RIORDINO DELLA LEGISLAZIONE IN MATERIA PORTUALE

Art. 5

Documento di programmazione strategica di sistema. Piano regolatore portuale

Il piano regolatore di sistema portuale e' lo strumento di pianificazione del sistema dei porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali delle Autorita' di sistema portuale di cui all'articolo 6, comma 1. Il piano si compone di un Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS) e dei piani regolatori portuali di ciascun porto. Le Autorita' di sistema portuale redigono un documento di pianificazione strategica di sistema, coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) 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 documento di pianificazione strategica di sistema:

a) definisce gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione delle Autorita' di sistema portuale;

b) individua e perimetra le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali, le aree di interazione porto-citta' e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario coi singoli porti del sistema e gli attraversamenti del centro urbano;

c) prevede una relazione illustrativa che descrive gli obiettivi e le scelte operate e i criteri seguiti nella identificazione dei contenuti sistemici di pianificazione e rappresentazioni grafiche in numero e scala opportuni, al fine di descrivere l'assetto territoriale del sistema, nonche' per assicurare una chiara e univoca identificazione degli indirizzi, delle norme e delle procedure per la redazione dei piani regolatori portuali di cui al comma 1-sexies. La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-citta' definite dal documento di pianificazione strategica di sistema e' stabilita dai comuni, previo parere della competente Autorita' di sistema portuale. Il documento di pianificazione strategica di sistema e':

a) sottoposto al parere di ciascun comune territorialmente interessato, che si esprime entro e non oltre quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto;

b) e' adottato dal Comitato di gestione e approvato nei successivi sessanta giorni dalla regione, previa intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che si esprime

sentita la Conferenza nazionale di cui all'articolo 11-ter. Ai fini dell'ottenimento dell'intesa di cui al comma 1-quater, lettera b), il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti puo' convocare una Conferenza dei servizi, ai sensi dell'articolo 14-ter della legge 7 agosto 1990, n. 241. 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. Il documento di pianificazione strategica di sistema delle Autorita' di sistema portuale di cui al comma 1-bis, la cui circoscrizione territoriale e' ricompresa in piu' regioni, e' approvato con atto della regione ove ha sede l'Autorita' di sistema portuale, previa intesa con le regioni nel cui territorio sono ricompresi gli altri porti amministrati dalla stessa Autorita' di sistema portuale e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Le varianti al documento di pianificazione strategica di sistema sono approvate con il medesimo procedimento previsto per l'adozione dello stesso. Nei singoli porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali delle Autorita' di sistema portuale di cui all'articolo 6 comma 1, l'ambito e l'assetto complessivo delle aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali e agli assi di collegamento viario e ferroviario, come individuate nel documento di pianificazione strategica di sistema approvato, quali quelle destinate alle attivita' commerciali e crocieristiche, al diporto, alla produzione industriale, all'attivita' cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono delimitati e disegnati dal 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 decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001 n. 327. 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 decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, 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. I piani regolatori portuali di cui al comma 1-sexies sono redatti in attuazione del Piano strategico nazionale della portualita' e della logistica e del documento di pianificazione strategica e di sistema nonche' in conformita' alle Linee guida emanate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I piani regolatori portuali declinano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascun scalo marittimo, delineando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione. 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 e ambiti ad approdi turistici come definiti dall'articolo 2 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509. Il piano regolatore di sistema portuale e il piano regolatore portuale individuano le strutture demaniali da destinarsi, nell'ambito di tali approdi, a ricovero a secco di imbarcazioni e di natanti da diporto, come definiti dall'articolo 3, comma 1, lettere f) e g), del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. I piani regolatori portuali individuano 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-sexies ricompresi nelle circoscrizioni territoriali dell'Autorita' di sistema portuale, il piano regolatore portuale, corredato del rapporto ambientale di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e':

a) adottato dal Comitato di gestione di cui all'articolo 9, previa intesa con i comuni territorialmente interessati con riferimento esclusivo alla pianificazione delle aree destinate a funzioni di interazione porto-citta'. I comuni si esprimono entro e non oltre quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto;

b) inviato successivamente per il parere di competenza al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro novanta giorni dal ricevimento dell'atto;

c) approvato, esaurita la procedura di cui al presente comma e quella di cui al comma 3-ter, dalla regione interessata entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura VAS. Ai fini dell'ottenimento dell'intesa di cui al comma 2-quater, lettera a), la regione, ovvero il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in caso di Autorita' di sistema portuale interregionale, puo' convocare una Conferenza dei servizi, ai sensi dell'articolo 14-ter della legge 7 agosto 1990, n. 241. 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. Le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti. 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. 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 ricompresi in una Autorita' di sistema portuale, la cui circoscrizione territoriale 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 ricompresi gli altri porti amministrati dalla medesima Autorita' di sistema portuale. Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorita' di sistema portuale, previa acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte del comune o dei comuni interessati, con riferimento esclusivo alle previsioni delle aree destinate a funzioni di interazione porto-citta'. 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 22 dicembre 2020, non più in vigore dal 10 novembre 2021 · versione 38

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/38

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