RIORDINO DELLA LEGISLAZIONE IN MATERIA PORTUALE

# Art. 5

## Documento di programmazione strategica di sistema. Piano regolatore portuale

Nei porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali di cui all'articolo 6, comma 1, l'ambito e l'assetto complessivo dei porti costituenti il sistema, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attivita' cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono delimitati e disegnati dal piano regolatore di sistema portuale, che individua, altresi', le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta del Consiglio superiore dei lavori pubblici, entro il 30 novembre 2016, predispone apposite linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale, delle varianti stralcio e degli adeguamenti tecnico funzionali. 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, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attivita' cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale, che individua, altresi', le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate. Le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti. Nel caso di strutture o ambiti idonei, allo stato sottoutilizzati o non diversamente utilizzabili per funzioni portuali di preminente interesse pubblico, e' valutata con priorita' la finalizzazione delle predette strutture ed ambiti ad approdi turistici come definiti dall'articolo 2 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509. 2-ter. Il piano regolatore di sistema portuale o il piano regolatore portuale individua le strutture o ambiti portuali di cui al comma 2-bis da destinarsi al ricovero a secco di imbarcazioni da diporto fino a 12 metri e di natanti da diporto Nei porti di cui al comma 1 nei quali e' istituita l'autorita' di sistema portuale, il piano regolatore di sistema portuale, corredato del rapporto ambientale di cui al decreto legislativo n. 152 del 2006, e' adottato dal comitato di gestione di cui all'articolo 9, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Tale piano e', quindi, inviato per il parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto. Decorso inutilmente tale termine, il parere si intende reso in senso favorevole. Il piano, esaurita la procedura di cui al presente comma e a quella di cui al comma 4, e' approvato dalla regione interessata entro trenta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura VAS, previa intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Qualora non si raggiunga l'intesa

si applica la procedura di cui all'articolo 14-quater della legge 7 agosto 1990, n. 241. Nei porti di cui al comma 1-bis, nei quali non e' istituita l'AdSP, 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 regionali. Il Piano Regolatore di Sistema Portuale delle AdSP di cui al comma 1, la cui circoscrizione territoriale e' ricompresa in piu' Regioni, e' approvato con atto della Regione ove ha sede la stessa AdSP, previa intesa con le Regioni nel cui territorio sono ricompresi gli altri porti amministrati dalla stessa AdSP e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. I piani di cui ai commi 1 e 1-bis sono sottoposti, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura di VAS. Al piano regolatore portuale dei porti di cui ai commi 1 e 1-bis aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lettera b), e alle relative varianti, e' allegato un rapporto sulla sicurezza dell'ambito portuale ai fini degli adempimenti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1988, n. 175, sui rischi di incidenti rilevanti connessi con determinate attivita' industriali e dal decreto del Ministro dell'ambiente 20 maggio 1991, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 126 del 31 maggio 1991. Le varianti al Piano regolatore di Sistema Portuale seguono il medesimo procedimento previsto per l'adozione del Piano Regolatore di Sistema Portuale. Il Presidente del comitato di gestione dell'autorita' del sistema portuale, autonomamente o su richiesta della regione o del Comune interessati, puo' promuovere al Comitato di gestione, per la successiva adozione, varianti-stralcio concernenti la qualificazione funzionale del singolo scalo marittimo. Le varianti-stralcio al piano regolatore di sistema portuale, relative al singolo scalo marittimo, sono sottoposte al procedimento previsto per l'approvazione del piano regolatore di sistema portuale, fermo restando che in luogo della previa intesa con il comune o i comuni interessati e' prevista l'acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte dei medesimi comuni e che in luogo della procedura di VAS si svolge la procedura di verifica di assoggettabilita' a VAS ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo n. 152 del 2006. Le varianti-stralcio di porti ricompresi in una AdSP la cui circoscrizione territoriale ricade in piu' Regioni, e' approvato con atto della Regione nel cui territorio e' ubicato il porto oggetto di variante-stralcio, sentite le Regioni nel cui territorio sono ricompresi gli altri porti amministrati dalla medesima AdSP, previa intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore di sistema portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore di sistema portuale. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorita' di sistema portuale, previa acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte del comune o dei comuni interessati. E' successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni,

decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico funzionale. L'adeguamento tecnico funzionale e' approvato con atto della Regione nel cui territorio e' ubicato il porto interessato dall'adeguamento medesimo. 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'articolo 5-bis, 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 della legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modifiche ed integrazioni, a cui sono chiamate tutte le Amministrazioni competenti. 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 13 febbraio 2018, non più in vigore dal 24 febbraio 2018 · versione 31

## RIFERIMENTI NORMATIVI

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

**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 27 novembre 2026
https://www.iuspedia.it/riordino-della-legislazione-in-materia-portuale/art-5-documento-di-programmazione-strategica-di-sistema-piano-regolatore/versione/31

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