RIORDINO DELLA LEGISLAZIONE IN MATERIA PORTUALE

Art. 5

Documento di programmazione strategica di sistema. Piano regolatore portuale

Le Autorita' di sistema portuale redigono un documento di programmazione strategica di sistema (DPSS), coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica e con gli orientamenti europei in materia di portualita', logistica e reti infrastrutturali nonche' con il Piano strategico nazionale della portualita' e della logistica. Il DPSS:

a) definisce gli obiettivi di sviluppo dell'Autorita' di sistema portuale;

b) individua gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorita' di sistema portuale che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorita' di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorita' di sistema portuale;(43)

c) ripartisce gli ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e citta';

d) individua i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonche' gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operativita' dei singoli porti del sistema. (43) Il DPSS e' adottato dal Comitato di gestione dell'Autorita' di sistema portuale; e' sottoposto, mediante conferenza dei servizi, ai sensi dell'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, indetta dall'Autorita' 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 e' approvato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorita' di sistema portuale di cui all'articolo 11-ter della presente legge. Il documento di programmazione strategica di sistema non e' assoggettato alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS). (43) Nei singoli porti amministrati dalle Autorita' di sistema portuale l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali, individuati e delimitati nel DPSS, sono disegnati e specificati nel piano regolatore portuale (PRP), che individua analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate nonche' i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio nel rispetto del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione

per pubblica utilita', di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327. Allo scopo di garantire omogeneita' operativa e uniformita' gestionale alle previsioni di cui ai PRP, nelle more della revisione organica della disciplina di settore, la funzione caratterizzante delle aree di cui al primo periodo, comunque denominate all'interno dei singoli PRP, si intende riferita alle aree o agli ambiti complessivamente considerati, come disegnati e specificati nel PRP, e non alle singole porzioni dei medesimi ne' ai singoli compendi affidati in concessione. Le disposizioni di cui al precedente periodo non si applicano nei procedimenti pendenti alla data di entrata in vigore della presente disposizione. Se la realizzazione di un'opera pubblica o di pubblica utilita' non e' prevista dal PRP, il vincolo preordinato all'esproprio, ai sensi dell'articolo 10, comma 1, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, puo' essere disposto dall'Autorita' di sistema portuale, mediante una conferenza di servizi ai sensi dell'articolo 14-ter della legge 7 agosto 1990, n. 241. Si applica quanto previsto dall'articolo 13 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120. Le funzioni ammesse dai PRP nelle aree portuali sono esclusivamente quelle previste dall'articolo 4, comma 3; nelle aree retro-portuali possono essere ammesse attivita' accessorie alle funzioni previste dal citato articolo 4, comma 3. La pianificazione delle aree portuali e retro-portuali e' competenza esclusiva dell'Autorita' di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del PRP. La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-citta' e' di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorita' di sistema portuale. Ai fini dell'adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario nonche' agli attraversamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operativita' del porto individuati nel DPSS, l'ente competente vi provvede previa acquisizione dell'intesa con l'Autorita' di sistema portuale. Le Autorita' di sistema portuale indicano al Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili 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, nonche' le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocita' e dell'alta capacita'. Nel caso dei porti in cui siano tuttora in vigore PRP approvati antecedentemente all'entrata in vigore della presente legge, nelle more dell'approvazione del nuovo PRP, laddove il Comitato di gestione dell'Autorita' di sistema portuale ravvisi la necessita' di realizzare opere in via d'urgenza, il piano operativo triennale di cui all'articolo 9, comma 5, lettera b), puo' definire, in via transitoria, la destinazione funzionale di alcune aree sulla base delle funzioni ammesse dall'articolo 4, comma 3. In tale caso il piano operativo triennale e' soggetto a specifica approvazione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili e alla procedura di verifica di assoggettabilita' a VAS, ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. Gli ambiti portuali come

delimitati dal DPSS, ovvero, laddove lo stesso non sia ancora stato approvato, dai vigenti PRP, anche se approvati prima della data di entrata in vigore della presente legge, sono equiparati alle zone territoriali omogenee B previste dal decreto del Ministro per i lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, ai fini dell'applicabilita' della disciplina stabilita dall'articolo 142, comma 2, del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42. Le regioni adeguano il proprio piano territoriale paesistico regionale entro il termine perentorio di quarantacinque giorni dall'approvazione del DPSS. (43) I PRP di cui al comma 1-ter sono redatti in attuazione del Piano strategico nazionale della portualita' e della logistica e del DPSS nonche' in conformita' alle Linee guida emanate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e approvate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili. I PRP specificano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascuno scalo marittimo, delineando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione. Nei porti di cui al comma 1-ter, in cui e' istituita l'Autorita' di sistema portuale, il PRP, corredato del rapporto ambientale di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e':

a) adottato dal Comitato di gestione dell'Autorita' di sistema portuale;

b) inviato successivamente per il parere, limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali perimetrali con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativi alle aree contigue a quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto, al comune e alla regione interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, nonche' al Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili per il parere sulla coerenza di quanto previsto con il DPSS e al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere di competenza, che si esprimono entro novanta giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo;

c) approvato, esaurita la procedura di cui al presente comma e quella di cui al comma 3-ter, dal Comitato di gestione dell'Autorita' di sistema portuale entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura di VAS. Il PRP e' un piano territoriale di rilevanza statale e rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza. COMMA NON PIU' PREVISTO DAL D.L. 10 SETTEMBRE 2021, N. 121, CONVERTITO, CON MODIFICAZIONI, DALLA L. 9 NOVEMBRE 2021, N. 156. COMMA NON PIU' PREVISTO DAL D.L. 10 SETTEMBRE 2021, N. 121, CONVERTITO, CON MODIFICAZIONI, DALLA L. 9 NOVEMBRE 2021, N. 156. COMMA NON PIU' PREVISTO DAL D.L. 10 SETTEMBRE 2021, N. 121, CONVERTITO, CON MODIFICAZIONI, DALLA L. 9 NOVEMBRE 2021, N. 156. Nei porti di cui alla categoria II, classe III, con esclusione di quelli aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lettera e), l'ambito e l'assetto complessivo del porto sono specificati dal PRP, che individua, altresi', le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate. Nei porti di

cui al comma 3, nei quali non e' istituita l'Autorita' di sistema portuale, il piano regolatore e' adottato e approvato dalla regione di pertinenza o, ove istituita, dall'Autorita' 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, altresi', le disposizioni legislative regionali vigenti in materia di pianificazione dei porti di interesse regionale. I piani regolatori portuali sono sottoposti, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura di VAS. Il Presidente dell'Autorita' di sistema portuale, autonomamente o su richiesta della regione o del comune interessato, puo' promuovere e proporre al Comitato di gestione, per la successiva adozione, varianti-stralcio al piano regolatore portuale concernenti la qualificazione funzionale di porzioni del singolo scalo marittimo. Le varianti-stralcio al piano regolatore portuale di cui al comma 4, relative al singolo scalo marittimo, sono sottoposte al procedimento previsto per l'approvazione del piano regolatore portuale e alla procedura di verifica di assoggettabilita' a VAS, ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. Le varianti-stralcio di cui al comma 4 relative ai porti compresi in un'Autorita' di sistema portuale, la cui competenza ricade in piu' regioni, sono approvate con atto della regione nel cui territorio e' ubicato il porto oggetto di variante-stralcio, sentite le regioni nel cui territorio sono compresi gli altri porti amministrati dalla medesima Autorita' di sistema portuale. Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del PRP 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'Autorita' di sistema portuale, 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. Decorso tale termine, il parere si intende espresso positivamente. L'esecuzione delle opere nei porti da parte della Autorita' di sistema portuale e' autorizzata ai sensi della normativa vigente. Fatto salvo quanto previsto dall'dal presente articolo, nonche' dalle norme vigenti in materia di autorizzazione di impianti e infrastrutture energetiche, nonche' di opere ad essi connesse, l'esecuzione di opere nei porti da parte di privati e' autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, in esito ad apposita conferenza di servizi convocata dalla autorita' di sistema portuale o, laddove non istituita, dalla autorita' marittima, 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 diposizioni di cui all'articolo 14-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241. Per le opere pubbliche da realizzare nei porti, fermo restando quanto stabilito al comma 5-bis, l'accertamento della conformita' ai piani urbanistici ed alle norme in materia di edilizia e' effettuato ai sensi del comma 5 ovvero, per le opere che non comportano modificazioni plano-batimetriche del piano regolatore portuale, in sede di approvazione del progetto ai sensi

dell'articolo 27 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, in deroga all'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, e all'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383. Qualora effettuato nell'ambito del procedimento di cui all'articolo 27 del citato decreto legislativo n. 50 del 2016, l'accertamento di cui al primo periodo sostituisce ad ogni effetto tutti gli atti di intesa, i pareri, i titoli abilitativi anche edilizi, le autorizzazioni e i nulla osta previsti da leggi statali e regionali. All'articolo 88 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, il numero 1) e' sostituito dal seguente: "1) le opere marittime relative ai porti di cui alla categoria I e alla categoria II, classe I, e le opere di preminente interesse nazionale per la sicurezza dello Stato e della navigazione nonche' per la difesa delle coste". Sono di competenza regionale le funzioni amministrative concernenti le opere marittime relative ai porti di cui alla categoria II, classi II e III. Spetta allo Stato l'onere per la realizzazione delle opere nei porti di cui alla categoria I e per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classi I e II. Le regioni, il comune interessato o l'autorita' di sistema portuale possono comunque intervenire con proprie risorse, in concorso o in sostituzione dello Stato, per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classi I e II. Spetta alla regione o alle regioni interessate l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classe III. PERIODO SOPPRESSO DAL D.LGS. 4 AGOSTO 2016, N. 169. Le autorita' di sistema portuale, a copertura dei costi sostenuti per le opere da esse stesse realizzate, possono imporre soprattasse a carico delle merci imbarcate o sbarcate, oppure aumentare l'entita' dei canoni di concessione. Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonche' l'escavazione e l'approfondimento dei fondali. I relativi progetti sono approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base delle proposte contenute nei piani operativi triennali predisposti dalle autorita' di sistema portuale, ai sensi dell'articolo 9, comma 3, lettera a), individua annualmente le opere di cui al comma 9 del presente articolo, da realizzare nei porti di cui alla categoria II, classi I e II. Per gli interventi da attuarsi dalle regioni, in conformita' ai piani regionali dei trasporti o ai piani di sviluppo economico-produttivo, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti emana direttive di coordinamento. COMMA ABROGATO DAL D.L. 24 GENNAIO 2012, N. 1, CONVERTITO CON MODIFICAZIONI DALLA L. 24 MARZO 2012, N. 27. COMMA ABROGATO DAL D.L. 24 GENNAIO 2012, N. 1, CONVERTITO CON MODIFICAZIONI DALLA L. 24 MARZO 2012, N. 27. COMMA ABROGATO DAL D.L. 24 GENNAIO 2012, N. 1, CONVERTITO CON MODIFICAZIONI DALLA L. 24 MARZO 2012, N. 27. COMMA ABROGATO DAL D.L. 24 GENNAIO 2012, N. 1, CONVERTITO CON MODIFICAZIONI DALLA L. 24 MARZO 2012, N. 27. COMMA ABROGATO DAL D.L. 24 GENNAIO 2012, N. 1, CONVERTITO CON MODIFICAZIONI DALLA L. 24 MARZO 2012, N. 27.

Versione in vigore dal 20 luglio 2025, tuttora in vigore · versione 46

RIFERIMENTI NORMATIVI

Atto	Riordino della legislazione in materia portuale
Estremi	Legge 28 gennaio 1994, n. 84
Pubblicazione	Gazzetta Ufficiale del 4 febbraio 1994

NOTE DI AGGIORNAMENTO

(43) Successivamente la Corte Costituzionale con sentenza 10 novembre 2022 - 26 gennaio 2023, n. 6 (in G.U. 1ª s.s. 1/2/2023, n. 5), ha dichiarato l'illegittimita' costituzionale dell'art. 4, comma 1-septies, lettera a), del D.L. 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla L. 9 novembre 2021, n. 156, nella parte in cui modifica l'art. 5, commi 1 e 1-septies, lettera a), del nella parte in cui modifica l'art. 5, commi 1 e lettera b), 1-bis e 1-septies della L. 28 gennaio 1994, n. 84.

Fonte del testo: dati aperti ufficiali, licenza CC BY 4.0
Fonti e licenze su iuspedia.it/fonti-e-metodologia. Il testo non ha carattere di ufficialità: fa fede quello pubblicato nella Gazzetta Ufficiale.

Documento generato da Iuspedia.it il 22 novembre 2026
https://www.iuspedia.it/riordino-della-legislazione-in-materia-portuale/art-5-documento-di-programmazione-strategica-di-sistema-piano-regolatore

Inquadra il QR code per aprire la pagina su Iuspedia.it