

RIFORMA	AMMINISTRAZIONE TITOLARE	INTERVENTO	TRAGUARDO/OBIETTIVO	ATTUAZIONE
<p>Semplificazione delle procedure per il processo di pianificazione strategica porti</p> <p>(M3C2-R 1.1-1)</p>	Ministero delle infrastrutture e trasporti (MIT)	Prevede l'aggiornamento della pianificazione portuale per garantire una visione strategica del sistema portuale italiano.	<p>Traguardo: T4 2022</p> <p>Il quadro legislativo riveduto deve stabilire che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tutte le autorità portuali devono adottare i loro documenti di pianificazione strategica di sistema (DPSS) e i loro piani regolatori portuali (PRP) tenendo pienamente conto della riforma del 2016 dei sistemi portuali italiani, approvata con decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169. <p>Il DPSS deve disciplinare almeno i seguenti elementi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ gli obiettivi di sviluppo delle AdSP; ▪ le aree individuate e delineate, destinate esclusivamente alle funzioni di porto e di retroporto; ▪ i collegamenti infrastrutturali stradali e ferroviari dell'ultimo miglio con i porti; ▪ i criteri seguiti per individuare i contenuti della pianificazione; <ul style="list-style-type: none"> ▪ individuare in modo univoco gli orientamenti, le norme e le procedure per l'elaborazione dei piani regolatori portuali. 	<p>Il D.L. n. 121/2021 (conv. L 156/2021, art. 4, co. 1-<i>septies</i>), ha attuato la riforma di semplificazione del processo di pianificazione strategica delle autorità di sistema portuale (AdSP), le quali devono redigere un documento di programmazione strategica di sistema (DPSS) e i piani regolatori portuali (PRP) coerenti con il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei. E' stata semplificata la procedura di approvazione del DPSS da parte delle Autorità di sistema portuale: enti locali e Regioni possono esprimersi in Conferenza di servizi e le Regioni devono adeguare il proprio piano territoriale paesistico regionale entro il termine perentorio di quarantacinque giorni dall'approvazione del DPSS.</p> <p>Per il Piano regolatore portuale, che così costituisce l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza, la nuova normativa prevede l'esclusiva competenza dell'Autorità di sistema portuale, anziché delle Regioni. Inoltre, i cambiamenti non essenziali al disegno di pianificazione portuale costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali e possano essere modificati con una procedura più snella, che prevede l'intervento dell'AdSP e il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, soggetto a silenzio-assenso se non fornito nel termine di 45 giorni. Sono state chiarite altresì le competenze delle AdSP e degli enti territoriali nello sviluppo delle aree destinate all'attività portuale, demandando alle prime la pianificazione delle aree portuali e retro-portuali, attraverso l'approvazione del PRP e affidando a Comuni e Regione la responsabilità per gli spazi di interazione tra porto e città, previa acquisizione del parere dell'Autorità di sistema portuale. Viene inoltre inserita la definizione e l'individuazione di "ambiti portuali" nel DPSS, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'AdSP, includendo le aree, sia pubbliche che private, soggette alla giurisdizione dell'AdSP.</p> <p>In base alla sesta Relazione al Parlamento (27 marzo 2025) l'iter di approvazione dei DPSS si è concluso nelle seguenti dieci AdSP: Mar Ligure Orientale, Mar Ligure Occidentale, Mare Adriatico Meridionale, Mar Tirreno centrale, Mare di</p>

RIFORMA	AMMINISTRAZIONE TITOLARE	INTERVENTO	TRAGUARDO/OBIETTIVO	ATTUAZIONE
				Sicilia Orientale, Mare di Sicilia Occidentale, Adsp dello Stretto, Mar Tirreno Centrale, Mar Tirreno Settentrionale. Inoltre, l'AdSP del Mare Adriatico Meridionale ha adottato anche il Piano Regolatore Portuale.

RIFORMA	AMMINISTRAZIONE TITOLARE	INTERVENTO	TRAGUARDO/OBIETTIVO	ATTUAZIONE
<p>Attuazione del regolamento che definisce l'aggiudicazione competitiva delle concessioni nelle aree portuali</p> <p>(M3C2-R 1.2-2)</p>	<p>Ministero delle infrastrutture e trasporti (MIT)</p> <p><i>Attuazione:</i> decreto del MIT, di concerto con il MEF.</p>	<p>L'obiettivo del regolamento è quello di definire le condizioni relative alla durata della concessione portuale, i poteri di vigilanza e controllo delle autorità concedenti, le modalità di rinnovo, il trasferimento degli impianti al nuovo concessionario al termine della concessione e l'individuazione dei limiti minimi dei canoni a carico dei concessionari.</p>	<p>Traguardo: T4 2022</p> <p>Entrata in vigore del regolamento relativo alle concessioni portuali che deve definire come minimo:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ le condizioni relative alla durata della concessione; ▪ i poteri di supervisione e controllo delle autorità che rilasciano la concessione; ▪ le modalità di rinnovo; ▪ il trasferimento degli impianti al nuovo concessionario al termine della concessione; ▪ i limiti dei canoni minimi a carico dei licenziatari. 	<p>La riforma è conseguita col decreto MIT n. 202 del 28 dicembre 2022, il Regolamento che ha definito le “condizioni quadro” per il rilascio di concessioni di aree e banchine ricomprese nelle aree demaniali portuali, (anche in attuazione dell’art. 5 della legge sulla concorrenza 2021- legge n. 118/2022- che ha imposto il rispetto del principio di libera concorrenza per il rilascio delle concessioni demaniali), le quali vengono affidate agli operatori economici al fine di svolgere le "operazioni portuali" individuate dall'art. 16, co. 1, l. 84/1994, e/o per realizzare e gestire le opere attinenti alle attività marittime e portuali collocate a mare nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee e per realizzare gli impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo. Gli atti concessori vengono rilasciati ai sensi dell'articolo 2 "sulla base di procedure ad evidenza pubblica.", nonché, "nel rispetto dei principi di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, proporzionalità, pubblicità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica". Sono altresì definiti i criteri per il calcolo della durata delle concessioni, le attività di controllo da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), le modalità di rinnovo delle concessioni ed i limiti minimi dei canoni demaniali</p> <p>A seguito dell’interlocuzione con la Commissione europea, con il successivo Decreto Ministeriale n. 110 del 21 aprile 2023-sono state adottate le Linee guida sulle modalità di applicazione del Regolamento, che definiscono i criteri utilizzabili per individuare la durata delle concessioni portuali, da parametrare al valore economico degli investimenti previsti dal Piano economico-finanziario, che deve essere predisposto sulla base di <i>format</i> elaborati dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti in funzione delle tipologie di infrastrutture, della durata, e delle caratteristiche delle classi d’investimento; le Autorità di sistema portuale sono anche chiamate a trasmettere lo schema di Piano economico-finanziario all’Autorità di regolazione dei trasporti, che potrà rilasciare un parere.</p>
<p>Semplificazione delle procedure di autorizzazione per</p>	<p>Ministero delle infrastrutture e trasporti (MIT)</p>	<p>Semplificare e ridurre la procedura di autorizzazione relativa alla</p>	<p>Traguardo: T4 2022</p> <p>Entrata in vigore della semplificazione delle procedure di</p>	<p>Il traguardo è conseguito con l’art. 33 del decreto-legge 30 aprile 2022 n. 36, (conv. legge n. 79/2022), che ha previsto un’autorizzazione unica, sia per le opere ricomprese nell’ambito</p>

RIFORMA	AMMINISTRAZIONE TITOLARE	INTERVENTO	TRAGUARDO/OBIETTIVO	ATTUAZIONE
<p>gli impianti di <i>cold ironing</i></p> <p>(M3C2-R 1.3-4)</p>		<p>costruzione degli impianti della rete nazionale di trasmissione dell'energia elettrica per alimentare i sistemi di distribuzione per la fornitura di elettricità alle navi (<i>cold ironing</i>).</p>	<p>autorizzazione per gli impianti di <i>cold ironing</i> per ridurre la durata delle autorizzazioni a un massimo di 12 mesi (in caso di interventi non soggetti a valutazione ambientale) per la costruzione di infrastrutture di trasporto dell'energia volte a fornire elettricità da terra alle navi durante la fase di ormeggio</p>	<p>della Rete di Trasmissione Nazionale (RTN) (alta tensione, superiore a 132 kV) sia per quelle ricomprese nell'ambito "Utente" (media bassa-tensione, inferiore a 132kV), rilasciata dalla Regione ad esito di una conferenza di servizi, per la realizzazione delle infrastrutture di trasporto di energia, che consentono la fornitura da terra alle navi durante la fase di ormeggio (c.d. <i>Cold ironing</i>), in modo da ridurre i tempi di realizzazione degli interventi. Il termine massimo per la conclusione del procedimento unico non potrà essere superiore a 120 giorni, o a 180 giorni nel caso in cui sia necessario il procedimento di VIA o la verifica di assoggettabilità sul PFTE. Per garantire il rispetto dei termini procedurali previsti, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) svolge un'attività di monitoraggio, segnalando eventuali ritardi alla Regione e azionando i poteri sostitutivi in caso di inerzia. Inoltre, i termini del Codice dell'ambiente per il procedimento autorizzatorio unico regionale sono dimezzati (art. 33)</p>
<p>Attuazione di uno "Sportello Unico Doganale"</p> <p>(M3C2-R 2.1-3)</p>	MEF	<p>L'obiettivo consiste nella creazione di un apposito portale a servizio dello Sportello Unico dei Controlli, che permetterà l'interoperabilità con le banche dati nazionali e il coordinamento delle attività di controllo da parte delle dogane.</p>	<p>Traguardo: T4 2021 Entrata in vigore del decreto riguardante lo Sportello Unico Doganale in conformità al regolamento (UE) n. 1239/2019 relativo all'attuazione dell'interfaccia unica marittima europea e al regolamento (UE) 2020/1056, relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci (eFTI).</p>	<p>Con <u>DPR 29 dicembre 2021, n. 235</u> (G.U. 31.12.2021, n. 310, con entrata in vigore il 15 gennaio 2022) è stato emanato il Regolamento recante disciplina dello Sportello unico doganale e dei controlli (S.U.Do.Co.)</p>
<p>Istituzione di una piattaforma logistica nazionale per la rete dei porti e interporti, al fine di sviluppare la digitalizzazione dei servizi passeggeri e merci</p> <p>(M3C2-R 2.2-10)</p>	Ministero delle infrastrutture e trasporti (MIT)	<p>La riforma è volta a rendere interoperabili i Port Community System, ovvero gli strumenti di digitalizzazione dei movimenti di passeggeri e merci delle singole Autorità di Sistema Portuale, in modo che siano compatibili tra di loro e con la</p>	<p>Traguardo: T2 2024 Entrata in vigore di un atto giuridico che garantisca la interoperabilità dei sistemi per gli operatori portuali con la piattaforma nazionale per la logistica digitale. Inoltre, l'atto giuridico deve disporre che le autorità di sistema portuale siano dotate di sistemi standard per gli</p>	<p>In base al <i>Regis</i>, la milestone risulta conseguita con il D.L. 2 marzo 2024 n. 19, convertito dalla legge 29 aprile 2024, n. 56., il cui art. 20-<i>bis</i> ha disposto che le Autorità di sistema portuale garantiscano l'interoperabilità dei sistemi Port Community System con la Piattaforma logistica digitale nazionale". Il sistema è dotato di servizi standard relativi ai sistemi <i>Port Community System</i> interoperabili con le pubbliche amministrazioni e compatibili con le disposizioni del regolamento (UE) 2020/1056, nel rispetto di quanto previsto dalle linee guida sull'interoperabilità tecnica delle pubbliche</p>

RIFORMA	AMMINISTRAZIONE TITOLARE	INTERVENTO	TRAGUARDO/OBIETTIVO	ATTUAZIONE
		<p>Piattaforma Logistica Nazionale UIRNET.</p>	<p>operatori portuali, interoperabili con le pubbliche amministrazioni interessate, conformi al regolamento (UE) n. 1056/2020 e compatibili con la piattaforma logistica digitale nazionale.</p>	<p>amministrazioni e dall'articolo 69 del Codice dell'Amministrazione Digitale, Il 4 marzo 2024 (legge 37 del 2024), la Camera ha inoltre approvato l'Adesione della Repubblica italiana al Protocollo addizionale alla Convenzione sul contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR), relativo alla lettera di vettura elettronica, che contribuisce al raggiungimento dell'obiettivo di semplificazione delle procedure logistiche e alla digitalizzazione dei documenti.</p> <p>Con il D.L. n. 152/2021, erano state trasferite al MIT le funzioni di soggetto attuatore delle iniziative di potenziamento della Piattaforma Logistica Nazionale per la gestione della rete logistica nazionale, in precedenza affidate a UIRNET. Il MIT può avvalersi della Società <i>in house</i> RAM per un supporto operativo all'attuazione di questo progetto (Atto Attuativo stipulato tra MIT e RAM il 5 agosto 2022). Il MIT ha attuato il nuovo progetto della PLN, nel rispetto delle Linee Guida strategiche emanate dal medesimo, il cui obiettivo è interconnettere digitalmente i "nodi" e "reti" del trasporto merci (Porti, Rete Autostradale, Rete Ferroviaria, Aeroporti, Interporti) con i sistemi digitali delle Amministrazioni deputate al ciclo dei controlli e delle verifiche sui diversi segmenti del ciclo operativo logistico (Dogane, Capitanerie di Porto, etc.). E' stata altresì istituita la Cabina di regia di Progetto PLN presso il MIT che si riunisce con cadenza regolare per discutere e verificare l'attuazione del piano di lavoro e del relativo cronoprogramma di attività. (fonte: Banca dati Regis-RGS)</p>
<p>Semplificazione delle procedure e rafforzamento dei poteri del Commissario nelle Zone Economiche Speciali</p> <p>(M5C3-R 1-10)</p>	<p>MIT/ Ministro per gli Affari europei, il Sud, le Politiche di Coesione e il PNRR</p>	<p>Entrata in vigore del regolamento per la semplificazione delle procedure e il rafforzamento del ruolo del Commissario nelle Zone Economiche Speciali</p> <p>La riforma contribuirà alla semplificazione del sistema di <i>governance</i> e velocizzerà la realizzazione degli</p>	<p>Traguardo: T4 2021</p> <p>Il regolamento deve comprendere: l'istituzione del "<i>Digital One stop Shop ZES</i>", lo sportello unico digitale per le Zone Economiche Speciali per la semplificazione delle procedure; disposizioni volte a rafforzare il ruolo di Commissario nelle ZES.</p>	<p>D.L. n. 152/2021, articolo 11 ha introdotto lo sportello unico digitale per la presentazione dei progetti di nuove attività nelle ZES e prevede semplificazioni procedurali e per la risoluzione delle controversie nei casi di opposizione delle amministrazioni interessate nell'ambito della conferenza dei servizi. Lo Sportello Unico Digitale è pienamente operativo in tutte le ZES istituite.</p> <p>Il rafforzamento del ruolo dei Commissari, quali unici interlocutori degli attori economici, è stato attuato con il decreto-legge n. 77/2021.</p>

RIFORMA	AMMINISTRAZIONE TITOLARE	INTERVENTO	TRAGUARDO/OBIETTIVO	ATTUAZIONE
		interventi nelle Zone Economiche Speciali. Essa istituirà il cosiddetto "Digital One stop Shop ZES", lo sportello unico digitale per le Zone Economiche Speciali, e porterà al rafforzamento del ruolo di Commissario		