che si esprime entro il termine di 30 giorni, decorso il quale il parere si intende reso</i>”. <u>Relazione</u> Rispetto alla formulazione originaria della legge 84/94, in cui le varianti al PRP erano approvate con atto della regione, la regione è esclusa dal processo decisionale. Si ritiene, pertanto, di inserire uno strumento di maggior garanzia per la regione.	PARERE FAVOREVOLE MIT

<u>AMBIENTE</u> 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, eventualmente integrata dalla valutazione di incidenza, ove necessaria. Per gli ulteriori aspetti, si applica il procedimento previsto per l'approvazione delle varianti generali di cui al comma 3-ter.»;	All'art. 6, comma 1, lett. p), il comma 4-bis è modificato aggiungendo al primo periodo dopo la locuzione “n.152” la frase “<i>eventualmente integrata dalla valutazione di incidenza, ove necessaria</i>.” <u>Relazione</u> E' necessario richiamare la necessità della VIncA, ove necessaria. Si evidenzia che in particolare le opere da realizzarsi a mare possono determinare impatti significativi anche a lunghe distanze ed è pertanto necessario prestare particolare attenzione alla eventuale necessità della VIncA.	PARERE FAVOREVOLE MIT
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, straordinaria e nuove opere infrastrutturali, e della società di cui all'articolo 5-ter, per gli interventi di manutenzione straordinaria o per le nuove opere infrastrutturali strategiche”. TESTO CONSOLIDATO NORMA ORIGINARIA CON MODIFICA DDL ED EMEND. REGIONI 5-bis. L'esecuzione delle opere nei porti da parte della Autorità di sistema portuale per gli interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria e nuove opere infrastrutturali e della società di cui all'articolo 5-ter per le nuove opere infrastrutturali strategiche, è autorizzata ai sensi della normativa vigente.	All'art. 6, comma 1, lett. s), punto 1), dopo le parole “<i>interventi di manutenzione ordinaria</i>” sono inserite le seguenti: “<i>straordinaria e nuove opere infrastrutturali</i>” e dopo le parole “<i>e della società di cui all'articolo 5-ter</i>” eliminare le parole: “<i>per gli interventi di manutenzione straordinaria o</i>” e aggiungere, alla fine del comma, la parola “<i>strategiche</i>”. <u>Relazione</u> Dal presente comma sembra non essere previsto che le AdSP realizzino opere non di straordinaria manutenzione e nuove opere ma solo manutenzione ordinaria. Si propone di specificare le diverse ipotesi	PARERE FAVOREVOLE MIT espresso nell'incontro con il viceministro Rixi del 21 luglio u.s. (v. emendamento all'art. 4, co. 1, lett. d), nuovo comma 3-sexies, relativo alle attività di manutenzione straordinaria da lasciare in capo alle AdSP)
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 ricadenti nel campo di	All'art. 6, comma 1, lett. s), punto 2): dopo le parole “<i>autorizzazione di impianti e infrastrutture energetiche</i>” inserire le parole: “<i>ricadenti nel campo di applicazione della VIA nazionale o regionale</i>.”	PARERE FAVOREVOLE MIT

applicazione della VIA nazionale o regionale, 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 opere infrastrutturali non ricompresi nel decreto di cui all'articolo 4-ter, 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. In caso di dissenso tra le amministrazioni partecipanti alla Conferenza dei servizi, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 14-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241»;	- dopo le parole “<i>Autorità di sistema portuale</i>” inserire le parole “<i>per opere infrastrutturali non ricompresi nel decreto di cui all'articolo 4-ter</i>”; - alla fine del punto, aggiungere il seguente periodo: “<i>In caso di dissenso tra le amministrazioni partecipanti alla Conferenza dei servizi, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 14-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241</i>”. <u>Relazione</u> È indispensabile specificare che le opere escluse dall'autorizzazione unica AdSP sono quelle energetiche strategiche nazionali in quanto già oggetto di autorizzazioni ministeriali o regionali. La dicitura energetiche e basta non è sufficiente a qualificare il tipo di intervento escluso.	
ART. 7 - Inserimento dell'articolo 5.1 alla legge 28 gennaio 1994, n. 84		
1. Alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo l'articolo 5 è inserito il seguente:		
1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti definisce, <i>sentite le Regioni territorialmente interessate e ciascuna AdSP competente, che si esprimono entro il termine di 30 giorni, decorso il quale il parere si intende reso</i>, con la società Porti d'Italia S.p.A. un accordo di programma di durata quinquennale quale strumento attuativo del Piano adottato ai sensi dell'articolo 4-ter, nel rispetto delle priorità ivi indicate e, comunque, nei limiti della dotazione finanziaria annuale del Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di cui all'articolo 27-bis.	All'art. 7, comma 1, nuovo art. 5.1, comma 1, dopo le parole “<i>Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti definisce</i>” sono inserite le seguenti: “<i>sentite le Regioni territorialmente interessate e ciascuna AdSP competente, che si esprimono entro il termine di 30 giorni, decorso il quale il parere si intende reso</i>” <u>Relazione</u> Si ritiene opportuno che la Regione territorialmente interessata e l'AdSP competente siano almeno sentite prima della conclusione dell'accordo di programma	PARERE FAVOREVOLE MIT

2. L'accordo di programma, sentite le AdSP competenti per ciascun intervento, indica il relativo codice unico di progetto (CUP) ai sensi dell'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, e stabilisce il cronoprogramma di approvazione, affidamento ed esecuzione dei lavori e le relative modalità di verifica e monitoraggio da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché la stima del costo dell'opera, con l'indicazione della misura del concorso dello Stato al relativo finanziamento, nei limiti della dotazione del Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di cui all'articolo 27-bis e, in generale, delle fonti di copertura finanziaria dell'intervento. I progetti relativi agli interventi inclusi nell'accordo di programma sono corredati dal documento di fattibilità delle alternative progettuali di cui all'articolo 2, dell'allegato I.7, al codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36. L'erogazione dei finanziamenti relativi ai singoli interventi di cui al primo periodo è subordinata alla verifica del rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Per gli interventi che non soddisfano le condizioni di esenzione dall'obbligo di notifica previste dai regolamenti europei applicabili, l'erogazione delle risorse è sospesa fino all'avvenuta autorizzazione da parte della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.	All'art. 7, comma 1, al comma 2 del nuovo art. 5.1: 1. dopo le parole “<i>L'accordo di programma</i>” sono inserite le seguenti: “<i>sentite le AdSP competenti</i>”; 2. alla fine del primo periodo sono aggiunte le seguenti: “<i>e in generale, delle fonti di copertura finanziaria dell'intervento</i>”. <u>Relazione</u> L'Accordo di Programma, che definisce anche i cronoprogrammi degli interventi, non può non tenere conto di eventuali esigenze operative del porto. Si suggerisce di introdurre un parere o un momento di confronto con l'AdSP che conoscendo le questioni locali è in grado di contribuire in maniera propositiva ai progetti.	PARERE FAVOREVOLE MIT
--	--	-------------------------------------

3. Lo schema di accordo di programma è sottoposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti all'approvazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), che adotta la relativa delibera entro trenta giorni.		
4. Lo schema di accordo di programma è sottoscritto il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Porti d'Italia S.p.A. entro quindici giorni dalla data di registrazione da parte della Corte dei conti della delibera di approvazione. L'accordo di programma è trasmesso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro cinque giorni dalla data di sottoscrizione, alle Camere, al Ministero dell'economia e delle finanze e al CIPESS		
5. Entro il 30 settembre di ciascun anno la società Porti d'Italia S.p.A. trasmette al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministero dell'economia e delle finanze e alle singole AdSP per le infrastrutture di competenza una relazione sullo stato di attuazione dell'accordo di programma, ivi compreso lo stato di avanzamento delle opere e degli interventi sulla base delle informazioni desumibili dal sistema di monitoraggio ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.	All'art. 7, comma 1, nuovo art. 5.1, comma 5, dopo le parole "al Ministero dell'economia e delle finanze" inserire le seguenti: " <i>e alle singole adsp per le infrastrutture di competenza</i> ". <u>Relazione</u> La trasmissione dell'avanzamento opere e interventi deve essere fatta anche alle singole AdSP in relazione alle infrastrutture di loro interesse.	PARERE FAVOREVOLE MIT
7. L'accordo di programma è trasmesso a ciascuna Autorità di sistema portuale territorialmente competente per l'acquisizione dei pareri dell'autorità marittima, dell'ufficio di sanità marittima, aerea e di frontiera (USMAF), dell'azienda sanitaria locale e del comando provinciale dei vigili del fuoco, predromici all'approvazione ed esecuzione degli interventi affidati alla società Porti d'Italia S.p.A. ».	All'art. 7, comma 1, nuovo art. 5.1, comma 7, il periodo da " <i>per l'acquisizione dei pareri</i> " fino alla fine del comma è eliminato. <u>Relazione</u> I pareri vanno acquisiti in conferenza dei servizi come già previsto per l'autorizzazione opere ex art 5 c5bis. Pertanto, si suggerisce di stralciare questo comma	PARERE FAVOREVOLE MIT

	relativamente alla parte di acquisizione pareri.	
ART. 8 (Modifiche all'articolo 5-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84)		
1. All'articolo 5-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:		
a) al comma 1 è anteposto il seguente:		
«01. Il presente articolo disciplina le modalità di svolgimento delle operazioni di dragaggio nelle aree portuali e marino-costiere, da realizzare in siti di bonifica di interesse nazionale, ai sensi dei commi 1, 2, 3, 4, 5 e 6, o anche al di fuori di siti di bonifica di interesse nazionale, nel rispetto delle disposizioni di cui ai commi 8-bis, 8-ter, 8-quater, 8-quinquies e 8-sexies. Sono fatte salve le disposizioni adottate per la salvaguardia della laguna di Venezia. Si applicano le previsioni della vigente normativa ambientale nell'eventualità di una diversa destinazione e gestione a terra dei materiali derivanti dall'attività di dragaggio. »	All'art. 8, comma 1, alla fine del nuovo comma 01 dell'art. 5-bis aggiungere il seguente periodo: <i>“Sono fatte salve le disposizioni adottate per la salvaguardia della laguna di Venezia. Si applicano le previsioni della vigente normativa ambientale nell'eventualità di una diversa destinazione e gestione a terra dei materiali derivanti dall'attività di dragaggio.”</i> <u>Relazione</u> Si propone di anticipare nel comma 01 la parte del comma 5 sulle disposizioni speciali per Venezia. Inoltre, la lettera b) del comma 2 dell'art. 5-bis andrebbe integrata con il DM 86/2023.	PARERE FAVOREVOLE MIT
<u>AMBIENTE</u> c) dopo il comma 8 sono aggiunti i seguenti: «8-bis. Per le operazioni di dragaggio nelle aree portuali e marino-costiere, oltre che nei bacini idrici, anche se non posto in siti di interesse nazionale, si utilizzano le modalità e le migliori tecnologie disponibili finalizzate a mitigare i rischi di propagazione di contaminanti, ove presenti. Le attività di dragaggio nelle infrastrutture portuali del territorio nazionale e nelle acque marino-costiere, anche al di fuori dei siti di bonifica di interesse nazionale, sono interventi di pubblica utilità, indifferibili e	All'art.8, comma 1, lettera c) , nuovo comma 8-bis, le parole: <i>“oltre che nei bacini idrici”</i> sono eliminate. <u>Relazione</u> Non è chiara la motivazione di introduzione dei bacini idrici nel primo periodo del comma 8 bis , comma che comunque attiene alle operazioni di dragaggio funzionali alle infrastrutture portuali.	PARERE FAVOREVOLE MIT

urgenti e costituiscono, ove necessario, variante al piano regolatore portuale		
<u>AMBIENTE</u> 8-ter. L'autorizzazione alle attività di dragaggio e alle attività di gestione dei sedimenti escavati secondo quanto stabilito dal DECRETO 15 luglio 2016 , n. 173, Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini, è rilasciata a seguito di un procedimento unico, al quale partecipano tutte le amministrazioni interessate, svolto nel rispetto dei principi di semplificazione e con le modalità stabilite dalla legge 7 agosto 1990, n. 241. Il rilascio dell'autorizzazione avviene con provvedimento conclusivo della conferenza di servizi di cui all'articolo 14-ter della citata legge n. 241 del 1990, da convocare da parte dell'autorità competente individuata ai sensi del decreto di cui all'articolo 109, comma 2, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 o dalle Autorità di Sistema Portuale per i porti di competenza, e costituisce titolo alla realizzazione dei lavori, in conformità al progetto approvato. Il termine massimo per la conclusione del procedimento unico non può essere superiore a novanta giorni. Resta ferma la disciplina del procedimento di valutazione di impatto ambientale, laddove richiesta. Restano ferme le discipline dei procedimenti di valutazione di impatto ambientale e di valutazione di incidenza, laddove richieste. Le amministrazioni interessate nell'ambito del nuovo procedimento autorizzativo svolgono le proprie attività con le risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente.	All'art.8, comma 1, lettera c) , nuovo comma 8-ter: 1. al primo periodo, dopo le parole: <i>“L'autorizzazione alle attività di dragaggio”</i> è aggiunto il seguente periodo: <i>“e alle attività di gestione dei sedimenti escavati secondo quanto stabilito dal DECRETO 15 luglio 2016 , n. 173, Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini”</i> 2. al secondo periodo, dopo le parole: <i>“del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152”</i> sono aggiunte le seguenti: <i>“o dalle Autorità di Sistema Portuale per i porti di competenza”</i>; 3. il quarto periodo è sostituito dal seguente: <i>“Restano ferme le discipline dei procedimenti di valutazione di impatto ambientale e di valutazione di incidenza, laddove richieste.”.</i> <u>Relazione 1-2</u> Gli emendamenti proposti sono finalizzati ad evitare, rispetto a quanto previsto nel successivo comma 8 quater e limitatamente ai materiali derivanti dalle operazioni di dragaggio, la duplicazione delle valutazioni ambientali e delle relative autorizzazioni per l'impiego dei materiali di escavo secondo quanto disposto dal DM 173/2016. Ciò al fine di semplificare il procedimento amministrativo <u>Relazione 3</u> E' necessario richiamare la necessità della VIncA, ove necessaria, anche non integrata con la VIA, laddove l'intervento si configuri come una Adeguamento Tecnico Funzionale per il quale la VIA potrebbe non essere di applicazione. Si evidenzia che in particolare gli interventi da	PARERE FAVOREVOLE MIT

	realizzarsi a mare possono determinare impatti significativi anche a lunghe distanze ed è pertanto necessario prestare particolare attenzione alla eventuale necessità della VInCA.	
<u>AMBIENTE</u> 8-quater. Al fine di promuovere, fuori dei siti di bonifica di interesse nazionale, politiche di sostenibilità ed economia circolare, incentivando operazioni di recupero dei rifiuti e di riutilizzo dei materiali provenienti dalla realizzazione degli interventi infrastrutturali, nonché di quelli provenienti dalle operazioni di dragaggio, le Autorità di sistema portuale, acquisiti i pareri vincolanti 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, da rendere entro quindici giorni dalla richiesta, approvano in linea tecnica il progetto per la gestione integrata e circolare dei rifiuti e materiali che ne garantisca il miglior utilizzo, anche in siti diversi da quello di origine, secondo i criteri e le condizioni di cui agli articoli 109, comma 1, lett.b) e 184-quater, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nel rispetto della disciplina dell'Unione europea e nazionale in materia di gestione dei rifiuti. Il progetto di cui al primo periodo prevede, altresì, l'individuazione dei siti di stoccaggio provvisorio o di deposito temporaneo, ivi compresa la eventuale realizzazione di casse di colmata in mare. Il progetto di cui al primo periodo, previo accertamento mediante apposite indagini analitiche delle caratteristiche dei materiali e dei rifiuti, prevede l'utilizzo:	All'art.8, comma 1, lettera c) , nuovo comma 8-quater: 1. al primo periodo eliminare le parole: “<i>nonché di quelli provenienti dalle operazioni di dragaggio</i>”; 2. al secondo periodo, dopo le parole: <i>da rendere entro quindici giorni dalla richiesta, approvano</i>” inserire le seguenti: “<i>in linea tecnica</i>”; 3. al terzo periodo, dopo le parole: “<i>e le condizioni di cui agli articoli 109, comma 1</i>, aggiungere “<i>. lett. b)</i>” ed eliminare le parole “<i>e 184-quater, comma 1</i>,” <u>Relazione 1</u> L'eliminazione proposta deriva dalla riformulazione del comma 8-ter. <u>Relazione 2</u> Le autorizzazioni in materia di gestione rifiuti (recupero, trattamento e smaltimento sono attribuite dal D. Lgs n.152 2006 alle Regioni. In Liguria tale competenza è in capo alle Province. <u>Relazione 3</u> La modifica proposta deriva dalla riformulazione del comma 8-ter. 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>i criteri e le condizioni di cui agli articoli 109, comma 1, e 184-quater, comma 1, del decreto legislativo</i>	PARERE FAVOREVOLE MIT

	<i>n.152/2006”.</i> 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 <i>di cui alla lettera d)</i>, con evidente limitazione della portata semplificatoria della procedura in oggetto. <u>Osservazione</u> Non è chiara la ratio dell’inserimento di USMAF – non in ottica semplificazione (non previsto ad es. nel DL 153/2024). Si propone di valutarne l’eliminazione.	
<u>AMBIENTE</u> a) dei materiali di escavo di fondali marini o salmastri o di terreni litoranei emersi, ai sensi dell'articolo 109, comma 1, lettera a), del decreto legislativo n. 152 del 2006, nel rispetto di quanto previsto dal regolamento di cui al decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 15 luglio 2016, n. 173;	All’art.8, comma 1, lettera c) , nuovo comma 8-<i>quater</i>, la lett. a è eliminata. <u>Relazione</u> L’eliminazione della lettera a) proposta deriva dalla riformulazione del comma 8-ter.	PARERE FAVOREVOLE MIT
<u>AMBIENTE</u> d) di inerti e materiali geologici inorganici che cessano di essere rifiuto hanno cessato di essere qualificati come rifiuti a seguito di	All’art.8, comma 1, lettera c) , nuovo comma 8-<i>quater</i>, la lettera d) è sostituita come segue: <i>d) di inerti e materiali geologici inorganici che hanno cessato di essere qualificati come rifiuti a seguito di un’operazione di recupero, incluso il</i>	PARERE FAVOREVOLE MIT

un'operazione di recupero, incluso il riciclaggio, effettuata nell'ambito di un impianto o di un'operazione autorizzati ai sensi della Parte quarta del decreto legislativo n. 152 del 2006, nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 184-ter, comma 1, del decreto legislativo n. 152 del 2006, oppure nel rispetto ovvero delle condizioni di cui all'articolo 184-quater, commi 1 e 2, del medesimo decreto.	<i>riciclaggio, effettuata nell'ambito di un impianto o di un'operazione autorizzati ai sensi della Parte quarta del decreto legislativo n. 152 del 2006, nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 184-ter, ovvero delle condizioni di cui all'articolo 184-quater, del medesimo decreto.</i> <u>Relazione</u> La modifica della lettera d) proposta ha lo scopo di rendere esplicito che i materiali end of waste provengono da operazioni di recupero già autorizzate, come disciplinate dal d.lgs. 152/2006, prevenendo un conflitto di competenze rispetto alla approvazione del progetto di che trattasi, attribuito dalla norma all'Autorità di Sistema (con parere vincolante degli Enti coinvolti da acquisire in 15 gg) che non certifica anche la cessazione della qualifica di rifiuto (artt. 184-ter e 184-quater d.lgs. 152/2006), contrapposta alle competenze inerenti le autorizzazioni al recupero di rifiuti in via ordinaria (tra cui quelle di Province e, per endo of waste, delle Agenzie regionali per la Protezione dell'Ambiente).	
<u>AMBIENTE</u> <i>8-quinquies.</i> Il progetto di cui al comma 8-quater contiene un cronoprogramma delle attività finalizzate al deposito temporaneo dei materiali, al recupero dei rifiuti e al riutilizzo dei materiali provenienti dalla realizzazione degli interventi, con l'indicazione dei quantitativi massimi dei rifiuti recuperati e dei materiali di cui è previsto il riutilizzo, suddivisi per opera, tipologia di materiale e caratteristiche, nonché le dichiarazioni di conformità di ciascun produttore, detentore o utilizzatore dei materiali, rese ai sensi degli articoli 46 e 47 del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in	All'art.8, comma 1, lettera c) , nuovo comma 8-quinques. Potrebbe essere opportuno dettagliare “per opera (o meglio INTERVENTO) di origine e di destino.” <u>Relazione</u> L'introduzione di un riferimento alle singole opere/interventi in riferimento alla indicazione dei quantitativi massimi dei rifiuti recuperati e dei materiali di cui è previsto il riutilizzo è volta a chiarire la cornice operativa entro cui viene sviluppato il progetto per la gestione integrata e circolare dei rifiuti e materiali, che potrà comprendere flussi di materiali in ingresso da vari interventi e siti, anche diversi da quello di origine, per i quali risulta opportuno vengano definiti	

materia di documentazione amministrativa, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, attestanti il rispetto delle condizioni di cui al comma 8-<i>quater</i>. Le dichiarazioni di conformità di cui al primo periodo includono la tipologia e la quantità dei materiali oggetto di ogni utilizzo, le attività di gestione necessarie, il sito di origine e di destinazione e le modalità di impiego previste. Il progetto comprende, altresì, i risultati e le procedure di campionamento e caratterizzazione dei materiali e dei rifiuti di cui al comma 8-<i>quater</i>.	massimali specifici cui fare riferimento, al fine di semplificare e velocizzare le valutazioni richieste al comma 8-<i>quater</i>.	
<u>AMBIENTE</u> 8-<i>sexies</i>. L'approvazione del progetto di cui al comma 8-<i>quater</i> sostituisce tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi comunque denominati, necessari alla realizzazione degli interventi contenuti nel medesimo progetto, ivi incluse le autorizzazioni di cui all'articolo 109 del decreto legislativo n. 152 del 2006. Eventuali interventi contenuti nel progetto da assoggettare a valutazioni di compatibilità ambientale restano sottoposti alla disciplina di cui alla parte seconda del decreto legislativo n. 152 del 2006 e di cui all'articolo 5 del Decreto del Presidente della Repubblica dell' 8 settembre 1997, n. 357. Le Autorità di sistema portuale, laddove necessario, provvedono all'aggiornamento del progetto con le modalità di cui ai commi 8-<i>quater</i> e 8-<i>quinquies</i>.».	All'art.8, comma 1, lettera c), nuovo comma 8-<i>sexies</i>, dopo le parole: “<i>di cui alla parte seconda del decreto legislativo n. 152 del 2006</i>” sono inserite le seguenti: “<i>e di cui all'articolo 5 del Decreto del Presidente della Repubblica dell' 8 settembre 1997, n. 357</i>.”. <u>Relazione</u> E' necessario richiamare la necessità della VInCA, ove necessaria, anche non integrata con la VIA, laddove l'intervento si configuri come una Adeguamento Tecnico Funzionale per il quale la VIA potrebbe non essere di applicazione. Si evidenzia che in particolare gli interventi da realizzarsi a mare possono determinare impatti significativi anche a lunghe distanze ed è pertanto necessario prestare particolare attenzione alla eventuale necessità della VInCA.	PARERE FAVOREVOLE MIT
<u>AMBIENTE</u> ART. 9 (Inserimento degli articoli 5-XX, 5-ter, 5-<i>quater</i>, 5-<i>quinquies</i>, 5-<i>sexies</i> e 5-<i>septies</i> alla legge 28 gennaio 1994, n. 84)	All'art. 9, modificare la rubrica inserendo un nuovo articolo prima del 5-<i>ter</i>. <u>Relazione</u> Si chiede l'inserimento di un nuovo articolo “Art.	

	idrici marino-costieri limitrofi e quindi non coincidono con i corpi idrici disciplinati dalla Parte III del decreto legislativo n. 152 del 2006. Il legislatore, con il decreto ministeriale n. 173 del 2016, ha espressamente individuato gli spostamenti di sedimenti in ambito portuale quale fattispecie distinta dall'immersione deliberata in mare, definendola all'articolo 2 ed escludendola dall'ambito di applicazione dell'Allegato tecnico al medesimo decreto. Coerentemente, il decreto ministeriale non individua l'autorità competente al rilascio del relativo titolo autorizzativo. La disposizione proposta colma tale lacuna, attribuendo tale competenza all'Autorità di sistema portuale, senza modificare la definizione della fattispecie né il livello di tutela ambientale assicurato dall'ordinamento vigente. La disposizione chiarisce inoltre che la qualificazione quale spostamento di sedimenti in ambito portuale è determinata esclusivamente dalla definizione contenuta nell'articolo 2 del decreto ministeriale n. 173 del 2016 e non dipende dalla tipologia di mezzo, di attrezzatura o di tecnologia utilizzata per l'esecuzione delle operazioni. Il comma 4 garantisce che l'Autorità di sistema portuale rilasci l'autorizzazione nel rispetto della normativa vigente e dei criteri tecnici statali e regionali. Tale previsione assicura il coordinamento con l'intero sistema di tutela ambientale e con le discipline applicabili, comprese quelle in materia di valutazione di incidenza, valutazione ambientale e tutela degli ecosistemi marini, nonché con i criteri tecnici adottati dallo Stato e dalle Regioni, al fine di prevenire e limitare i potenziali effetti degli spostamenti di sedimenti in ambito portuale sui corpi idrici marino-costieri limitrofi. L'intervento normativo ha pertanto natura di coordinamento dell'ordinamento vigente. Esso non introduce deroghe alla disciplina di tutela	
--	---	--

	dell'ambiente marino, non modifica la definizione degli spostamenti di sedimenti in ambito portuale né i criteri tecnici previsti dall'ordinamento vigente e non comporta alcuna riduzione del livello di tutela ambientale, limitandosi a individuare l'autorità competente al rilascio dell'autorizzazione per una fattispecie già definita dalla normativa vigente. <u>Relazione</u> alcuni porti sono inclusi nella Rete Natura 2000. Inoltre la movimentazione di sedimenti in ambito portuale può determinare intorbidamento delle acque e deposizione di sedimenti anche su aree esterne all'area di intervento con conseguente possibile incidenza su siti della rete Natura 2000 e habitat tutelati dalla Direttiva HABITAT. è opportuno richiamare la disciplina della valutazione di incidenza, soprattutto perché questi interventi possono non rientrare nel campo di applicazione della VIA.	
«Art. 5-ter. - (Porti d'Italia S.p.A.). 1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, è costituita la società per azioni "Porti d'Italia S.p.A." (di seguito la "società")		
2. La società ha come oggetto sociale lo sviluppo e la promozione della Rete italiana della portualità di cui all'articolo 4, comma 3-ter attraverso:		
a) lo svolgimento, in regime di concessione, ai sensi dell'articolo 5-quater, dei servizi di interesse pubblico generale connessi alla realizzazione di investimenti strategici di rilevanza internazionale e nazionale in opere infrastrutturali e in interventi di manutenzione straordinaria di cui all'articolo 1-bis, comma 1,	All'art. 9, co. 1, nuovo art. 5-ter, comma 2, lett. a) le parole "e in interventi di manutenzione straordinaria" e "e b)" sono eliminate e la parola 'decreto' è sostituita dalla parola 'Piano'. <u>Relazione</u> L'emendamento si pone sulla stessa linea dei	PARERE FAVOREVOLE MIT espresso nell'incontro con il viceministro Rixi del 21 luglio u.s. (v. emendamento all'art. 4, co. 1, lett. d), nuovo comma 3-sexies)

lettere a) e b) individuate dal Piano decreto di cui all'articolo 4-ter, nei limiti di quanto previsto dall'articolo 56-ter del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014 nei porti della categoria II, classi I e II, nonché delle attività strumentali all'efficiente erogazione di tali servizi, anche mediante la stipula di convenzioni con le Autorità di sistema portuale per il coordinamento delle attività di comune interesse;	precedenti, miranti a precisare che le attività di manutenzione straordinaria restano in capo alle AdSP.	
b) lo svolgimento, in regime di mercato, all'estero o in Italia, di attività di progettazione e realizzazione di opere infrastrutturali attinenti alle attività marittime e portuali, nonché la realizzazione di consulenze, studi, ricerche, servizi anche di ingegneria nel settore delle infrastrutture portuali, compresi gli interventi intermodali, in coerenza con le disposizioni di cui all'articolo 5-quinquies.		SEGNALAZIONE Si segnala il rischio di attività potenzialmente distorsive della concorrenza. Infatti, il presente ddl prevede che Pdl possa operare sul mercato svolgendo attività di progettazione, consulenza, ricerca e realizzazione di opere infrastrutturali in Italia e all'estero, oltre alle attività svolte in ambito SIEG. Questa previsione introduce una seconda linea di attività integralmente concorrenziale senza prevedere contestualmente alcun meccanismo di separazione societaria, patrimoniale o contabile. Ne deriva il rischio concreto che i vantaggi derivanti dalla posizione privilegiata acquisita nell'ambito del SIEG (accesso privilegiato a informazioni sui fabbisogni infrastrutturali, relazioni consolidate con le AdSP, know-how acquisito con risorse pubbliche) possano essere trasferiti alle attività svolte in regime di mercato, con effetti distorsivi della concorrenza.
Art. 5-quater - Attività della società Porti d'Italia S.p.A. svolta in regime di concessione 1. Alla società sono attribuiti con concessione, per la durata di novantanove anni, i compiti di cui all'articolo 5-ter, comma 2, lettera a). Tutte le attività, nonché i diritti, attribuiti o riservati per legge o con atti amministrativi alle Autorità di sistema portuale in relazione ai compiti di cui al primo periodo sono conferiti a titolo di		

concessione alla società.		
2. Nello svolgimento dei compiti di cui all'articolo 5-ter, comma 2, lettera a), la società provvede a:		
a) -----		
b) progettare e realizzare, sia direttamente che in appalto o concessione, ai sensi del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, nel rispetto del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 dicembre 2022, n. 202, interventi di costruzione di opere infrastrutturali e di manutenzione straordinaria , di cui all'articolo 5-ter, comma 2, lettera a), nei porti inclusi nelle circoscrizioni delle Autorità di sistema portuale; nell'ambito di tale attività, la società approva i progetti dei lavori e ad essa compete l'emanazione di tutti gli atti del procedimento espropriativo ai sensi del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327;	All'art. 9, co. 1, nuovo art. 5-<i>quater</i>, comma 2, lett. b), le parole “<i>e di manutenzione straordinaria</i>” sono eliminate. <u>Relazione</u> L'emendamento si pone sulla stessa linea dei precedenti, miranti a precisare che le attività di manutenzione straordinaria restano in capo alle AdSP.	PARERE FAVOREVOLE MIT espresso nell'incontro con il viceministro Rixi del 21 luglio u.s. (v. emendamento all'art. 4, co. 1, lett. d), nuovo comma 3-sexies)
Art. 5-sexies. - <i>(Coordinamento tra la società Porti d'Italia S.p.A. e le Autorità di sistema portuale per le attività di comune interesse).</i> 1. La società Porti d'Italia S.p.A. stipula con la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale una convenzione-quadro per la definizione delle modalità di svolgimento delle attività di comune interesse relative, in particolare: Testo consolidato emendamento ddl con emendamento CT IMGT 1. La società Porti d'Italia S.p.A. stipula con le singole AdSP una convenzione-quadro, sulla base del modello concertato in sede di	All'art. 9, co. 1, nuovo art. 5-sexies, il comma 1 è sostituito dal seguente: “1. <i>La società Porti d'Italia S.p.A. stipula con le singole AdSP una convenzione-quadro, sulla base del modello concertato in sede di Conferenza nazionale di coordinamento, per la definizione delle modalità di svolgimento delle attività di comune interesse relative, in particolare:</i>”. Va introdotto un punto relativo alla valutazione degli interventi strategici e la verifica della loro coerenza rispetto alla pianificazione dell'AdSP.	PARERE FAVOREVOLE MIT

Conferenza nazionale di coordinamento, per la definizione delle modalità di svolgimento delle attività di comune interesse relative, in particolare:		
a) al rilascio, da parte dell'Autorità di sistema portuale territorialmente competente, entro trenta giorni dalla data di comunicazione dell'avvio dei lavori da parte della società Porti d'Italia S.p.A., degli del parere di competenza nell'ambito della conferenza dei servizi di approvazione del progetto, comprensivo di tutti gli atti di assenso, concerto o nulla osta propedeutici all'esecuzione di un intervento ricompreso nell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1., compresa l'esenzione dal pagamento del canone di occupazione delle aree di cantiere;	All'art. 9, co. 1, nuovo art. 5-sexies, comma 1, lett. a) le parole “<i>entro trenta giorni dalla data di comunicazione dell'avvio dei lavori da parte della società Porti d'Italia S.p.A., degli</i>” sono sostituite dalle seguenti: “<i>del parere di competenza nell'ambito della conferenza dei servizi di approvazione del progetto, parere comprensivo di tutti gli</i>”. <u>Relazione</u> Non è chiaro perché la tempistica di rilascio degli atti di assenso sia legata alla data di comunicazione dell'avvio dei lavori; gli atti di assenso dovrebbero comunque essere già stati acquisiti in sede di Conferenza dei Servizi convocata, per gli interventi inseriti nell'Accordo di Programma, da parte della Porti di Italia Spa. Inoltre, anche la AdSP deve potersi esprimere.	PARERE FAVOREVOLE MIT
b) alla realizzazione, da parte della società Porti d'Italia S.p.A., degli interventi inclusi nell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1., al fine di regolare le interferenze sulla gestione dei servizi portuali e sulle altre attività in corso di competenza delle Autorità di sistema portuale quali, ad esempio, le manutenzioni straordinarie e ordinarie e gli interventi commissariali.	All'art. 9, co. 1, nuovo art. 5-sexies, comma 1, lett. b), dopo le parole “<i>dei servizi portuali</i>” sono inserite le seguenti: “<i>e sulle altre attività in corso</i>”. <u>Relazione</u> Il tema delle interferenze e dei servizi risulta elemento critico se gestito da due enti separati, soprattutto se si ha l'obiettivo di ridurre i tempi di realizzazione degli interventi. Il termine servizi oltre che non chiaro risulta essere riduttivo di tutte	PARERE FAVOREVOLE MIT espresso nell'incontro con il viceministro Rixi del 21 luglio u.s. (v. emendamento all'art. 4, co. 1, lett. d), nuovo comma 3-sexies)

	le altre attività in essere, ad es. le manutenzioni straordinarie e ordinarie, interventi commissariali ecc.	
c) alla regolazione delle eventuali interferenze tra la realizzazione degli interventi infrastrutturali affidati alla società Porti d'Italia S.p.A. in attuazione dell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1. e gli interventi, autorizzati, anche mediante affidamento in concessione, dalle Autorità di sistema portuale;		
d) alle modalità di affidamento congiunto da parte della società Porti d'Italia S.p.A. e delle Autorità di sistema portuale territorialmente competenti, nel rispetto delle disposizioni del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, e in coerenza con quanto previsto dal regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 dicembre 2022, n. 202, delle concessioni di lavori e servizi aventi ad oggetto la realizzazione di un intervento incluso nell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1. e la gestione dei servizi portuali nella medesima area e nelle relative pertinenze; le predette concessioni possono essere affidate anche mediante ricorso alla finanza di progetto;	All'art. 9, co. 1, nuovo art. 5-<i>sexies</i>, comma 1, lett. d), le parole <i>“la gestione dei servizi portuali nella medesima area e nelle relative pertinenze”</i> sono eliminate. <u>Relazione</u> La concessione di lavori e servizi funzionali a realizzare l'infrastruttura strategica ha un oggetto diverso rispetto alla gestione dei servizi portuali, che sono in capo alle singole AdSP ex artt. 16 e 17 legge n. 84/94, nella medesima area e nelle relative pertinenze	RISERVA MIT
4. La società Porti d'Italia S.p.A. sottoscrive, entro novanta giorni dalla data della stipula della convenzione quadro di cui al comma 1, convenzioni attuative con ciascuna Autorità di sistema portuale in conformità a quanto previsto dalla predetta convenzione-quadro. Decorso inutilmente il termine di cui al primo periodo, alla Direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è attribuito, in via sostitutiva, il potere di sottoscrivere le convenzioni attuative con la società Porti d'Italia S.p.A., in luogo delle		

Autorità di sistema portuale.		
ART. 10 <i>(Modifiche all'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i> 1. All'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:		
a) al comma 1, alinea, la parola: «quindici» è sostituita dalla seguente: «sedici»;		
b) al comma 2-bis, lettera a), le parole: «di rilevanza economica regionale o di un porto di rilevanza economica nazionale la cui gestione è stata trasferita alla regione» sono sostituite dalle seguenti: «di categoria II, classe III.»;		
<i>b-bis) dopo il comma 3, aggiungere il seguente: “3-bis. Entro 90 giorni dall’entrata in vigore della presente norma il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti definisce procedure speciali volte a garantire l’operatività dei porti ad accesso regolato di Venezia e Chioggia in relazione alla gestione del MOSE, alla sicurezza della navigazione e alla tutela delle attività economiche connesse al sistema portuale.”</i>	All’art. 10, co. 1, dopo la lettera b), aggiungere la seguente: “ <i>b-bis) dopo il comma 3, aggiungere il seguente: 3-bis. Entro 90 giorni dall’entrata in vigore della presente norma il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti definisce procedure speciali volte a garantire l’operatività dei porti ad accesso regolato di Venezia e Chioggia in relazione alla gestione del MOSE, alla sicurezza della navigazione e alla tutela delle attività economiche connesse al sistema portuale.</i> ” <u>Relazione</u> Si propone di inserire, all’art. 6 della legge n. 84/94, un comma aggiuntivo relativo ai porti regolati di Venezia e Chioggia che per loro caratteristiche e in relazione al sistema MOSE necessitano di procedure speciali volte a garantire l’operatività.	PARERE FAVOREVOLE MIT
c) al comma 4:		
1) alla lettera b), le parole: «ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali» sono sostituite dalle seguenti: «ivi comprese le operazioni di dragaggio di manutenzione dei fondali, ferme restando le prerogative della		

società di cui all'articolo 5-ter»;		
d) il comma 9-ter è sostituito dal seguente: «9-ter. Non costituisce esercizio di attività commerciali, in quanto esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici, l'attività di prelievo autoritativa delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 16. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono determinati i limiti minimi e massimi stabiliti per ciascuna tipologia dei prelievi, nonché i criteri per la determinazione degli stessi. Ciascuna Autorità di sistema portuale determina l'importo delle predette tasse all'interno dei limiti previsti, destinando le percentuali di relativa spettanza alla copertura dei costi per la manutenzione ordinaria e lo sviluppo delle parti comuni dell'ambito portuale destinate alla difesa del territorio, al controllo e alla tutela della sicurezza del traffico marittimo e del lavoro in ambito portuale, alla viabilità generale e ad attività che si connotano come estrinsecazione di potestà pubbliche, nonché alle operazioni di dragaggio di mantenimento dei fondali, oltre che alla copertura di quota parte dei costi generali. Le Autorità di sistema portuale sono tenute alla rendicontazione dei predetti costi con le modalità stabilite con il decreto di cui al secondo periodo. Tale rendicontazione è trasmessa tempestivamente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini dell'esercizio dei poteri di vigilanza di cui all'articolo 12. Le percentuali delle tasse di cui al primo periodo destinate al Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo sono vincolate alla realizzazione degli interventi inclusi nel medesimo accordo di programma.»;		

f) al comma 10, le parole: «mediante procedura di evidenza pubblica, secondo quanto previsto dal decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50» sono sostituite dalle seguenti: «nel rispetto delle disposizioni del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 dicembre 2022, n. 202» al comma 10, le parole: ‘in concessione’ sono eliminate e le parole: «secondo quanto previsto dal decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50» sono sostituite dalle seguenti: «secondo quanto previsto dal decreto legislativo Decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36”. TESTO CONSOLIDATO NORMA ORIGINARIA CON MODIFICA DDL 10. L'esecuzione delle attività di cui al comma 4, lettera b) e c) è affidata in concessione dall'Autorità di sistema portuale mediante procedura di evidenza pubblica, secondo quanto previsto dal decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. nel rispetto delle disposizioni del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 dicembre 2022, n. 202. TESTO CONSOLIDATO NORMA ORIGINARIA CON L'EMENDAMENTO REGIONI L'esecuzione delle attività di cui al comma 4, lettera b) e c) è affidata in concessione dall'Autorità di sistema portuale mediante procedura di evidenza pubblica, secondo quanto previsto dal decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. secondo quanto previsto dal decreto legislativo Decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36”.	All'art. 10, co. 1, la lettera f) è sostituita dalla seguente: “f) <i>al comma 10, le parole: ‘in concessione’ sono eliminate e le parole “secondo quanto previsto dal decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50” sono sostituite dalle seguenti: “secondo quanto previsto dal decreto legislativo Decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36”.</i> <u>Relazione</u> La norma dovrebbe fare riferimento alle disposizioni di cui al Decreto Legislativo 36/2023 (Codice dei contratti pubblici) e non al Regolamento concessioni demaniali	PARERE FAVOREVOLE MIT
---	---	-------------------------------------

g) ----- h) -----		
i) al comma 15, le parole “previo parere della” sono sostituite con “previa acquisizione dell’intesa in sede di”. Testo consolidato 15. Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, previo parere della previa acquisizione dell’intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, possono essere modificati i limiti territoriali di ciascuna delle istituite autorità di sistema portuale.	All’art. 10, co. 1, dopo la lettera h) è aggiunta la seguente: “i) al comma 15, le parole “previo parere della” sono sostituite con “previa acquisizione dell’intesa in sede di”. <u>Relazione</u> I limiti territoriali delle AdSP attengono alla circoscrizione territoriale della stessa. Pertanto, poiché la circoscrizione territoriale non risulta definita né dal DPSS né dal PRPP, è necessario, ai fini della gestione dei porti di categoria II, classe III, ricorrere ad uno strumento di maggior tutela della regione.	PARERE FAVOREVOLE MIT
ART. 11		
(Modifiche all’articolo 6-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84)		
ART. 12		
(Modifiche all’articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)		
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 senza diritto di voto;»	All’art. 13, comma 1, alla fine della lettera a) sono aggiunte le seguenti parole: “senza diritto di voto”. <u>Relazione</u> La precisazione mira a mantenere l’equilibrio relativo alla posizione degli enti territoriali all’interno del Comitato, tenuto conto delle modifiche apportate alla composizione dello stesso dal presente ddl.	PARERE FAVOREVOLE MIT, espresso nell’incontro con il viceministro Rixi del 21 luglio u.s.

b) da un componente designato dalla regione ciascuna regione il cui territorio è incluso, anche parzialmente, nel sistema portuale		
bbis) il presidente, per pratiche attinenti le strategie di relazione porto-retroporto, invita i presidenti delle regioni sedi dei retroporti di riferimento, o loro delegati, a partecipare alla trattazione senza diritto di voto	All'art. 13, comma 1, dopo la lettera b, inserire la seguente: “ <i>b-bis) Il presidente, per pratiche attinenti le strategie di relazione porto-retroporto, invita i presidenti delle regioni sedi dei retroporti di riferimento, o loro delegati, a partecipare alla trattazione senza diritto di voto</i> ”	Nuova proposta non discussa col Governo per ruolo dele Regioni c.d. “retroportuali”
ART. 14 - (Modifiche all'articolo 10 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)		
00. All'articolo 10, il comma 1 è soppresso. TESTO CONSOLIDATO NORMA ORIGINARIA CON EMEND. REGIONI {1. Il segretariato generale è composto dal segretario generale e dalla segreteria tecnico-operativa.}	All'art. 14, prima del comma 1, inserire il seguente: “00. All'articolo 10, il comma 1 è soppresso”. <u>Relazione</u> Le modifiche mirano a rendere coerenti le disposizioni del presente ddl con le modifiche normative intervenute nel frattempo. Il segretariato generale non essendo più un organo, a seguito della L.169/2016 non ha motivo di essere definito.	PARERE FAVOREVOLE MIT
1. All'articolo 10, comma 2, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo le parole: «dell'Autorità di sistema portuale» sono inserite le seguenti: «, previo parere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti».		
1-quater. All'articolo 10, comma 5, il periodo: “di una segreteria tecnico-operativa, composta, in sede di prima applicazione della presente legge, da personale proveniente dalle sopresse Autorità di sistema portuale” è sostituito dalle parole: “della dotazione organica dell'AdSP”. TESTO CONSOLIDATO NORMA	All'art. 14, dopo il comma 1-ter, aggiungere il seguente: “ <i>1-quater. All'articolo 10, comma 5, il periodo: “di una segreteria tecnico-operativa, composta, in sede di prima applicazione della presente legge, da personale proveniente dalle sopresse Autorità di sistema portuale” è sostituito dalle parole: “della dotazione organica dell'AdSP”.</i> ”	PARERE FAVOREVOLE MIT

ORIGINARIA CON EMEND. REGIONI 5. Per lo svolgimento dei compiti istituzionali dell'autorità, il segretario generale si avvale di una segreteria tecnico operativa, composta, in sede di prima applicazione della presente legge, da personale proveniente dalle sopresse Autorità di sistema portuale , della dotazione organica dell'AdSP in un contingente e in una composizione qualitativa determinata ai sensi dell'articolo 9 in relazione alle specifiche esigenze di ciascun scalo.	<u>Relazione</u> Il segretario generale si avvale della dotazione organica di AdSP.	
ART. 23 - (Modifiche all'articolo 18)		
1. All'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni: a) al comma 1:		
b) dopo il comma 1 è inserito il seguente:		
«1-bis. Ove le concessioni di cui al comma 1 siano affidate sulla base di procedure ad evidenza pubblica avviate su istanza di parte, l'Autorità di sistema portuale dà notizia nella sezione "Amministrazione trasparente" del proprio sito <i>internet</i> istituzionale della presentazione della proposta relativa alla realizzazione in concessione di lavori o servizi e provvede, altresì, ad indicare un termine, non inferiore a sessanta giorni , quarantacinque giorni commisurato alla complessità del progetto, per la presentazione da parte di altri operatori economici, di proposte relative al medesimo intervento. Le Autorità di sistema portuale	All'art. 23, co. 1, lett. b, nuovo comma 1-bis dell'art. 18 legge 84/94, le parole 'sessanta giorni' sono sostituite da "quarantacinque giorni". <u>Relazione</u> Si tratta di un refuso: è introdotto un comma 1-bis che non risulta chiaro nel riferimento alle concessioni di lavori e servizi (dato che qui si tratta di concessioni demaniali diverse da quelle del Codice dei contratti pubblici) e non coordinato con le tempistiche di pubblicazione previste dal Decreto Interministeriale 202/2022 e Linee Guida di cui al DM 110/2023 che prevedono tempi di pubblicazione pari a 45 gg.	PARERE FAVOREVOLE MIT
ART. 24 (Modifiche all'articolo 18-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84)		
ART. 25 (Modifiche all'articolo 23 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)		
1. All'articolo 23 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il comma 6 sono aggiunti i seguenti:		
«6 bis. Tenuto conto della specificità delle attività attribuite alla società di cui all'articolo 5-	All'art. 25, il nuovo comma 6-bis dell'art. 23 legge n. 84/94 è soppresso.	PARERE FAVOREVOLE MIT espresso

ter e delle competenze tecniche necessarie al loro svolgimento, è autorizzato il trasferimento alla società Porti d'Italia S.p.A. di una percentuale di personale delle Autorità di sistema portuale non superiore al 25 per cento e il contestuale trasferimento delle risorse finanziarie corrispondenti al trattamento retributivo del medesimo personale. Il trasferimento del personale avviene senza soluzione di continuità e con la garanzia della conservazione della posizione giuridica, economica e previdenziale maturata alla data del trasferimento, previa ricognizione delle competenze possedute, ai fini di una collocazione organizzativa coerente e funzionale alle esigenze della medesima società. A tale personale si applica l'articolo 2112 del codice civile e le procedure di informazione e di consultazione di cui all'articolo 47, commi da 1 a 4, della legge 29 dicembre 1990, n. 428.	<u>Relazione</u> Rispetto alla prima versione è stato previsto contestualmente al trasferimento di personale anche il trasferimento delle risorse finanziarie corrispondenti. Si rileva una totale mancanza circa i criteri per l'individuazione del personale da trasferire in PdL. Andrebbero individuate delle linee guida per determinare il personale da riassegnare (es.: rientrano anche soggetti in categorie protette, persone che gestiscono disabili ecc.). In ogni caso, la parte che prevede il “<i>contestuale trasferimento delle risorse finanziarie corrispondenti al trattamento retributivo del medesimo personale</i>” non è opportuna in quanto contraria ad ogni principio di corretta gestione di bilancio.	nell'incontro con il viceministro Rixi del 21 luglio u.s.
ART. 29 (Disposizioni finali, di coordinamento e finanziarie)		
1. Entro trenta giorni sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le Autorità di sistema portuale trasmettono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le informazioni e i documenti necessari alla predisposizione del Piano decreto di cui all'articolo 4-ter della legge 28 gennaio 1994, n. 84, inclusi i fabbisogni infrastrutturali e le relative priorità di investimento, l'elenco dei progetti in corso di valutazione o di realizzazione, con indicazione del relativo codice unico di progetto (CUP) ai sensi dell'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, ove disponibile, e i rispettivi finanziamenti eventualmente già disposti o erogati, i dati tecnici di traffico suddivisi per tipologia, nonché le caratteristiche tecnico-nautiche di ciascun	All'art. 29, comma 1: • le parole ‘<i>trenta giorni</i>’ sono sostituite dalle parole: ‘<i>sessanta giorni</i>’; • la parola ‘<i>decreto</i>’ è sostituita dalla parola ‘<i>Piano</i>’. <u>Relazione</u> La tempistica di 30 giorni è molto restrittiva, vista la mole di documentazione che le AdSP devono raccogliere e trasmettere. Si chiede di sostituire ‘decreto’ con ‘Piano’ in coerenza con i contenuti e definizioni di cui all'art. 4-ter.	PARERE FAVOREVOLE MIT

porto.		
2. Entro trentasei quarantotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le Autorità di sistema portuale provvedono, ai sensi dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, all'approvazione dei piani regolatori portuali (PRP) dei porti, inclusi nelle rispettive circoscrizioni territoriali, in cui siano tuttora in vigore piani regolatori portuali approvati antecedentemente alla data di entrata in vigore della medesima legge n. 84 del 1994. Decorso inutilmente il termine di cui al primo periodo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nomina un commissario <i>ad acta</i>, al quale attribuisce, in via sostitutiva, il potere di adottare gli atti o i provvedimenti necessari, anche avvalendosi delle strutture dell'Autorità di sistema portuale interessata, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.	All'art. 29, comma 2, primo periodo, la parola '<i>trentasei</i>' è sostituita dalla parola: '<i>quarantotto</i>'. <u>Relazione</u> Le attuali tempistiche di redazione e approvazione dei DPSS e conseguenti PRP non consentono di garantire il rispetto della tempistica dei 36 mesi.	IN ATTESA DI RISCONTRO MIT (sulla riformulazione)
4. Gli investimenti relativi alle opere di grande infrastrutturazione autorizzati e finanziati da specifiche disposizioni di legge sono inseriti di diritto nell'accordo di programma e ne costituiscono parte integrante, previo parere obbligatorio della Regione territorialmente interessata, che si esprime, sentita l'AdSP competente entro il termine di 45 giorni, decorso il quale l'intesa si intende resa. Gli aggiornamenti di cui all'articolo 5.1, comma 6, della legge n. 84 del 1994 danno evidenza di tali investimenti e dei relativi finanziamenti che vi rimangono vincolati ai sensi delle disposizioni di legge.	All'art. 29, comma 4, primo periodo, dopo le parole '<i>parte integrante</i>' sono inserite le parole: '<i>previo parere obbligatorio della Regione territorialmente interessata, che si esprime sentita l'AdSP competente, entro il termine di 45 giorni, decorso il quale l'intesa si intende resa.</i>' <u>Relazione</u> Si inserisce questo emendamento in quanto per gli interventi già programmati e assegnati alle singole AdSP si ritiene non possa esserci un meccanismo automatico di trasferimento a Porti d'Italia, ma sia necessario verificare caso per caso l'effettiva fattibilità e opportunità di questo trasferimento	PARERE FAVOREVOLE MIT, espresso nell'incontro con il viceministro.