



## PRSP e Waterfront

Carla Roncallo, Presidente AdSP MLOr

### Concept Note

Novità e caratteristiche del nuovo strumento di pianificazione portuale il Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRSP): vasto, complesso, strategico, territoriale e di medio-lungo periodo. Novazioni rispetto al passato, in chiave disegno strategico di nodi/gateway di sistemi logistici e di trasporto (merci/persona), connessi a catene del valore complesse. Funzionamento art. 22 d. lgs 169/2016 e VAS, focus sui PRP già adottati. Tipologie di modifiche ai piani esistenti: varianti, varianti stralcio per singolo scalo; adeguamenti tecnico funzionali. Tematica dei waterfront e rapporti porto/città, vacatio della 84/1994 e possibile interpretazione estensiva dell'art. 5 comma 2 bis, riguardante nautica da diporto.

### Key Concepts

- Conferenza Nazionale di AdSP
- Connettere l'Italia e TEN-T
- Art. 22 del 169/2016
- Waterfront
- Trasformazione dei PRP Vigenti in PRSP.
- Pianificazione e gestione waterfront con i Comuni e CN Coordinamento.

### Items

Processo di trasformazione in Piani di sistema. Modalità e verifiche ambientali. Fattispecie transitorie nelle more di approvazione dei nuovi PRSP. Allineamento dei PRP precedenti alle NTA. Coordinamento dei PRSP con redazione dei PEA. Tavolo AdSP e Comuni per pianificazione Waterfront e proposta di novazione legislativa per nuovo sistema pianificazione portuale a due livelli. Estensione di art.5, comma 2 bis. Creazione di commissione tecnica permanente in Assoporti per processi di modifiche legislative.



## Situazione normativa relativa ai PRP dalla Legge 84/94 ad oggi ed effetti prodotti

La legge 84/94, modificata dal D.Lgs 169/2016, introduce il Piano regolatore di Sistema Portuale, dovendo darsi carico di pianificare i diversi porti dell'Autorità di Sistema. Prevede in particolare che nell'ambito del PRSP oltre alle aree dei singoli porti, vengano pianificate anche le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica, e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, dando quindi il senso di una visione di insieme senza dubbio positiva.

È però evidente come, il cercare di ricondurre ad un unico strumento di pianificazione simile all'attuale PRP, le nuove e diverse realtà portuali, sia una complicazione notevole di un processo già di per sé molto complesso, anche nel caso riguardi un solo porto. Basti pensare che nel 2016, al momento di emanazione della legge di riforma, dopo 22 anni di vigenza della legge 84/94, i piani regolatori portuali redatti ed approvati ai sensi di tale norma, erano solo una decina a fronte di 24 Autorità Portuali esistenti, la maggior parte delle quali ha continuato ad operare (ed opera tutt'ora) con strumenti obsoleti e spesso assolutamente poco approfonditi, redatti in alcuni casi oltre 40/50 anni or sono e completamente inadeguati a governare il cambiamento profondo che ha interessato il settore portuale negli anni recenti.

Ad attenuare la situazione di stallo derivante dalla difficoltà di approvare i Piani Regolatori Portuali, ha contribuito l'istituto dell'Adeguamento Tecnico Funzionale, creato ad hoc dal Consiglio Superiore dei LL.PP., (che oggi ha assunto dignità di Legge, con l'inserimento nel D.Lgs 169), strumento grazie al quale si è potuto procedere in molti casi a realizzare opere, che non avrebbero potuto esserlo secondo le previsioni dei superati strumenti di pianificazione esistenti.

Per questo motivo, l'art. 5 del 169/2016 che introduce i PRSP, ha da subito destato qualche preoccupazione in tutti noi, visto che per forza di cose, allargando la sua area di azione al Sistema Portuale, andava a complicare ulteriormente il già difficile percorso fino ad allora seguito per i PRP.

L'idea quindi di inserire nel correttivo una riformulazione dell'art. 5, che possa davvero semplificare il percorso necessario a pervenire alla redazione di uno strumento di pianificazione, ha preso corpo tra tutti noi e si è iniziato quindi a lavorare ad un nuovo testo, seppure nella consapevolezza che il processo da governare è comunque complesso ed i soggetti interessati sono spesso portatori di interessi non sempre coincidenti (oltre alle AdSP ed il MIT, i Comuni e le Regioni, da sempre coinvolti nel processo).



I testi che in questi mesi sono circolati sono stati i più svariati, ma quello che infine credo si stia portato avanti, e che potrebbe nei prossimi giorni essere approvato dal Consiglio dei Ministri, penso sia davvero un buon testo per il nostro Settore. Molti di noi hanno avuto modo di vederlo; alcuni di lavorarci materialmente, quindi non credo di dire nulla di nuovo per queste persone, ma cercherò di illustrare in poche parole cosa questo testo prevede, per quelli che ancora non hanno avuto modo di vederlo, anche se ripeto, ad oggi la sua approvazione è ancora un auspicio e non una realtà, che speriamo tuttavia si concretizzi nei prossimi giorni.

### **Proposta di riforma dell'art. 5, contenuta nel correttivo in corso di approvazione**

La nuova pianificazione portuale si articolerà su due livelli; un livello a scala più ampia, il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS), redatto tenendo conto di quanto previsto dalla pianificazione di livello ancora superiore di nostro interesse (Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica). Il DPSS riguarda l'intero sistema portuale di competenza della AdSP, oltreché le aree retro-portuali, le aree di interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario coi singoli porti del sistema.

Il DPSS è uno strumento tutto sommato abbastanza snello, sia nei contenuti, che sono sì di livello strategico, ma ben definiti dalla norma, che li descrive evitando appesantimenti eccessivi della documentazione da produrre, sia nell'iter di approvazione, che è abbastanza semplice; il DPSS viene sottoposto al parere dei Comuni, che si esprimono entro 45 gg -ognuno per il proprio territorio-, adottato dal Comitato di Gestione ed approvato nei successivi 60 giorni dalla Regione, previa intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che si esprime sentita la Conferenza Nazionale.

Qualche complicazione in più, nei casi di AdSP ricadenti in due Regioni, ma tutto sommato un processo che sembrerebbe governabile. Una volta approvato il DPSS, e assolto quindi il tema di pianificare il Sistema Portuale, si scende di scala e si passa ai singoli PRP, da redigere ovviamente in coerenza con il DPSS, ma separati per ogni singolo porto dell'Autorità di Sistema e con iter del tutto indipendenti.

Questa è cosa non da poco, anche perché le situazioni dei singoli scali nell'ambito di una AdSP possono essere molto diverse tra loro; in alcuni casi ci possono essere scali che hanno urgente bisogno di essere pianificati ed altri che al momento possono essere correttamente sviluppati con i vigenti strumenti.



Il caso di Spezia e Carrara è per esempio uno di questi, ma immagino ve ne siano molti altri simili. In ogni caso, l'iter di un PRP "figlio" di un DPSS, è il seguente; il PRP, corredato del rapporto ambientale (ai fini dell'avvio della procedura di VAS), viene adottato dal Comitato di Gestione, inviato al parere del Consiglio Superiore LL.PP. che si esprime entro 90 giorni, ed esaurita questa procedura presso il Consiglio Superiore e quella di VAS, da portare avanti in parallelo, è approvato dalla Regione interessata entro trenta giorni. Un iter anche questo, tutto sommato abbastanza snello.

### **Aree di interazione Porto-Città**

Ancora una considerazione sulla pianificazione delle aree di interazione porto città e sul ruolo dei Comuni. Nella redazione del DPSS, vengono perimetrare le aree di interazione porto città, in linea di massima cioè le aree da dedicare al Water Front, che ospiteranno funzioni prevalentemente urbane. La nuova norma in via di approvazione, demanda la pianificazione di queste aree solo ai Comuni, come a mio parere è giusto che sia, previa acquisizione di un semplice parere da parte dell'AdSP.

Aggiungo che sarebbe anche opportuno prevedere per norma, magari in futuro, che le aree perimetrare come aree da dedicare al Water Front, se vi è condivisione tra le parti e gli usi sono davvero di tipo urbano, possano essere sdemanializzate con procedure semplificate, per facilitarne davvero la trasformazione, senza appesantimenti derivanti dalla durata della concessione o dai canoni demaniali applicati, che rendono talvolta poco attrattivi gli investimenti (soprattutto in periodi di crisi come quella attraversata dal Paese nell'ultimo decennio) e sono stati spesso il motivo per cui molti dei progetti previsti, non sono stati realizzati.