



LEGGE 28 GENNAIO 1994 N. 94

PROPOSTE PER LA SEMPLIFICAZIONE DELLE PROCEDURE “CURA PORTI”

E' presumibile che i traffici portuali e specialmente il traffico passeggeri, anche quando sarà possibile, si riprendano molto lentamente.

L'Italia potrebbe, profittando della privilegiata posizione geografica, aumentare – al fine di sostenere l'economia del mare – ad esempio il traffico di rotabili e container. A tal fine sarebbe sufficiente, oltre alla conferma se non all'aumento dei provvedimenti ferrobonus e marebonus, eliminare tutti gli ostacoli, prevalentemente normativi/tributari, allo sviluppo di tali traffici, naturalmente multimodali e in genere in grado di sfruttare tutti i corridoi logistici italiani (longitudinali, adriatico e tirreno, e orizzontali isole/ionio/tirreno/adriatico) e nuove infrastrutture portuali di caratteristiche adeguate alle dimensioni delle navi transoceaniche.

E' opinione degli scriventi che l'economia del settore possa essere sostenuta anche (e principalmente) accelerando gli investimenti (v. studi Confindustria, Cerved, Svimez, Fondazione Einaudi etc. etc). Soprattutto in manutenzioni ordinarie e straordinarie, ma anche, e soprattutto, in nuove infrastrutture (previste dai programmi di investimento delle Adsp).

Una riformulazione dell'art. 5 della legge 28 gennaio 1994 n. 84, oggetto di recenti correttivi prima con il D. Lgs 04/08/2016 n. 169 e con il D. Lgs. 13/12/2017 n. 232 dopo, è cruciale per ottenere i suddetti obiettivi. Soprattutto con il secondo correttivo l'impianto dell'art. 5 ha subito una sostanziale modifica che ha ridisegnato la geografia delle competenze ma non ha potuto produrre un'adeguata semplificazione delle relative procedure.

Si chiede quindi l'implementazione di alcune misure di semplificazione che si sintetizzano come segue:

Opere portuali

1.- Estensione, con alcune piccole modifiche, delle semplificazioni burocratiche previste dal decreto n. 91 del 20 giugno 2017 a tutte le opere portuali e a tutti i procedimenti che riguardano le Adsp o l'Ap di Gioia Tauro. La norma è già operativa in Puglia, Campania e Calabria. Non è corretto non



lo sia negli altri porti dei sistemi portuali (v. testo proposto per modifica art 5 infra).

2.- Applicazione di alcune misure (vedi silenzio assenso) già sperimentate con successo per la realizzazione delle opere e degli interventi infrastrutturali nel porto di Taranto (art. 7, dl 1/2015) e per la tratta ferroviaria Bari Napoli (articolo 1 del DL n. 133/2014).

3.- Precisazione in ordine al regime autorizzatorio delle opere portuali. Oggi infatti non è chiaro se i piani regolatori portuali, le varianti agli stessi e gli adeguamenti tecnico funzionali abbiano o meno valore localizzativo/urbanistico, quale sia il regime autorizzatorio ordinario delle opere portuali (ovvero se le stesse siano regolate dal solo combinato disposto del Dpr 380/01 e del Dpr 383/94, o come indicano la prassi e la dottrina – anche per evitare duplicazioni di procedure – le opere possano essere localizzate, con valenza autorizzativa, con il procedimento di cui all’art. 27 Codice contratti pubblici). Sarebbe dunque utile, con valenza interpretativa, che il legislatore precisasse che per le opere portuali non localizzate ai sensi dell’art. 5 (PRP, variante al medesimo e ATF) la localizzazione, a tutti gli effetti di legge, è effettuata con una conferenza di servizi unitaria coerentemente con quanto previsto dall’art. 27 Codice contratti pubblici

Per le opere dei privati, invece, si è valorizzato il rapporto con il territorio prevedendo che siano dotate di titolo abilitativo rilasciato dal Comune competente ai sensi del D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380, Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia

4.- Vanno poi inserite previsioni ad hoc per i dragaggi. Agiremmo, considerata l’urgenza di tali opere, soprattutto su:

1.- Liberalizzazione della movimentazione ovvero dello spostamento in immersione dei sedimenti nei corpi idrici interni al porto, nell’ambito dello stesso corpo idrico.

2.- Deposito temporaneo: da portare ad almeno 90 mesi, semplificando le autorizzazioni.



3. Deperimetrazione delle aree demaniali marittime in ambito SIN di competenza delle AdSP, previa conferenza di servizi.
4. Semplificazione delle procedure di verifica delle operazioni di bonifica bellica.

1. LEGGE N. 84/1994 - SEMPLIFICAZIONE ITER AMMINISTRATIVI

Le prime proposte di modifica e/o integrazioni sono le seguenti:

1. comma ART. 5, COMMA 1-SEXIES

Motivazione

In coerenza con le potestà pianificatorie attribuite dal D. Lgs. 13.12.2017 n. 232, appare logico e coerente prevedere che in sede di approvazione del PRP i vincoli espropriativi siano previsti dall'AdSP che predispone e adotta lo stesso PRP.

Emendamento

Emendamento al comma 1-sexies: dopo l'ultimo periodo aggiungere di seguito:

“... , nonché i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio nel rispetto del DPR 8.6.2001 n. 327”. Se la realizzazione di un'opera pubblica o di pubblica utilità non è prevista dal PRP, il vincolo preordinato all'esproprio, ai sensi dell'articolo 10, comma 1, del DPR 8.6.2001 n. 327, può essere disposto dall' Autorità di sistema portuale, mediante una conferenza di servizi ai sensi dell'articolo 14, comma 4, della legge 7 agosto 1990, n. 241;

Comma emendato

1-sexies. Nei singoli porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali delle Autorità 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 attività commerciali e crocieristiche, al diporto, alla produzione industriale,



all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale (PRP), che individua analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate, nonché i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio ai sensi del DPR 8.6.2001, n. 327. Se la realizzazione di un'opera pubblica o di pubblica utilità non è prevista dal PRP, il vincolo preordinato all'esproprio, ai sensi dell'articolo 10, comma 1, del DPR 8.6.2001 n. 327, può essere disposto dall'Autorità di sistema portuale, mediante una conferenza di servizi ai sensi dell'articolo 14, comma 4, della legge 7 agosto 1990, n. 241;

4. ART. 5, COMMA 5 (ADEGUAMENTI TECNICO FUNZIONALI)

Poiché lo scopo degli Adeguamenti Tecnico Funzionale (ATF) è quello di consentire al Piano Regolatore Portuale (PRP) una certa flessibilità in funzione dei traffici e dell'organizzazione logistico portuale, occorre assicurare snellezza procedurale e certezza dei tempi di conclusione del procedimento, in linea con i principi nazionali ed europei riguardo ai procedimenti amministrativi. In questa prospettiva si pone l'esigenza di prevedere un procedimento unitario entro cui possano esprimersi tutti gli enti coinvolti: Comuni, Consiglio Superiore dei LL. PP. e Regioni.

Il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, anche data la natura non sostanziale della modifica al PRP introdotta dall'intervento proposto, è utile alla verifica della qualificazione dell'intervento stesso come adeguamento tecnico funzionale.

Tale parere può essere reso, insieme agli altri, in conferenza di servizi. La verifica del Consiglio è peraltro compito che non richiede particolari approfondimenti istruttori ma solo un giudizio basato sul rispetto delle linee guida dallo stesso Consiglio elaborate.

Alla luce di ciò, e del fatto che la Regione partecipa alla conferenza di servizi sull'ATF, appare congruo prevedere un termine entro cui l'ATF debba essere approvato dall'Ente Territoriale, decorso il quale trova espansione il principio del silenzio assenso. In tal modo si aderisce anche al principio della norma introdotta con la riforma della portualità che elide per l'ATF la necessità di reiterare il complesso procedimento per l'approvazione del PRP e sue varianti.



Emendamenti

1° emendamento al comma 5: al terzo periodo, dopo la parola “**E**”, cancellare la parola “**successivamente**”.

2° emendamento al comma 5: al terzo periodo, dopo le parole “**dei lavori pubblici**,”, cancellare le parole “**che si esprime entro quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della**” e aggiungere la parola “**sulla**”.

3° emendamento al comma 5: dopo il terzo periodo aggiungere il seguente quarto periodo: “**I pareri e le dichiarazioni di cui innanzi sono resi nell’ambito della conferenza dei servizi disciplinata dal comma 5 bis**”.

4° emendamento al comma 5: al quarto (ora quinto) periodo, dopo le parole “**L’adeguamento tecnico-funzionale è approvato**”, aggiungere le parole “**entro 30 giorni dalla richiesta**” e aggiungere il seguente ulteriore periodo “**Decorso inutilmente tale termine, l’approvazione si intende acquisita.**”.

Articolo emendato

5. 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’Autorità di sistema portuale, previa acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte del comune o dei comuni interessati. E’ acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici sulla proposta di adeguamento tecnico-funzionale. I pareri e le dichiarazioni di cui innanzi sono resi nell’ambito della conferenza dei servizi disciplinata dal comma 5 bis.

L’adeguamento tecnico-funzionale è approvato, entro trenta giorni dalla richiesta, con atto della Regione nel cui territorio è ubicato il porto interessato dall’adeguamento medesimo. Decorso inutilmente tale termine, l’approvazione si intende acquisita.

2. ART. 5, COMMA 5-BIS (realizzazione di opere nei porti)

Motivazione

Le opere portuali scontano lunghissimi *iter* autorizzatori (per le opere maggiori anche di 7/8 anni), i cui i medesimi pareri sono sovente reiterati nell’ambito di procedure che, invece, potrebbero e dovrebbero essere svolte in modo unitario.



Si ritiene necessario, per tale ragione, intervenire anche, e soprattutto, sul comma 5-bis, come del resto la stessa Assoporti aveva segnalato, anche se limitatamente all'aspetto delle modalità di approvazione dell'opera pubblica ai fine di perseguire un coordinamento tra varie disposizioni vigenti (Dpr n. 383/94, Dpr 380/2001; D.Lgsl. n. 50/2016, L. 84/1994 etc)

Riguardo alle previsioni del comma 5-bis potrebbero individuarsi tre diverse tipologie di interventi:

1. Le opere di diretta esecuzione da parte dell'AdSP, di solito riconducibili a quelle infrastrutturali;
2. Le opere previste nei contratti di Partenariato Pubblico Privato (PPP), di solito riconducibili sia alle opere infrastrutturali sia ad opere funzionali all'attività logistico portuale;
3. Le opere e gli interventi da eseguire da parte dei privati su aree e immobili nella disponibilità dei privati stessi (aree demaniali, aree di proprietà privata).

Nell'ipotesi di cui al punto uno, secondo i criteri vevoli in via generale per le autorità urbanistiche, l'autorizzazione non può che derivare dall'approvazione del progetto di fattibilità tecnico economica o definitivo all'interno della conferenza dei servizi di cui all'art. 27 del D.lgs. n. 50/2016.

Appare coerente, poi, estendere la stessa disciplina alla esecuzione delle opere previste dai contratti di PPP di cui al punto due, che al termine della concessione vengono acquisite al demanio marittimo.

Nell'ipotesi di cui al punto tre, l'esecuzione delle opere è effettuata dal privato, il quale è tenuto necessariamente a presentare il relativo progetto da assoggettarsi, prima ai controlli di natura urbanistico edilizia, cui far seguire, in caso di esito positivo, il relativo titolo abilitativo.

Naturalmente la disponibilità delle aree e/o degli immobili, su cui realizzare l'opera e l'intervento dei privati, può derivare sia da un titolo amministrativo costituito dalla concessione di aree e/o immobili demaniali (Cod. Nav.), ovvero dalla posizione di proprietario (pubblico o privato).

Per una maggiore rapidità delle decisioni è opportuno prevedere le seguenti riduzioni dei termini, anche in conformità di quanto previsto dal decreto legge n. 91 del 20 giugno 2017:

- della metà i termini perentori di cui agli articoli 14 bis e 14 quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241;



- di un terzo i termini di cui: agli articoli 2 e 19 della legge 7 agosto 1990, n. 241; al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in materia di valutazione d'impatto ambientale (VIA), valutazione ambientale strategica (VAS) e autorizzazione integrata ambientale (AIA); al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 2013, n. 59, in materia di autorizzazione unica ambientale (AUA); al codice di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31, in materia di autorizzazione paesaggistica; al testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, in materia edilizia.

Per quanto riguarda le sole opere dei privati si è ribadita la vigenza dell'art. 8 del DPR 380/2001

Emendamenti proposti al comma 5-bis:

1° Al secondo periodo, dopo le parole ***“l'esecuzione di opere nei porti da parte”*** aggiungere le parole ***“dei soggetti pubblici e”*** e dopo le parole ***“sotto tutti i profili rilevanti”*** aggiungere le parole ***“compreso quello della localizzazione urbanistica delle opere pubbliche non già localizzate ai sensi dei commi 3, 3 bis, 4 bis, 4 ter e 5 che precedono”***. In fine al secondo periodo aggiungere ***“Per la realizzazione da parte di privati di interventi edilizi su aree demaniali è in ogni caso necessario idoneo titolo abilitativo rilasciato dal comune competente ai sensi del D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380”***.

2° Alla fine del terzo periodo, sostituire le parole ***“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”*** con le parole ***“L'approvazione del progetto da parte della conferenza di servizi sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato. In caso di motivato dissenso espresso da un'amministrazione preposta alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale o del patrimonio storico-artistico ovvero alla tutela della***



salute e della pubblica incolumità, si applica l'articolo 14-quater, comma 3, della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni.

Al fine di semplificare ed accelerare la definizione dei procedimenti amministrativi previsti dal presente articolo, sono ridotti della metà i termini perentori di cui agli articoli 14 bis e 14 quinquies della legge 7 agosto 1990 n. 241.; di un terzo i termini di cui: agli articoli 2 e 19 della legge 7 agosto 1990, n. 241; al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in materia di valutazione d'impatto ambientale (VIA), valutazione ambientale strategica (VAS) e autorizzazione integrata ambientale (AIA); al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 2013 n. 59, in materia di autorizzazione unica ambientale (AUA); al codice di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31, in materia di autorizzazione paesaggistica; al testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, in materia edilizia. Tutte le autorizzazioni, approvazioni, intese, concerti, pareri, concessioni, accertamenti di conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi, nulla osta ed atti di assenso, comunque denominati, degli enti locali, regionali, dei ministeri nonché di tutti gli altri competenti enti e agenzie, devono essere resi entro i termini, da considerarsi perentori, di cui innanzi, o, nei casi diversi da quelli innanzi elencati, comunque nel termine perentorio di 30 gg. Decorso inutilmente detto termine, tali atti si intendono resi in senso favorevole. La vigilanza sulle opere pubbliche portuali compete esclusivamente al Ministero dei Trasporti

Articolo emendato

Fatto salvo quanto previsto dal presente articolo, nonché dalle norme vigenti in materia di autorizzazione di impianti e infrastrutture energetiche, nonché di opere ad essi connesse, l'esecuzione di opere nei porti da parte dei soggetti pubblici e di privati è autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, compreso quello della localizzazione urbanistica delle opere pubbliche non già localizzate ai sensi dei commi 3, 3 bis, 4 bis, 4 ter e 5 che precedono, in esito ad apposita conferenza di servizi convocata dalla Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, dalla autorità marittima, ai sensi dell'articolo 14-quater della legge 7 agosto 1990, n. 241, cui sono chiamate tutte le Amministrazioni competenti, anche per l'acquisizione dei pareri delle amministrazioni preposte alla tutela



doganale, ambientale, paesaggistico-territoriale, dei beni culturali e di tutela della salute dei cittadini. L'approvazione del progetto da parte della conferenza di servizi sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato. In caso di motivato dissenso espresso da un'amministrazione preposta alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale o del patrimonio storico-artistico ovvero alla tutela della salute e della pubblica incolumità, si applica l'articolo 14-quater, comma 3, della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni. Per la realizzazione da parte di privati di interventi edilizi su aree demaniali è in ogni caso necessario idoneo titolo abilitativo rilasciato dal comune competente ai sensi del D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380.

Al fine di semplificare ed accelerare la definizione dei procedimenti amministrativi previsti dal presente articolo, sono ridotti della metà i termini perentori di cui agli articoli 14 bis e 14 quinquies della legge 7 agosto 1990 n. 241.; di un terzo i termini di cui: agli articoli 2 e 19 della legge 7 agosto 1990, n. 241; al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in materia di valutazione d'impatto ambientale (VIA), valutazione ambientale strategica (VAS) e autorizzazione integrata ambientale (AIA); al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 2013 n. 59, in materia di autorizzazione unica ambientale (AUA); al codice di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31, in materia di autorizzazione paesaggistica; al testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, in materia edilizia. Tutte le autorizzazioni, approvazioni, intese, concerti, pareri, concessioni, accertamenti di conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi, nulla osta ed atti di assenso, comunque denominati, degli enti locali, regionali, dei ministeri nonché di tutti gli altri competenti enti e agenzie, devono essere resi entro i termini, da considerarsi perentori, di cui innanzi, o, nei casi diversi da quelli innanzi elencati, comunque nel termine perentorio di 30 gg. Decorso inutilmente detto termine, tali atti si intendono resi in senso favorevole. La vigilanza sulle opere portuali compete esclusivamente al Ministero dei Trasporti



3. ART. 5, COMMA 9

Motivazione

E' necessaria una migliore definizione della categoria delle opere di grande infrastrutturazione e della disciplina applicabile e un più efficace coordinamento tra la disposizione di cui all'art 5 della l.n. 84/94 e l'art. 215 del d.lgs. n. 50/2016 in merito alle competenze del Consiglio superiore dei Lavori pubblici e dei CTA, presso i Provveditorati alle OOPP.

Emendamento proposto (nuovo art. 5 comma 9 l. n. 84/94):

Comma emendato

9. Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali., i relativi progetti sono approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici ai sensi dell'articolo 215, comma 3, del D.Lgs 18 aprile 2016, n. 50. I Comitati tecnici amministrativi presso i Provveditorati interregionali per le opere pubbliche esprimono parere sui progetti definitivi di importo superiore a 20 milioni di euro. I pareri di cui innanzi sono resi nell'ambito della conferenza dei servizi disciplinata dal comma 5 bis .

4. ART. 5, COMMA 10

Motivazione

E' indispensabile intervenire a livello di legislazione nazionale sul rapporto tra pianificazione paesaggistica e pianificazione portuale.

1.- Inserire il seguente comma 10:

10. Gli ambiti portuali, come delimitati dai vigenti piani regolatori portuali, ancorché approvati anteriormente alla L. n. 84/94, sono equiparati alle zone "B" del d.m.1444/1968 ai fini della applicabilità della disciplina di cui all'art.142, comma 2, del D.Lgs. n. 42/2004 .



2. SEMPLIFICAZIONI IN MATERIA AMBIENTALE E DI BONIFICA BELLICA

DRAGAGGI - PROPOSTA DI EMENDAMENTO DELL'ART. 109 DEL D.LGS. 152/2006.

I porti hanno una forte esigenza di essere dragati con frequenza, per garantire l'accesso e l'ormeggio delle imbarcazioni. La proposta di emendamento ha la finalità di semplificare l'effettuazione dei dragaggi dei porti e dei canali di accesso, a condizione che i materiali scavati vengano mantenuti all'interno dei bacini portuali, quindi senza provocare danno all'ambiente marino-costiero.

I commi da 1 a 4 dell'articolo 109 del D.Lgs. n. 152/2006 riportano:

“Art. 109. Immersione in mare di materiale derivante da attività di escavo e attività di posa in mare di cavi e condotte

1. Al fine della tutela dell'ambiente marino e in conformità alle disposizioni delle convenzioni internazionali vigenti in materia, è consentita l'immersione deliberata in mare da navi ovvero aeromobili e da strutture ubicate nelle acque del mare o in ambiti ad esso contigui, quali spiagge, lagune e stagni salmastri e terrapieni costieri, dei materiali seguenti:

a) materiali di escavo di fondali marini o salmastri o di terreni litoranei emersi;

b) inerti, materiali geologici inorganici e manufatti al solo fine di utilizzo, ove ne sia dimostrata la compatibilità e l'innocuità ambientale;

c) materiale organico e inorganico di origine marina o salmastra, prodotto durante l'attività di pesca effettuata in mare o laguna o stagni salmastri.

2. L'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di cui al comma 1, lettera a), è rilasciata dalla regione, fatta eccezione per gli interventi ricadenti in aree protette nazionali di cui alle leggi 31 dicembre 1982, n. 979 e 6 dicembre 1991, n. 394, per i quali è rilasciata dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, in conformità alle modalità stabilite con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, delle politiche agricole e forestali, delle attività produttive previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di



Trento e di Bolzano, da emanarsi entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della parte terza del presente decreto.

3. L'immersione in mare di materiale di cui al comma 1, lettera b), è soggetta ad autorizzazione regionale, con esclusione dei nuovi manufatti soggetti alla valutazione di impatto ambientale. Per le opere di ripristino, che non comportino aumento della cubatura delle opere preesistenti, è dovuta la sola comunicazione all'autorità competente.

4. L'immersione in mare dei materiali di cui al comma 1, lettera c), non è soggetta ad autorizzazione.”

Si propone:

di integrare il comma 1, aggiungendo la lettera d):

d) materiali di escavo dei fondali dei porti e dei canali di accesso ai porti, ove tali materiali siano immersi all'interno del bacino portuale con modalità che evitino una loro dispersione al di fuori del bacino stesso.

di modificare il comma 4:

4. L'immersione in mare dei materiali di cui al comma 1, lettera **lettere c) e d)**, non è soggetta ad autorizzazione.

di aggiungere il comma 5:

5. In caso di realizzazione, nell'ambito di un intervento di dragaggio, di strutture adibite a deposito temporaneo di materiali derivanti dal dragaggio medesimo, il termine massimo di deposito, prima della loro messa a dimora definitiva, è fissato in novanta mesi, e comunque fino al conferimento alla destinazione finale, senza limitazione di quantitativi, assicurando la conterminazione del deposito.

DEPOSITO TEMPORANEO DI MATERIALI DRAGATI - PROPOSTA DI EMENDAMENTO DELL'ART. 5 BIS DELLA LEGGE 84/94 E SS.MM.II.

La proposta di emendamento tiene conto che la durata del deposito temporaneo dei sedimenti dipende dai tempi di realizzazione delle opere di contenimento e, pertanto, è influenzata dalle vicissitudini che l'opera pubblica può attraversare nel corso della sua esecuzione, indipendentemente dall'operato e dalla volontà delle AdSP.



Al riguardo si considerino, ad esempio, i frequenti ricorsi a cui sono soggette le procedure di affidamento degli appalti, i quali causano un notevole slittamento dei tempi di avvio dei lavori, nonché le difficoltà che spesso si incontrano nel corso dei lavori per condizioni meteomarine avverse. Infine, è necessario considerare che le prescrizioni ambientali da attuare nel corso dei lavori possono comportarne a volte un rallentamento, in quanto richiedono il coinvolgimento degli Enti competenti in materia, che non sempre possono assicurare la loro attività in tempi celeri o, comunque, compatibili con i tempi previsti per la realizzazione delle opere (es. validazione da parte di ARPA di analisi ambientali).

L'art. 5 bis della Legge 84/94 e ss.mm.ii. al comma 5 riporta:

5. "L'idoneità del materiale dragato ad essere gestito secondo quanto previsto ai commi 2 e 3 viene verificata mediante apposite analisi da effettuare nel sito prima del dragaggio sulla base di metodologie e criteri stabiliti dal citato decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 7 novembre 2008. Le modifiche al decreto di cui al periodo precedente sono apportate con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. In caso di realizzazione, nell'ambito dell'intervento di dragaggio, di strutture adibite a deposito temporaneo di materiali derivanti dalle attività di dragaggio nonché' dalle operazioni di bonifica, prima della loro messa a dimora definitiva, il termine massimo di deposito è fissato in trenta mesi senza limitazione di quantitativi, assicurando il non trasferimento degli inquinanti agli ambienti circostanti. 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."

Si propone di modificare il citato comma, sostituendo la frase

"In caso di realizzazione, nell'ambito dell'intervento di dragaggio, di strutture adibite a deposito temporaneo di materiali derivanti dalle attività di dragaggio nonché' dalle operazioni di bonifica, prima della loro messa a dimora definitiva, il termine massimo di deposito è fissato in trenta mesi senza limitazione di quantitativi, assicurando il non trasferimento degli inquinanti agli ambienti circostanti."

con la seguente frase

"In caso di realizzazione, nell'ambito dell'intervento di dragaggio, di strutture adibite a deposito temporaneo di materiali derivanti dalle attività di



dragaggio nonché dalle operazioni di bonifica, prima della loro messa a dimora definitiva, il termine massimo di deposito è fissato in novanta mesi e, comunque, fino al conferimento nella destinazione finale, senza limitazione di quantitativi, assicurando il non trasferimento degli inquinanti agli ambienti circostanti.”

Comma emendato

5. L' idoneità del materiale dragato ad essere gestito secondo quanto previsto ai commi 2 e 3 viene verificata mediante apposite analisi da effettuare nel sito prima del dragaggio sulla base di metodologie e criteri stabiliti dal citato decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 7 novembre 2008. Le modifiche al decreto di cui al periodo precedente sono apportate con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. “In caso di realizzazione, nell'ambito dell'intervento di dragaggio, di strutture adibite a deposito temporaneo di materiali derivanti dalle attività di dragaggio nonché dalle operazioni di bonifica, prima della loro messa a dimora definitiva, il termine massimo di deposito è fissato in novanta mesi e, comunque, fino al conferimento nella destinazione finale, senza limitazione di quantitativi, assicurando il non trasferimento degli inquinanti agli ambienti circostanti. 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.”

PROCEDURE DI VIA - PROPOSTA DI EMENDAMENTO DELL'ART. 28 DEL D.Lgs.152/2006.

Il termine meramente ordinatorio di trenta giorni previsto al comma 3 del citato art. 28 del D.Lgs. n. 152/2006, è frequentemente superato, anche di molte settimane (se non mesi o anni!!!).

Decorso tale termine, si rende necessario consentire ai soggetti proponenti di procedere con le attività oggetto di procedure di VIA, attribuendo loro la responsabilità di attestare l'ottemperanza alle condizioni ambientali.

I commi 3 e 4 dell'art. 28 del D.Lgs.152/2006 riportano:

3. Per la verifica dell'ottemperanza delle condizioni ambientali, il proponente, nel rispetto dei tempi e delle specifiche modalità di attuazione



stabilite nel provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA o nel provvedimento di VIA, trasmette in formato elettronico all'autorità competente, o al soggetto eventualmente individuato per la verifica, la documentazione contenente gli elementi necessari alla verifica dell'ottemperanza. L'attività di verifica si conclude entro il termine di trenta giorni dal ricevimento della documentazione trasmessa dal proponente.

4. Qualora i soggetti individuati per la verifica di ottemperanza ai sensi del comma 2 non provvedano entro il termine stabilito dal comma 3, le attività di verifica sono svolte direttamente dall'autorità competente.”

Si propone di sostituire il comma 4 dell'art. 28 del D.Lgs.152/2006 con il seguente:

4. Decorso inutilmente il termine di cui al comma 3, la verifica di ottemperanza si intende conclusa con esito positivo, il procedimento prosegue prescindendo dal parere omesso e l'amministrazione motiva autonomamente gli atti amministrativi da adottare.

RIPERIMETRAZIONE DEI SITI DI INTERESSE NAZIONALE - PROPOSTA DI EMENDAMENTO DELL'ART. 36-BIS DELLA LEGGE 7 AGOSTO 2012, N. 134.

Le Autorità di Sistema Portuale amministrano in via esclusiva per conto dello Stato il demanio marittimo dei principali porti di rilevanza economica internazionale e nazionale. Si ritiene quindi che debbano essere le AdSP a richiedere al MATTM la ripерimetrazione delle porzioni di SIN che ricadono nei porti di loro competenza e che possano dare impulso al procedimento, al fine di promuovere la riqualificazione e lo sviluppo delle infrastrutture affidate alla loro gestione.

Si propone che il comma 3 dell'art. 36-bis della L. 134/2012 sia così integrato con un secondo periodo del tenore:

“Se la ridefinizione del perimetro del sito riguarda una porzione ricadente nei limiti territoriali di competenza di un'Autorità di Sistema Portuale, istituita ai sensi dell'art. 6 della legge 28 gennaio 1994 n. 84, e ss.mm.ii., la richiesta di ridefinizione del perimetro è avanzata dall'Autorità di Sistema Portuale, sentiti gli enti locali interessati tramite conferenza di servizi di cui all'articolo 14-bis del D.Lgs 241/2001 e ss.mm.ii.”



Comma emendato

3. *Su richiesta della regione interessata, con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentiti gli enti locali interessati, può essere ridefinito il perimetro dei siti di interesse nazionale, fermo restando che rimangono di competenza regionale le necessarie operazioni di verifica ed eventuale bonifica della porzione di siti che, all'esito di tale ridefinizione, esuli dal sito di interesse nazionale. Se la ridefinizione del perimetro del sito riguarda una porzione ricadente nei limiti territoriali di competenza di un'Autorità di Sistema Portuale, istituita ai sensi dell'art. 6 della legge 28 gennaio 1994 n. 84, e ss.mm.ii., la richiesta di ridefinizione del perimetro è avanzata dall'Autorità di Sistema Portuale, sentiti gli enti locali interessati tramite conferenza di servizi di cui all'articolo 14-bis del D.Lgs 241/2001 e ss.mm.ii.*

3. SEMPLIFICAZIONI IN MATERIA DI BONIFICA BELLICA

BONIFICHE BELLICHE - PROPOSTA DI EMENDAMENTO DEL D.LGS. 66/2010 E DEL D.LGS. 81/2008.

Scopo dei presenti emendamenti è di semplificare le procedure, attribuendo la vigilanza sulle attività di bonifica bellica, che oggi sono in capo ai competenti organismi del Ministero della difesa, del Ministero del lavoro e delle politiche sociali e del Ministero della salute, ai Coordinatori per la progettazione e l'esecuzione dei Lavori. Il Ministero della difesa emana le regole e prescrizioni tecniche da osservare.

Decreto Legislativo 15 marzo 2010, n. 66 e ss.mm.ii.

Modificare come segue l'articolo 22, comma 1, lettera c-bis), punto 2):

2. emana le regole e prescrizioni tecniche da osservare per l'attività di ricerca e scoprimento di ordigni che, a scopo precauzionale, possono essere eseguiti su iniziativa e a spese dei soggetti interessati, mediante ditte che impiegano personale specializzato ai sensi del numero 1)

Aggiungere la seguente lettera all'articolo 22, comma 1, dopo la lettera c-bis):



c-ter). La vigilanza sul rispetto delle prescrizioni tecniche sulle attività di cui alla lettera c-bis), punto 2, viene esercitata dal Coordinatore per la progettazione, e la sorveglianza sull'esecuzione delle attività di cui alla medesima lettera c-bis), punto 2, viene espletata dal Coordinatore per l'esecuzione dei lavori, individuati ai sensi del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81.

Decreto Legislativo 9 aprile 2008, n. 81 e ss.mm.ii.

Modificare come segue l'articolo 91, il comma 2-bis):

2-bis. Fatta salva l'idoneità tecnico-professionale in relazione al piano operativo di sicurezza redatto dal datore di lavoro dell'impresa esecutrice, la valutazione del rischio dovuto alla presenza di ordigni bellici inesplosi rinvenibili durante le attività di scavo nei cantieri è eseguita dal coordinatore per la progettazione. Quando il coordinatore per la progettazione intenda procedere alla bonifica preventiva del sito nel quale è collocato il cantiere, il committente provvede a incaricare un'impresa specializzata, in possesso dei requisiti di cui all'articolo 104, comma 4-bis. L'attività di bonifica preventiva e sistematica è svolta sulla base delle regole e prescrizioni tecniche da osservare di cui all'articolo 22, comma 1, lettera c-bis), punto 2) del D.Lgs. 15 marzo 2010, n. 66 e ss.mm.ii., in considerazione della collocazione geografica e della tipologia dei terreni interessati, nonché mediante misure di sorveglianza del Coordinatore per l'esecuzione dei lavori, di cui al decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81.

4. ULTERIORI MISURE PER L'ACCELERAZIONE DELLA REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI DI COMPETENZA DELLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE

PROPOSTA DI NORMA

La finalità della norma proposta è quella di garantire, attraverso misure acceleratorie, l'esecuzione di opere pubbliche già comprese per lo più nella precedente pianificazione e finanziate, ma necessitanti di un cronoprogramma che ne renda effettiva la realizzazione. Tali misure di accelerazione si concretizzano nell'attribuzione al soggetto aggiudicatore di maggiori poteri rispetto alle ordinarie procedure, con contestuale riduzione dei termini delle stesse.



Particolare attenzione è volta ad assicurare che le imprese accettino e rispettino le clausole contenute nei protocolli di legalità stipulati con le competenti prefetture-uffici territoriali del Governo.

Viene individuato un preciso cronoprogramma con scansioni temporali volte a garantire l'obiettivo prefissato del celere inizio dei lavori. In particolare, il soggetto aggiudicatore ha facoltà di bandire la gara anche sulla base dei soli progetti di fattibilità tecnico economica, provvedendo alla consegna dei lavori entro un termine definito dall'approvazione dei progetti medesimi. Può adottare provvedimenti d'urgenza, relazionare periodicamente e segnalare criticità e scostamenti al Ministero vigilante.

Viene dettata una disciplina specifica della conferenza di servizi con termini accelerati e procedure semplificate, prevedendo la disciplina del caso del dissenso in materia di tutela ambientale, paesaggistico-territoriale, del patrimonio storico-artistico o di tutela della salute. Si prevede il termine perentorio di trenta giorni per rendere i pareri, i visti e i nulla osta relativi agli interventi, i quali in mancanza si intendono acquisiti con esito positivo.

Si propone quindi di inserire nel provvedimento in corso di elaborazione la seguente previsione normativa il cui testo è elaborato per le AdSP, ma potrebbe essere potenzialmente estesa ad altri soggetti aggiudicatori.

Articolo X

1. Al fine di semplificare ed accelerare la definizione dei procedimenti amministrativi e poter celermente stabilire le condizioni per l'effettivo avvio dei lavori per la realizzazione delle opere di competenza, l'AdSP può bandire la gara anche sulla base dei soli progetti di fattibilità tecnico economica e, entro 240 giorni decorrenti dalla chiusura della conferenza di servizi di approvazione dei progetti, provvede alla consegna dei lavori, anche adottando provvedimenti d'urgenza.

2. Negli avvisi, nei bandi di gara o nelle lettere di invito, l'AdSP prevede che la mancata accettazione, da parte delle imprese, delle clausole contenute nei protocolli di legalità stipulati con le competenti prefetture-uffici territoriali del Governo, riferite alle misure di prevenzione, controllo e contrasto dei tentativi di infiltrazione mafiosa, nonché per la verifica della sicurezza e della regolarità dei luoghi di lavoro, costituisce causa di esclusione dalla gara e che il mancato adempimento degli obblighi previsti dalle clausole medesime, nel corso



dell'esecuzione del contratto, comporta la risoluzione del contratto stesso. In sede di relazione annuale di cui all'articolo 8, comma 4, l'AdSP trasmette al Ministero i progetti approvati, il cronoprogramma dei lavori e il relativo stato di avanzamento.

3. La conferenza di servizi per l'approvazione dei progetti sopra citati è convocata entro quindici giorni dall'adozione dei progetti da parte dell'AdSP. I termini perentori di cui agli articoli 14 bis e 14 quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241 sono ridotti della metà.

4. In caso di motivato dissenso espresso da un'amministrazione preposta alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale o del patrimonio storico-artistico ovvero alla tutela della salute e della pubblica incolumità, si applica l'articolo 14-quater, comma 3, della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni. Qualora alla conferenza di servizi il rappresentante di un'amministrazione invitata sia risultato assente, o, comunque, non dotato di adeguato potere di rappresentanza, la conferenza delibera prescindendo dalla sua presenza e dalla adeguatezza dei poteri di rappresentanza dei soggetti intervenuti. Il dissenso manifestato in sede di conferenza dei servizi deve essere motivato e recare, a pena di non ammissibilità, le specifiche indicazioni progettuali necessarie ai fini dell'assenso.

5. Tutti i pareri, i visti ed i nulla-osta, le autorizzazioni, intese, concerti, concessioni, accertamenti della conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi, ed atti di assenso, comunque denominati, degli enti locali, regionali, dei Ministeri, nonché di tutti gli altri competenti enti e agenzie, necessari anche successivamente alla conferenza di servizi, sono resi dalle Amministrazioni competenti entro trenta giorni dalla richiesta e, decorso inutilmente tale termine, si intendono acquisiti con esito positivo.



AUDIZIONE DEL PRESIDENTE ASSOPORTI

Camera dei Deputati – Commissione Trasporti – 11 giugno 2020

Stima provvisoria e sommaria delle esigenze delle AdSP/AP a fronte delle misure previste all'art.199, D.L. 19 maggio 2020, n.34 (D.L. "Rilancio").

Segnaliamo che gli effetti dell'emergenza sanitaria si rilevano già dai primi dati provvisori dei movimenti portuali del periodo Gennaio-Marzo 2020. Sebbene nel periodo vi sia stato solo il mese di marzo in "lockdown", i dati rilevano una diminuzione complessiva del movimento merci pari al 4% - in particolare le rinfuse solide -22,1%. Nel medesimo periodo di riferimento il movimento di contenitori ha subito una flessione dell'1,8% e quello dei passeggeri, nel complesso considerati, un -6,5%. Nei mesi successivi si registrano diminuzioni anche del 30%, per quanto riguarda le merci e del 98% per i passeggeri. Il traffico delle crociere si è praticamente azzerato. Le previsioni per l'anno in corso sono pertanto fortemente negative per tutti i settori merceologici e ancor più per il traffico passeggeri.

Minori movimenti portuali di merci e passeggeri si riflettono in minori entrate per le AdSP/AP (Tasse Portuali e di Ancoraggio, Diritti di Porto). Assoportì ha condotto una stima dei fabbisogni a fronte delle misure previste all'art. 199, D.L. 19 maggio 2020, n. 34 (D.L. "Rilancio" - riduzione canoni e contributi art.17) e tenendo in considerazione le riduzioni stimate degli introiti derivanti dal calo dei traffici.

Dalle nostre stime emerge che, un possibile calo dei volumi movimentati tra il 10 e il 20% determina minori introiti in termini di tasse e diritti portuali per circa 70 milioni di Euro e diritti di porto per circa 25,3 milioni di Euro, e includendo minori entrate per riduzione dei canoni concessori prudenzialmente stimate in circa -50%, corrispondenti a circa 70 milioni di Euro, oltre a maggiori uscite per contributi agli art. 17 prudenzialmente stimati in circa 9 milioni di Euro, si prospetta al 31 dicembre 2020 un disavanzo complessivo di gestione pari a circa 230 milioni di Euro, in parte recuperati mediante l'utilizzo degli avanzi di amministrazione disponibili, pari a circa 160 milioni di Euro.

Si evidenzia, dunque l'esigenza di un intervento compensativo di circa 70 milioni di Euro per garantire la possibilità di attuare le misure previste dall'art.199 senza incidere sull'equilibrio di bilancio delle AdSP ed in particolare di alcune AdSP che non dispongono di sufficienti avanzi di amministrazione disponibili.

Fermo restando sottinteso che l'utilizzo degli avanzi di amministrazione, in alcuni casi per l'intero ammontare disponibile, pregiudicherebbe in futuro la capacità delle AdSP di provvedere agli eventuali investimenti necessari per lo sviluppo dei porti di competenza.

Inoltre, parte del Fondo di cui all'articolo 18bis, Legge 84/94, alimentato su base annua in misura pari all'1% dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci, destinato alla realizzazione delle opere previste nei Piani Regolatori Portuali e nei Piani Operativi Triennali e per il potenziamento delle rete infrastrutturale e dei servizi nei porti, potrebbe essere ripartito con finalità



perequative a copertura dei mancati introiti delle AdSP/AP derivanti dalla flessione dei movimenti passeggeri e dei crocieristi.

Infine, si è dell'avviso che i benefici previsti al comma 1, lett. b), art.199 D.L. n. 34 "Rilancio" per le imprese articolo 17, compagnie portuali per la fornitura di lavoro temporaneo, Legge 84/1994, dovrebbero essere estesi alle imprese autorizzate, ai sensi dell'articolo 16 della legge n.84 del 1994, allo svolgimento delle operazioni portuali.

Ulteriori proposte

Con gli effetti derivanti dall'emergenza sanitaria è presumibile che i traffici portuali e specialmente il traffico passeggeri, si riprendano molto lentamente. Per dare impulso alla ripresa si è dell'avviso che l'economia del settore possa essere sostenuta anche (e principalmente) accelerando gli investimenti. Soprattutto in manutenzioni ordinarie e straordinarie, ma anche, in nuove infrastrutture (previste dai programmi di investimento delle Adsp).

A questo fine una riformulazione dell'art. 5 della legge 28 gennaio 1994 n. 84, è cruciale per ottenere i suddetti obiettivi.

Si chiede quindi l'implementazione di alcune misure di semplificazione (vedi Allegato 2) sostanzialmente condivise da parte di ANCI che si sintetizzano come segue:

Opere portuali

1.- Estensione, con alcune piccole modifiche, delle semplificazioni burocratiche previste dal decreto n. 91 del 20 giugno 2017 a tutte le opere portuali e a tutti i procedimenti che riguardano le Adsp o l'Ap. La norma è già operativa in Puglia, Campania e Calabria, sembra quindi ragionevole che lo sia anche negli altri porti dei sistemi portuali (v. testo proposto per modifica art 5 infra);

2.- Applicazione di alcune misure (vedi silenzio assenso) già sperimentate con successo per la realizzazione delle opere e degli interventi infrastrutturali nel porto di Taranto (art. 7, dl 1/2015) e per la tratta ferroviaria Bari Napoli (articolo 1 del DL n. 133/2014);

3.- Precisazione in ordine al regime autorizzatorio delle opere portuali. Sarebbe utile, con valenza interpretativa, che il legislatore precisasse che per le opere portuali non localizzate ai sensi dell'art. 5 (PRP, variante al medesimo e ATF) la localizzazione, a tutti gli effetti di legge, è effettuata con una conferenza di servizi unitaria coerentemente con quanto previsto dall'art. 27 Codice Contratti pubblici;

Per le opere dei privati, invece, si è valorizzato il rapporto con il territorio prevedendo che siano dotate di titolo abilitativo rilasciato dal Comune competente ai sensi del D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380, Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia.

4.- Vanno poi inserite previsioni ad hoc per i dragaggi. In particolare, considerata l'urgenza di tali opere, soprattutto su:



- Liberalizzazione della movimentazione ovvero dello spostamento in immersione dei sedimenti nei corpi idrici interni al porto, nell'ambito dello stesso corpo idrico;
- Deposito temporaneo: da portare ad almeno 90 mesi, semplificando le autorizzazioni;
- Deperimetrazione delle aree demaniali marittime in ambito SIN di competenza delle AdSP, previa conferenza di servizi;
- Semplificazione delle procedure di verifica delle operazioni di bonifica bellica.