

**L**o scenario futuro della portualità italiana vede i porti affrontare nuove sfide in termini di concorrenza e competitività nel mercato dei traffici internazionali. Una condizione in continua evoluzione che necessita di un ridisegno generale delle infrastrutture portuali lungo le nostre coste, per renderle più appetibili ai mercati esteri, nel tentativo di tenere un passo quanto più possibile vicino ai dominanti porti del *Northern Range* europeo. Ridisegnare l'infrastruttura portuale coincide con pressanti esigenze di piena accessibilità marittima, con adeguate infrastrutture e performance nei terminal. Ma, soprattutto, con una capillare accessibilità terrestre in termini di connessioni ferroviarie e stradali da e per il porto, in un'ottica di catena logistica integrata *door-to-door* efficiente e sostenibile.

Il Piano Regolatore Portuale, strumento di governo del territorio portuale, è stato elevato al rango di vero e proprio strumento di pianificazione con l'emanazione della Legge n. 84 del 28.01.1994 *"Riordino della legislazione in materia portuale"* e trova le prime applicazioni tra la fine degli anni '90 ed i primi anni del nuovo millennio. Precedentemente, rappresentava un mero atto di programmazione di opere da eseguirsi. Il piano è caratterizzato da una doppia natura: da un lato è lo strumento "ricettore" delle risposte alle istanze del panorama infrastrutturale nazionale e dei traffici portuali, dall'altro costituisce la premessa per l'attuazione degli interventi di programmazione e progettazione dello scalo marittimo. È lo strumento che governa e disciplina i processi di trasformazione di una speciale porzione di territorio, quella del porto.

Dal piano discende poi la Programmazione Triennale delle Opere Pubbliche, così come disciplinata dal Codice dei Contratti Pubblici, al fine di perseguire gli obiettivi di piano mediante la concreta realizzazione degli interventi.

Con le recenti innovazioni normative introdotte dalla legge di Riordino della legislazione in materia portuale (a partire dal 2016 e sino al 2017 con il cosiddetto "correttivo porti"), nuovi profili di *governance* e prospettive di sviluppo e di crescita infrastrutturale nazionale proiettano lo scenario italiano verso una maggiore competitività sui mercati internazionali.

Il D.lgs. n. 169/2016 innova la Legge n. 84/1994 introducendo l'Autorità di Sistema Portuale e il nuovo strumento per la pianificazione portuale, il Piano Regolatore di Sistema Portuale.

Il D.lgs. n. 169/2016 indica, altresì, che il *"Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta del Consiglio superiore dei lavori pubblici, entro il 30 novembre 2016, predisporre apposite linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale, delle varianti"*

*stralcio e degli adeguamenti tecnico funzionali”.*

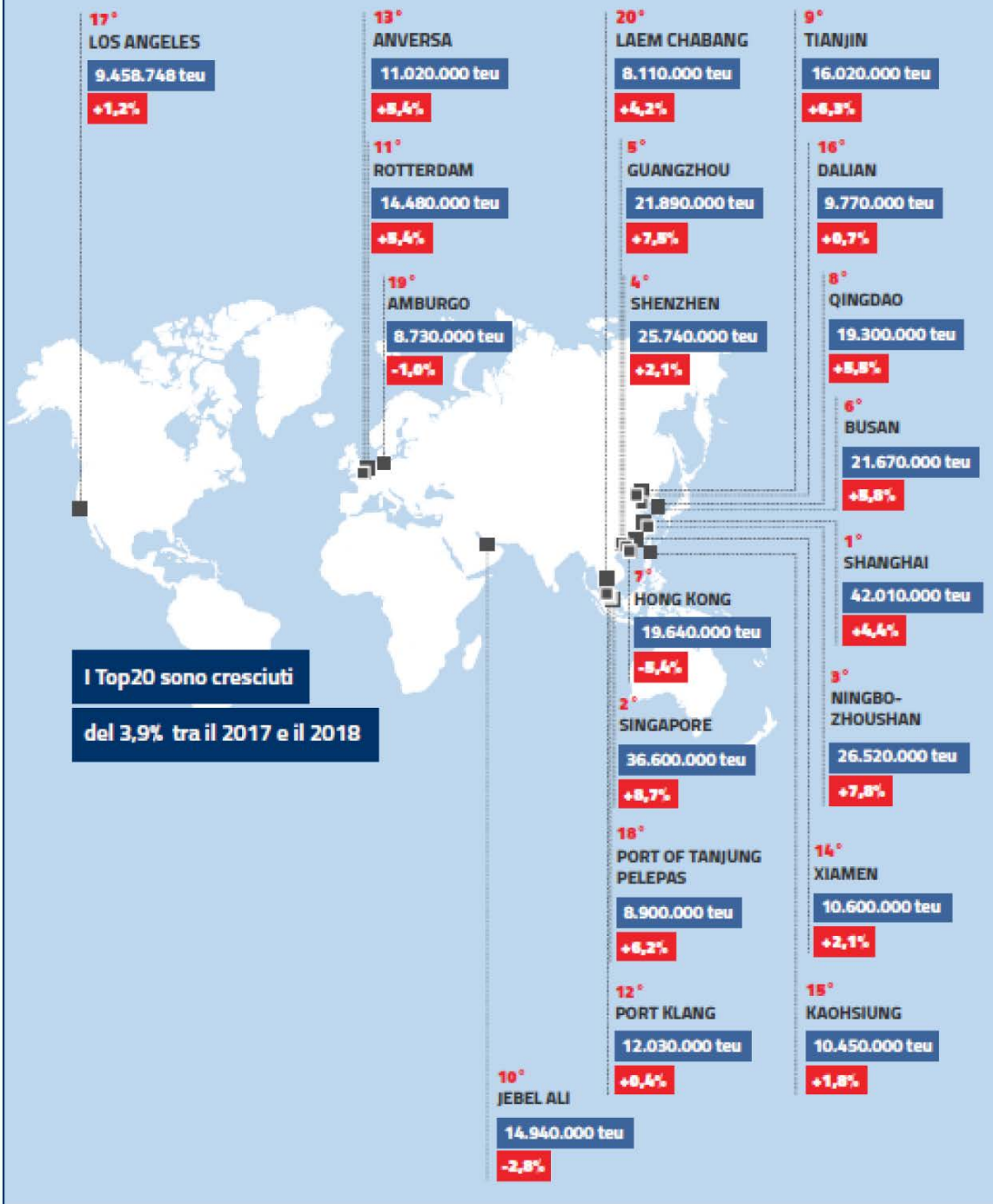
Tale documento, redatto attraverso un tavolo tecnico di esperti, è stato emanato nel 2017 con nota del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, invitando tutte le Autorità a *“tener conto dell’indirizzo tecnico-operativo contenuto nel documento di che trattasi in fase di redazione dei PRdSP, delle varianti-stralcio e degli adeguamenti tecnico funzionali. Ciò anche al fine di conferire efficienza ai successivi procedimenti amministrativi previsti dal vigente quadro normativo”.*

Le Linee Guida, quindi, forniscono indirizzi alle attività di pianificazione di competenza delle nuove Autorità di Sistema Portuale, le quali si trovano di fronte all’esigenza di pianificare il territorio portuale sotto una rinnovata concezione di sistema. Per tale documento, sarà previsto un aggiornamento alla luce del D.lgs. n. 232/2017 che contiene *“disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, numero 169”*, di riforma della Legge n. 84/94.

### **Lo scenario della portualità italiana nel quadro dei traffici globali**

Lo sviluppo del traffico container negli ultimi anni (immagine seguente) dimostra una crescita costante nonostante gli anni della crisi finanziaria sorta negli Stati Uniti e riverberata in Europa tra il 2010 ed il 2011.

## I principali porti container mondiali continuano a crescere



*Crescita del traffico mondiale tra il 2017 ed il 2018 (SRM & Assoport, 2019, "Port Infographics", 1 2019).*

Il mercato delle merci utilizzate, proveniente dall'Estremo Oriente dove si concentrano le principali attività di manodopera, nutre i mercati europei, sia quello dei cosiddetti stati *landlocked*, quali Austria, Ungheria, Ucraina, Repubblica Ceca, Slovacchia, sia quello dei porti del *Northern Range* (Rotterdam, Anversa, Amburgo, Brema, Le Havre, Zeebrugge, Amsterdam...) (immagine seguente).

La necessità di raggiungere gli stati *landlocked*, determina una importante scommessa, affinché i traffici, passando per il Canale di Suez, possano alimentare principalmente i nostri porti ed i distretti industriali del nord Italia.

Basti pensare che al 2018, il solo distretto di Rotterdam gestisce il 27% del traffico europeo, mentre Savona e La Spezia appena il 4,7%. Uno scenario di traffici decisamente critico per il nostro Paese, le cui soluzioni possono essere rintracciate attraverso un'azione di ripensamento della nostra portualità, individuando una nuova "architettura di sistema" della portualità medesima.

	2015	2016	2017		2018		2018			
	Q3	Q3	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3			
	Gross weight of goods (in Mio tonnes)						Gross weight of goods (in Mio tonnes)	Change rate on previous quarter (%)	Change rate on same quarter of previous year (%)	'Annual' change rate (%)
Rotterdam (NL)	107.1	108.6	106.1	106.2	111.6	106.7	110.2	+3.3	+3.8	-0.4
Antwerpen (BE)	47.0	49.7	50.2	50.5	52.8	54.5	52.3	-4.0	+4.1	+5.3
Hamburg (DE)	29.3	30.4	29.6	28.0	28.1	29.9	33.2	+10.7	+12.1	-0.2
Amsterdam (NL)	21.9	23.0	22.9	24.6	26.1	23.4	24.2	+3.1	+5.4	-1.0
Algeciras (ES)	20.4	20.7	21.8	22.0	22.0	22.5	22.9	+2.1	+5.3	+8.3

Note: Turkish ports are not included because data are not available in 2018.

*Crescita Trasporto merci via mare nei principali porti europei (Eurostat, online data code: mar\_qg\_qm\_pwh).*

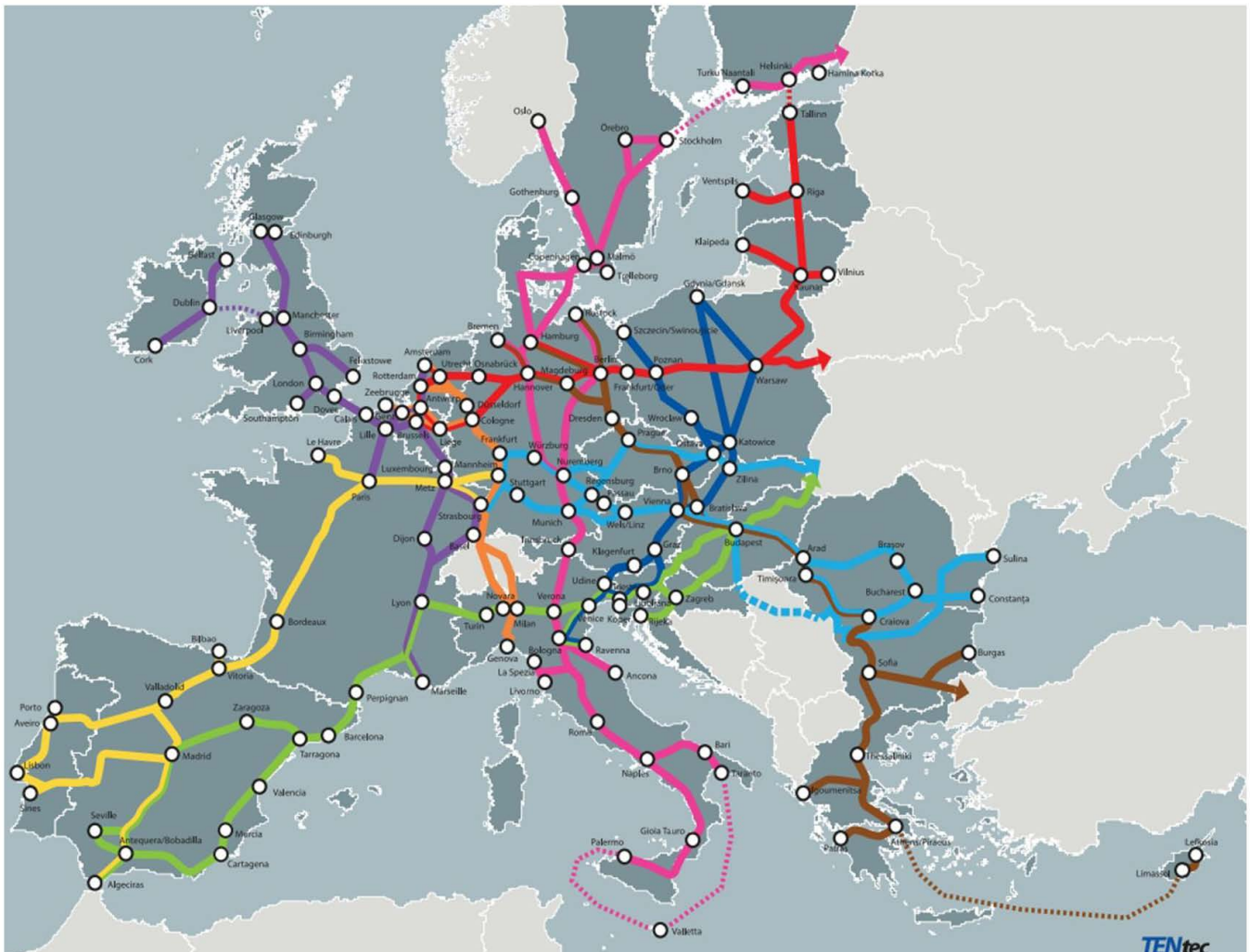
La principale leva per lo sviluppo dei traffici della nostra penisola è, senza dubbio, l'essere

attraversata da quattro importanti corridoi infrastrutturali della rete TEN-T, la Rete Trans-Europea dei Trasporti (immagine seguente).

Una rete per la quale è in corso di definizione una Direttiva Europea “Smart TEN-T” a sostegno e sviluppo dei progetti infrastrutturali, per favorire procedure e valutazioni ambientali più snelle. Più nello specifico, le misure contemplate nella Direttiva proposta, mirano a ridurre i costi ed i ritardi dell’implementazione dei progetti legati alla Rete TEN-T garantendo, al contempo, il diritto della popolazione a partecipare alle consultazioni, promuovendo l’accettazione dei progetti da parte dell’opinione pubblica e rispondendo alle esigenze degli investitori pubblici e privati.

A titolo esemplificativo, il corridoio denominato “Helsinki-La Valletta”, comprende il tunnel di base del Brennero (la più lunga galleria ferroviaria d’Europa). L’ultimazione dei lavori è prevista al 2025-2026. I progetti ricadenti all’interno della rete, vanno dai nodi portuali e aeroportuali (inclusivi delle connessioni di ultimo miglio) ai cosiddetti *dry-port*, alle piattaforme logistiche ed intermodali, alle reti su ferro e gomma.





Rete Trans-europea dei Trasporti TEN-T (<http://www.mit.gov.it/node/5335>).

È nella cornice della rete TEN-T che si inseriscono le 16 Autorità di Sistema Portuale, istituite a seguito della riforma. In verità, il principio di “sistema portuale” è stato in alcuni casi disatteso. I porti di Taranto e Ravenna non sottendono un “sistema” portuale.

Si osserva che:

- il miglioramento della competitività del sistema portuale e logistico italiano,

- le misure per favorire della crescita dei traffici,
- la promozione dell'intermodalità e delle attività di logistica nel traffico merci,
- la riforma della *governance* portuale,

fanno parte dei temi contenuti nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL).

Il Piano, approvato dal Consiglio dei Ministri il 3 luglio 2015, intende *“migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità Portuali esistenti”*.

La lunga attesa di una riforma che da tempo si rendeva necessaria, consente ora al Paese di cogliere appieno le opportunità di crescita e di sviluppo del settore, contrastando la graduale perdita di competitività del sistema portuale italiano in termini di “differenziale di crescita” rispetto agli altri porti del Mediterraneo.

Il PSNPL è un documento programmatico ed al suo interno definisce gli scenari tendenziali di domanda sulla base di analisi macroeconomiche, geopolitiche e sociali, nonché di posizionamento di mercato degli attori di settore e della struttura delle reti distributive e degli effetti derivanti dalla competitività materiale e immateriale dei porti. Ciò allo scopo di rivedere i possibili cambiamenti dell'organizzazione delle filiere logistiche e trasportistiche.

Le analisi condotte in termini di “offerta”, “domanda”, “punti di forza” e “punti di debolezza”, concorrono a definire Obiettivi strategici, articolati in specifiche Azioni di semplificazione, miglioramento e accessibilità dei collegamenti marittimi, integrazione del sistema logistico, miglioramento delle prestazioni infrastrutturale e sostenibilità.

Il PSNPL ha costituito la porta di accesso alla riforma della legislazione portuale con Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n. 169 *“Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84”*.

Una esigenza sorta per modernizzare l'assetto, la *governance* e le strategie infrastrutturali della portualità italiana, anche su impulso della nuova pianificazione europea 2014-2020 in materia di Rete Trans-Europea dei Trasporti (TEN-T).

Uno degli apporti innovativi del D.lgs. n. 169/2016, è stato associare al nuovo Piano Regolatore di Sistema Portuale, un Documento di Indirizzo alla Progettazione (DIP) poi sostituito, come vedremo, dal Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) mediante il c.d. “correttivo porti” (D.lgs. n. 232/2017).

Il DPSS è un “manifesto” di obiettivi che l’AdSP dovrebbe perseguire nel PRdSP.

Il documento viene approvato dal Comitato di Gestione e costituisce il punto di partenza per l’atto di pianificazione vero e proprio.

Un altro istituto derivante dal D.lgs. n. 169/2016, è la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema, ai sensi della previsione dell’art. 14 comma 1, con compiti di coordinamento ed armonizzazione a livello nazionale delle *“scelte strategiche che attengono i grandi investimenti infrastrutturali, le scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, le strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo, nonché le strategie di marketing e promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale, operando, altresì, la verifica dei piani di sviluppo portuale”*.

La Conferenza nazionale è un organismo permanente presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. La Conferenza, attualmente ancora in una fase di avvio tecnico e gestionale, dovrebbe occuparsi oltre che della ricognizione, della dotazione infrastrutturale in materia di portualità e degli scenari di evoluzione del traffico, anche di attribuire a tutte le 16 Autorità di Sistema Portuale delle “macrovocazioni” assegnate secondo una logica non di rigido centralismo, ma di *“coopetition”*. Quindi, una cooperazione nella competizione, nel mercato dei traffici.

Le “macrovocazioni” consentirebbero di evitare inopinate sovrapposizioni funzionali tra scali vicini.

Il Decreto Legislativo n. 232 del 13 dicembre 2017 *“Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità portuali”*, entrato in vigore il 24 febbraio 2018 e meglio noto come “correttivo porti”, ristruttura l’architettura concettuale del piano regolatore di sistema portuale, portandolo su una logica a doppio livello.

Il DPSS ha un procedimento approvativo relativamente snello. È adottato in Comitato di Gestione ed approvato dalla Regione. Il “correttivo porti” di modifica della Legge n. 84/94, all’articolo 5 comma 1bis, colloca il DPSS in una posizione di coerenza nei confronti del



Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) ed il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, entrambi documenti sovraordinati. Il DPSS “pianifica” gli elementi sistemici del PRdSP.

Per quanto riguarda i singoli porti, il DPSS definisce le connessioni infrastrutturali ed individua il porto operativo e le aree di interazione porto città.

Tale definizione, introdotta dallo stesso “correttivo porti”, si riferisce a quelle aree che, anche in maniera diffusa, sono caratterizzate da evidenti fenomeni di permeazione urbana.

La loro individuazione nel DPSS determina la cessione dell’attività della loro pianificazione al Comune. Tali aree, de-perimetrate dall’ambito di PRP ed ascritte alla pianificazione comunale generale, mantengono comunque la loro natura demaniale.

Tuttavia, non è ancora del tutto chiaro come individuare, su un piano pratico, un’area di interazione porto-città. I porti italiani, la cui caratteristica dominante è di essere fortemente ancorati alle città ed ai tessuti urbani, hanno bisogno di una ulteriore declinazione del concetto di area di interazione porto-città. Probabilmente, un preliminare processo analitico della relazione porto-città potrebbe condurre ad aree a diversa vocazione.

A titolo esemplificativo:

- aree a vocazione significativamente portuale [1] che possono rimanere incluse nel PRP e che restano, quindi, nella pianificazione di competenza della AdSP;
- aree a vocazione significativamente urbana [2] che possono essere “cedute” alla pianificazione comunale, secondo le norme vigenti e, quindi, “de-perimetrate” dal dominio portuale ed inserite nella pianificazione comunale o in un eventuale documento specifico elaborato appositamente, da associare al piano regolatore generale;
- aree a vocazione “ibrida” [3] per le quali occorre pervenire ad una determinazione “caso per caso”.

In ultimo, la riforma dei porti introduce anche Documento di Pianificazione Energetica Ambientale del Sistema Portuale (DEASP), che potrebbe opportunamente rappresentare un ulteriore tematismo da inserire nel quadro degli obiettivi generali di piano previsti dal DPSS.

## **Gli elementi di novità della riforma della legislazione in tema di pianificazione portuale: le Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale**

Il Decreto Legislativo n. 169/2016 disciplina all'art. 6 il nuovo strumento pianificatorio delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP): il Piano Regolatore di Sistema portuale.

La nuova norma, che aggiorna l'art. 5 della Legge n. 84/1994, prevede che tale piano delimiti e disegni l'ambito e l'assetto complessivo del porto, comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, nonché le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate, prevedendo altresì, al comma 1 b), che il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, su proposta del Consiglio superiore dei lavori pubblici, predisponga linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale (PRdSP), delle varianti stralcio e degli adeguamenti tecnico funzionali.

Il D.lgs. n. 169/2016, pertanto, innova profondamente le modalità di pianificazione portuale: dal piano regolatore del singolo porto (PRP) al piano regolatore di sistema portuale (PRdSP). Non si tratta, ovviamente, della "somma aritmetica" dei contenuti delle pianificazioni dei singoli porti facenti parte del sistema. Ne deriverebbe un'operazione di facciata che non coglierebbe lo spirito della riforma.

Si tratta, piuttosto, della necessità di coerente declinazione dei principi di pianificazione con riferimento ai c.d. "*gateway multiportuali*", cioè della esigenza di una pianificazione che individui strategie integrate di sviluppo infrastrutturale e funzionale di un sistema di porti a fronte di "obiettivi di sistema" preliminarmente tralasciati.

L'effettiva (e non formale) integrazione delle distinte pianificazioni portuali in una pianificazione integrata di sistema, pertanto, costituisce un'attività con contenuti strategici del tutto innovativi rispetto al PRP (immagine seguente).

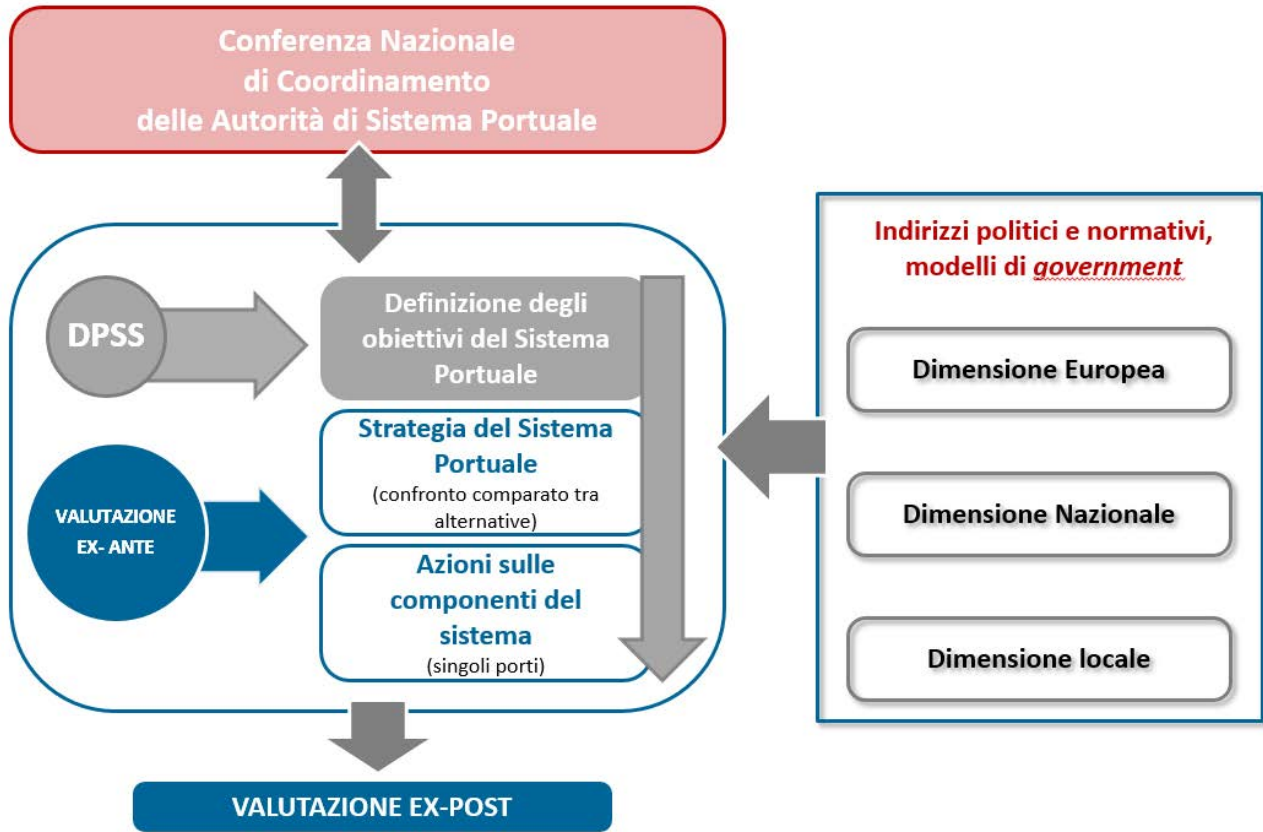
Ne discendono nuove metodologie di formazione del piano. Riguardo ciò, preme rilevare che, come già accennato in precedenza, il legislatore, con l'istituzione della Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP di cui all'art. 11-ter del D.lgs. n. 169/2016, ha inteso esplicitamente individuare una fase propedeutica alla pianificazione dei 16 sistemi portuali.

Recita infatti il comma 1 del precitato art. 11-ter:

*“1. Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituita la Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP, con il compito di coordinare e armonizzare, a livello nazionale, le scelte strategiche che attengono i grandi investimenti infrastrutturali, le scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, le strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo, nonché le strategie di marketing e promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale, operando, altresì, la verifica dei piani di sviluppo portuale, attraverso specifiche relazioni predisposte dalle singole AdSP. La Conferenza è presieduta dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ed è composta dai Presidenti delle AdSP e da due rappresentanti della Conferenza Unificata. Il Ministro, con proprio decreto, può nominare un esperto, avente comprovata esperienza e qualificazione professionali nei settori dell’economia dei trasporti e portuale, con compiti di supporto (...)”.*

Pertanto, la Conferenza nazionale:

- coordina ed armonizza le scelte di pianificazione portuale, cioè provvede alla preliminare identificazione delle macro-vocazioni di ciascun sistema portuale, alla luce di una ragionata e coordinata ripartizione del fabbisogno infrastrutturale e funzionale del “Sistema Italia” in un assegnato orizzonte temporale. Da ciò, pertanto, discendono obiettivi generali della pianificazione del sistema portuale, ai quali ciascuna AdSP potrà aggiungere, se non contrastanti con essi, specifici obiettivi derivanti dalla analisi del contesto locale;
- provvede alla verifica della progressiva attuazione degli interventi/azioni previsti dalle adottate strategie di piano, cioè di quelle strategie (di natura infrastrutturale e funzionale) che perseguono gli obiettivi di ciascun PRdSP. Ciò nello spirito di un monitoraggio delle “performance” degli interventi/azioni di piano, vero e proprio momento di valutazione “ex post”.



*Processo metodologico di formazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale (Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale, 2017).*

Premesso quanto sopra, si osserva tuttavia che il legislatore, nell'individuare all'art. 6 del D.lgs. n. 169/2016 le caratteristiche generali del Piano Regolatore di Sistema Portuale, ha utilizzato, di fatto, la stessa definizione, già preliminarmente introdotta, con la quale la Legge n. 84/1994 ha introdotto il PRP:

*“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’attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono delimitati e disegnati dal piano regolatore di sistema portuale, che individua, altresì, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate”.*

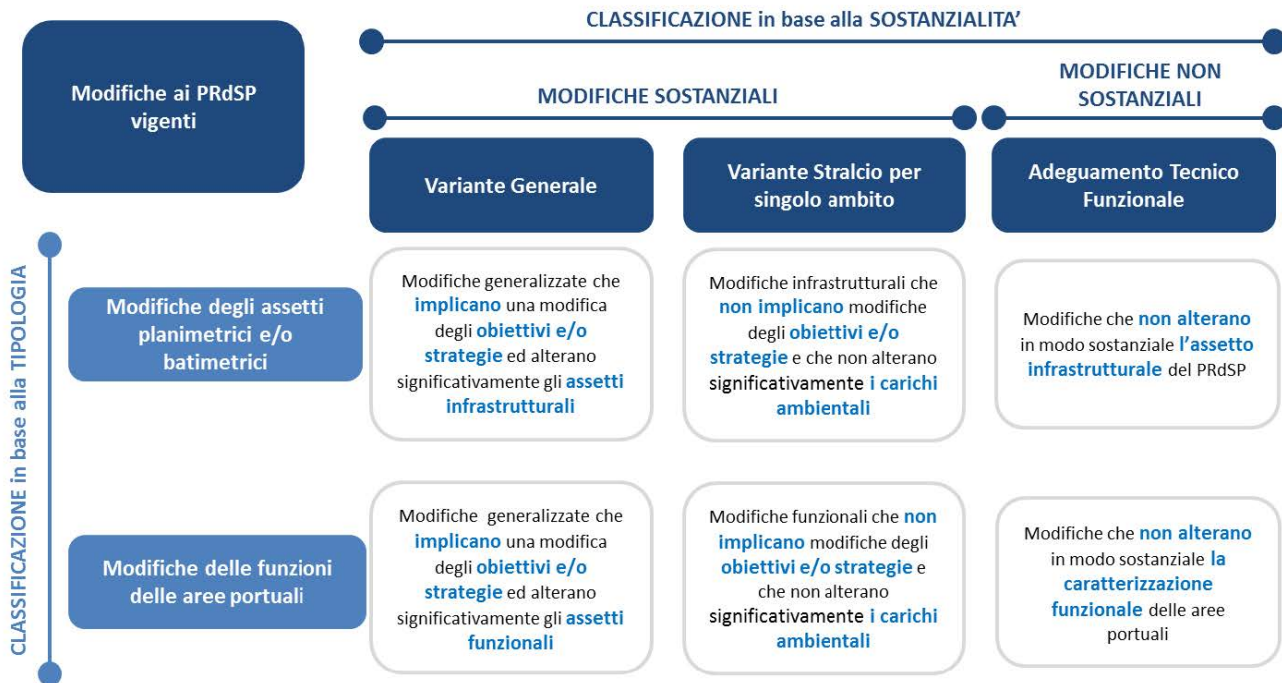
Ciò non deve condurre a interpretazioni che non colgano appieno lo spirito innovatore della riforma riguardo la pianificazione portuale. Anche se la definizione di PRdSP, sotto un profilo squisitamente formale, è la stessa di prima, completamente mutato è l'oggetto della pianificazione e il contesto normativo nel quale esso è collocato.

Né va sottaciuto il fatto che, accanto al PRdSP, il legislatore ha introdotto “*ex novo*” altri due strumenti di pianificazione portuale, come meglio illustrato nel paragrafo che segue (immagine seguente).

Oltre al Piano Regolatore di Sistema Portuale, il legislatore ha introdotto:

- la variante-stralcio (VS) del singolo porto facente parte del sistema portuale;
- l'adeguamento tecnico funzionale (ATF), anch'esso relativo al singolo porto del sistema, previsto nei casi in cui le modifiche introdotte “*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*”.

Ora, mentre la variante-stralcio rappresenta un istituto del tutto nuovo, l'adeguamento tecnico funzionale costituisce la “cristallizzazione” in norma, di una prassi tecnico-amministrativa che ha trovato indirizzo procedimentale sin dal voto n. 44/1999 dell'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, per poi definitivamente consolidarsi con il voto n. 93/2009 della medesima Assemblea Generale del massimo organo tecnico consultivo dello Stato.



*Dominio delle fattispecie delle modifiche al PRdSP (Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale, 2017).*

La “ratio” che ha permeato prima l’attività di indirizzo del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e poi quella del legislatore, risponde al ragionevole criterio di proporzionalità tra entità e qualità delle modifiche introdotte nel piano e “pesantezza” del correlato iter procedimentale approvativo.

Ciò conduce ad innegabili semplificazioni della procedura amministrativa nei casi della variante stralcio e, soprattutto, nel caso dell’adeguamento tecnico funzionale.

Quello che può evidenziarsi, da subito, è che sia la variante-stralcio sia l’adeguamento tecnico funzionale non possono condurre a modifiche delle strategie di perseguimento degli obiettivi di PRdSP né, a maggior ragione, a modifiche degli obiettivi medesimi.

L’adeguamento tecnico funzionale, inoltre, può solo introdurre, a strategie di piano immutate, modifiche non sostanziali agli assetti plano-batimetrici e funzionali del singolo



porto facente parte del PRdSP.

Il primo grande elemento di novità risiede nel fatto che le Linee Guida 2016 sono emanate non già in funzione di una condivisibile necessità di indirizzare le attività delle AdSP in tema di pianificazione ma in forza di un'esplicita previsione normativa in tal senso, come recita l'art. 6 comma 1 lettera b) del D.lgs. n.169/2016 in relazione alla formazione del documento delle Linee Guida.

Ne deriva una formale (e non solo sostanziale) natura di provvedimento attuativo rispetto alla fonte normativa di rango superiore.

Le Linee Guida 2016 sono il risultato di un profondo processo di evoluzione delle Linee Guida 2004 alla luce:

- della evoluzione della normativa di settore, inclusiva di quella ambientale;
- della esperienza acquisita attraverso i numerosi "casi di studio" in tema di PRP, che hanno evidenziato aspetti e criticità non identificabili a priori;
- della necessità di adeguare metodi e principi a nuovi "oggetti" di pianificazione portuale.

Questo processo ha condotto, da un lato, alla conferma di contenuti ritenuti del tutto applicabili anche nel caso dei PRdSP, dall'altro ha prodotto contenuti fortemente innovativi, alla luce delle osservazioni sopra riportate.

Tra i principali "contenuti invariati", si rammentano:

- il "lessico" con il quale sono identificati gli attributi di piano (ambito, assetto, porto operativo, area di sovrapposizione città-porto, affacci, innesti...);
- la semantica associata alle predette espressioni lessicali;
- il processo metodologico di formazione del piano, nel quale le strategie (con gli associati interventi/azioni) rappresentano gli strumenti per perseguire gli obiettivi di piano;
- il "composito" principio di flessibilità dell'atto di pianificazione (il "dominio di flessibilità" a tre dimensioni):

- la ricerca di un approccio integrato alla pianificazione, con particolare riferimento agli

aspetti tecnici ed ambientali, sin dalla identificazione degli obiettivi;

- la definizione del prodotto, con indicazione di un elenco-tipo di elaborati componenti l'atto di pianificazione (da adattare caso per caso);
- l'elencazione di accreditati standard tecnici nel settore della ingegneria marittima, ai quali fare riferimento per il dimensionamento geometrico e funzionale degli elementi costitutivi dell'atto di pianificazione, con particolare riferimento al lay-out delle opere esterne ed interne e ai requisiti funzionali dei terminali portuali.

- la flessibilità nell'assetto plano-batimetrico;
- la flessibilità negli usi delle aree portuali attraverso l'individuazione, laddove possibile, di "famiglie di destinazione d'uso" tra loro compatibili sotto il profilo tecnico ed ambientale;
- la flessibilità per il successivo sviluppo della progettazione dei singoli interventi attuativi delle previsioni di piano, con la sola indicazione dei requisiti prestazionali che dovranno essere tralasciati dai progetti. Ciò per l'immutato principio secondo il quale "il piano non progetta" ma indirizza la progettazione;

Tra i principali "contenuti innovativi", si evidenziano:

- i contenuti di "sistema" del PRdSP, con particolare riferimento a quelli afferenti agli aspetti trasportistici e logistici;
- l'inquadramento della pianificazione portuale nella cornice europea e nazionale (PSNPL);
- l'evidenziazione del ruolo strategico della Conferenza nazionale, sia in fase prodromica alla pianificazione, sia in fase di "sportello istituzionale" che in quella di valutazione "ex post" degli interventi infrastrutturali sottesi dall'atto di pianificazione;
- l'indirizzo metodologico per i contenuti ambientali dell'atto di pianificazione, alla luce della sopravvenuta legislazione ambientale in materia di Valutazione Ambientale Strategica (VAS);
- l'aver mutuato ed adattato, per le evidenti analogie concettuali, i principi metodologici del D.lgs. n. 228/2011 in materia di "valutazione degli investimenti relativi ad opere pubbliche";
- un maggior dettaglio riguardo i contenuti tecnici specialistici del PRdSP, anche con riferimento agli aspetti energetico-ambientali, agli aspetti di "security" e al ruolo dei simulatori nautici nella verifica del lay-out portuale;

- un significativo aggiornamento degli standard tecnici di settore, con particolare riferimento ai rapporti tecnici PIANC [4];
- l'introduzione di allegati tecnici per la definizione di contenuti non afferenti alle Linee Guida in senso stretto, ma comunque relativi al contesto entro il quale opera l'atto di pianificazione portuale.

## Note

[1] D'Amora, S. (2018), *Il paesaggio nella pianificazione portuale. Indirizzi metodologici per il progetto di paesaggio nelle aree di interazione tra porto e città*, in "Urbanistica Informazioni" 278 s.i., 2018, p.36.

[2] *ibidem*.

[3] *ibidem*.

[4] World Association for Waterborne Transport Infrastructure.

## Riferimenti Bibliografici

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2015), *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica*, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Roma.

Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (2017), *Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale*, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Roma.

D'Amora, S. (2018), *Il paesaggio nella pianificazione portuale. Indirizzi metodologici per il progetto di paesaggio nelle aree di interazione tra porto e città*, in "Urbanistica Informazioni" 278 s.i., 2018, pp. 34-38.

---

*Head Image: PSA Genova Pra', il principale terminal contenitori del Porto di Genova e il primo dell'Alto Tirreno. (<https://www.portsofgenoa.com/>)*