

## **BUSTA A**

**1.**

Il Candidato sviluppi un'analisi critica dell'evoluzione normativa in materia di pianificazione portuale sulla base della documentazione allegata e con riferimento ai seguenti elementi:

- livelli di pianificazione;
- ambiti di riferimento;
- aspetti procedurali.

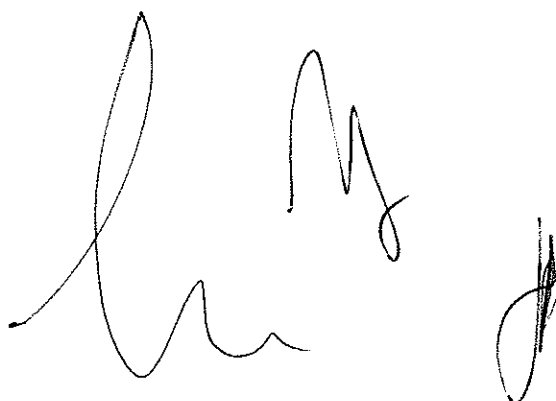
**2.**

Il settore delle rinfuse liquide e solide rappresenta una quota rilevante della movimentazione in ambito portuale. Dopo aver delineato in termini generali le principali caratteristiche dello stesso e le relative segmentazioni, il Candidato dovrà sviluppare i seguenti punti:

- opportunità e rischi connessi allo sviluppo della movimentazione di rinfuse in ambito portuale;
- strategie e azioni di intervento in capo ad AdSP del Mar Ligure Occidentale;
- riflessi sugli obiettivi che sottendono alla programmazione delle opere.

**3.**

Con riferimento ad un'ipotetica impresa di linea (traffico container) il Candidato chiarisca i motivi che possono spingere verso un'alleanza strategica, identificando gli obiettivi strategici sottostanti.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'L' followed by a smaller 'M' and a final flourish.



**AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE**

---

**LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84**

**(aggiornata con D.Lgs. 13 dicembre 2017 n. 232  
e Legge 27 dicembre 2017 n. 205)**

**\* \* \***

**(Edizione ad uso dell'Ufficio Segreteria Comitati)**

## **Art. 5**

### **(Programmazione e realizzazione delle opere portuali. Piano Regolatore di Sistema Portuale e Piano Regolatore Portuale)**

**(modifiche - cfr.: art. 6, comma 1 e comma 2 D.Lgs. 4 agosto 2016, n. 169)  
(sostituito – cfr.: art. 1, lettera a) D.Lgs. 13 dicembre 2017, n. 232)**

1. Il Piano Regolatore di Sistema Portuale è lo strumento di pianificazione del sistema dei porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali delle Autorità di Sistema Portuale di cui all'articolo 6, comma 1. Il piano si compone di un documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS) e dei Piani Regolatori Portuali di ciascun porto.
- 1.bis Le Autorità di Sistema Portuale redigono un documento di pianificazione strategica di sistema, coerente con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità', logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della logistica. Il documento di pianificazione strategica di sistema:
  - a) definisce gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione delle Autorità di Sistema Portuale;
  - b) individua e perimetra le aree destinate a funzioni strettamente portuali e 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 e gli attraversamenti del centro urbano;
  - c) prevede una relazione illustrativa che descrive gli obiettivi e le scelte operate e i criteri seguiti nella identificazione dei contenuti sistemici di pianificazione e rappresentazioni grafiche in numero e scala opportuni, al fine di descrivere l'assetto territoriale del sistema, nonché per assicurare una chiara e univoca identificazione degli indirizzi, delle norme e delle procedure per la redazione dei Piani Regolatori Portuali di cui al comma 1-sexies.
- 1.ter La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto - città definite dal documento di pianificazione strategica di sistema e' stabilita dai Comuni, previo parere della competente Autorità di Sistema Portuale.
- 1.quater Il documento di pianificazione strategica di sistema è:
  - a) sottoposto al parere di ciascun Comune territorialmente interessato, che si esprime entro e non oltre quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto;
  - b) e' adottato dal Comitato di Gestione e approvato nei successivi sessanta giorni dalla Regione, previa intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di cui all'articolo 11-ter.
- 1.quinques Ai fini dell'ottenimento dell'intesa di cui al comma 1-quater, lettera b), il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti può convocare una Conferenza dei Servizi, ai sensi dell'articolo 14-quater della legge 7 agosto 1990, n. 241. 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. Il documento di pianificazione strategica di sistema delle Autorità di Sistema Portuale di cui al comma 1-bis, la cui circoscrizione territoriale e' ricompresa in più Regioni, è approvato con atto della Regione ove ha sede l'Autorità di Sistema Portuale, previa intesa con

le Regioni nel cui territorio sono ricompresi gli altri porti amministrati dalla stessa Autorità di Sistema Portuale e con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Le varianti al documento di pianificazione strategica di sistema sono approvate con il medesimo procedimento previsto per l'adozione dello stesso.

- 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.
  
2. I Piani Regolatori Portuali di cui al comma 1-sexies sono redatti in attuazione del Piano strategico nazionale della portualità' e della logistica e del documento di pianificazione strategica e di sistema nonché in conformità alle Linee Guida emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e approvate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. I Piani Regolatori Portuali declinano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascun scalo marittimo, delineando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione.
  
- 2.bis Nel caso di strutture o ambiti idonei, allo stato sottoutilizzati o non diversamente utilizzabili per funzioni portuali di preminente interesse pubblico, è valutata con priorità la finalizzazione delle predette strutture e ambiti ad approdi turistici come definiti dall'articolo 2 del Regolamento di cui al Decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509.
  
- 2.ter I Piani Regolatori Portuali individuano le strutture o ambiti portuali di cui al comma 2-bis da destinarsi al ricovero a secco di imbarcazioni da diporto fino a 12 metri e di natanti da diporto.
  
- 2.quater Nei porti di cui al comma 1-sexies ricompresi nelle Circoscrizioni territoriali dell'Autorità di Sistema Portuale, il Piano Regolatore Portuale, corredato del rapporto ambientale di cui al Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è:
  - a) adottato dal Comitato di Gestione di cui all'articolo 9, previa intesa con i Comuni territorialmente interessati con riferimento esclusivo alla pianificazione delle aree destinate a funzioni di interazione porto - città. I Comuni si esprimono entro e non oltre quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto;
  - b) inviato successivamente per il parere di competenza al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che si esprime entro novanta giorni dal ricevimento dell'atto;
  - c) approvato, esaurita la procedura di cui al presente comma e quella di cui al comma 3-ter, dalla Regione interessata entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura VAS.
  
- 2.quinquies Ai fini dell'ottenimento dell'intesa di cui al comma 2-quater, lettera a), la Regione, ovvero il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in caso di Autorità di Sistema Portuale interregionale, può convocare una Conferenza

dei servizi, ai sensi dell'articolo 14-quater della legge 7 agosto 1990, n. 241. 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.

- 2.sexies Le previsioni del Piano Regolatore Portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti.
3. Nei porti di cui alla categoria II, classe III, con esclusione di quelli aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lettera e), l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono delimitati e disegnati dal Piano Regolatore Portuale, che individua, altresì, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.
- 3.bis Nei porti di cui al comma 3, nei quali non è istituita l'Autorità di Sistema Portuale, il Piano Regolatore è adottato e approvato dalla Regione di pertinenza o, ove istituita, dall'Autorità di Sistema Portuale regionale, previa intesa con il Comune o i Comuni interessati, ciascuno per il proprio ambito di competenza, nel rispetto delle normative vigenti e delle proprie norme regolamentari. Sono fatte salve, altresì, le disposizioni legislative regionali vigenti in materia di pianificazione dei porti di interesse regionale.
- 3.ter I Piani Regolatori Portuali sono sottoposti, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura di VAS.
4. Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, autonomamente o su richiesta della Regione o del Comune interessato, può promuovere e proporre al Comitato di Gestione, per la successiva adozione, varianti-stralcio al Piano Regolatore Portuale concernenti la qualificazione funzionale di porzioni del singolo scalo marittimo.
- 4.bis Le varianti-stralcio al Piano Regolatore Portuale di cui al comma 4, relative al singolo scalo marittimo, sono sottoposte al procedimento previsto per l'approvazione del Piano Regolatore Portuale e alla procedura di verifica di assoggettabilità a VAS, ai sensi dell'articolo 12 del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152.
- 4.ter Le varianti-stralcio di cui al comma 4 relative ai porti ricompresi in una Autorità di Sistema Portuale, la cui circoscrizione territoriale ricade in più Regioni, sono approvate con atto della Regione nel cui territorio è ubicato il porto oggetto di variante-stralcio, sentite le Regioni nel cui territorio sono ricompresi gli altri porti amministrati dalla medesima Autorità di Sistema Portuale.
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' successivamente acquisito il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che si esprime entro

quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale. L'adeguamento tecnico-funzionale è approvato con atto della Regione nel cui territorio è ubicato il porto interessato dall'adeguamento medesimo.».

5.bis L'esecuzione delle opere nei porti da parte della Autorità di Sistema Portuale è autorizzata ai sensi della normativa vigente. 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 di privati è autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, 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. 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.

**(modificato – cfr.: art. 1, lettera b) D.Lgs. 13 dicembre 2017, n. 232)**

6. All'articolo 88 del Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, il numero 1) è sostituito dal seguente:

"1) le opere marittime relative ai porti di cui alla categoria I e alla categoria II, classe I, e le opere di preminente interesse nazionale per la sicurezza dello Stato e della navigazione nonché per la difesa delle coste".

7. Sono di competenza regionale le funzioni amministrative concernenti le opere marittime relative ai porti di cui alla categoria II, classi II e III.

8. Spetta allo Stato l'onere per la realizzazione delle opere nei porti di cui alla categoria I e per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classi I e II. Le Regioni, il Comune interessato o Autorità di Sistema Portuale possono comunque intervenire con proprie risorse, in concorso o in sostituzione dello Stato, per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classi I e II. Spetta alla Regione o alle Regioni interessate l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classe III. Le Autorità di Sistema Portuale, a copertura dei costi sostenuti per le opere da esse stesse realizzate, possono imporre soprattasse a carico delle merci imbarcate o sbarcate, oppure aumentare l'entità dei canoni di concessione.

9. Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, le 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.

**(cfr.: art. 9, comma 10 del d.l. 30 dicembre 1997 n. 457 conv. in legge il 27 febbraio 1998, n. 30).**

10. Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, sulla base delle proposte contenute nei Piani Operativi Triennali predisposti dalle Autorità di Sistema Portuale, ai sensi

dell'articolo 9, comma 5, lettera b), individua annualmente le opere di cui al comma 9 del presente articolo, da realizzare nei porti di cui alla categoria II, classi I e II.

11. Per gli interventi da attuarsi dalle Regioni in conformità ai piani regionali dei trasporti o ai piani di sviluppo economico produttivo, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti emana direttive di coordinamento.

**L'art. 48, comma 2, della legge 24 marzo 2012, n. 27, dispone che:**

**A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente Decreto, sono abrogati i commi da 11-bis a 11-sexies dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84.**

**Art. 11-ter**  
**(Conferenza nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale)**

**(inserito - cfr.: art. 14, comma 1 - D.Lgs. 4 agosto 2016, n. 169)**  
**(modifiche – cfr.: art. 9 D.Lgs. 13 dicembre 2017, n. 232)**

1. Presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è istituita la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale, 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 Autorità di Sistema Portuale. La Conferenza è presieduta dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ed è composta dai Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale e da cinque rappresentanti designati dalla Conferenza Unificata, di cui tre delle Regioni, uno delle Città Metropolitane e uno dei Comuni.  
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. L'esperto, nello svolgimento delle sue funzioni, può avvalersi dei competenti uffici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Si applica la disciplina dettata in materia di incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi di cui all'articolo 53 del Decreto Legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e del Decreto Legislativo 8 aprile 2013, n. 39, nonché sui limiti retributivi di cui all'articolo 23-ter del Decreto Legge n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214 del 2011. Gli emolumenti dell'esperto di cui al terzo periodo determinati, nel rispetto dei limiti retributivi di cui all'articolo 23-ter del Decreto Legge n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214 del 2011, con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono a carico dello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nell'ambito delle risorse di cui all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 238, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, relativa alla struttura tecnica di missione. La struttura della rappresentanza unitaria delle Autorità di Sistema Portuale e la Società Rete Autostrade Mediterranee S.p.A. (RAM) collaborano con la Conferenza nello svolgimento dei compiti ad essa affidati, senza nuovi o maggiori oneri per la Finanza Pubblica.
2. Alle riunioni della Conferenza sono invitati i rappresentanti delle associazioni datoriali e sindacali delle Categorie operanti nel settore marittimo portuale comparativamente più rappresentative sul piano nazionale, individuate secondo la specifica competenza in ordine alle materie di volta in volta all'ordine del giorno.
3. Nell'ambito delle attività cui è preposta la Conferenza nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale, ai sensi dell'articolo 4 del Decreto Legislativo 28 agosto 1997, n. 281, in sede di Conferenza Stato-Regioni, è definito e approvato un Accordo quadro nazionale volto a integrare l'esercizio delle rispettive competenze e sostenere attività di interesse comune in materia di sviluppo logistico di area vasta a supporto del sistema delle Autorità di Sistema Portuale, in ambiti territoriali omogenei, anche interregionali, per il coordinamento delle politiche di sviluppo della portualità in connessione con le altre reti di trasporto su ferro, su gomma, su idrovie interne e aeree, anche ai fini delle loro integrazioni ai Corridoi europei e alle rotte del commercio internazionale.



**Art. 5**  
**(Programmazione e realizzazione delle opere portuali.**  
**Piano Regolatore Portuale)**

1. Nei porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, con esclusione di quelli aventi le funzioni di cui all'art. 4, comma 3, lettera e), l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono rispettivamente delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale che individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.
2. Le previsioni del Piano Regolatore Portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti.
3. Nei porti di cui al comma 1 nei quali è istituita l'Autorità Portuale, il piano regolatore è adottato dal comitato portuale, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Nei porti di cui al comma 1 nei quali non è istituita l'Autorità Portuale, il piano regolatore è adottato dall'Autorità Marittima, previa intesa con il Comune o i Comuni interessati. Il piano è quindi inviato per il parere al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto. Decorso inutilmente tale termine, il parere si intende reso in senso favorevole.
4. Il Piano Regolatore relativo a porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, esaurita la procedura di cui al comma 3, è sottoposto, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura per la valutazione dell'impatto ambientale ed è quindi approvato dalla Regione.
5. Al piano regolatore portuale dei porti aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lettera b), e alle relative varianti, è allegato un rapporto sulla sicurezza dell'ambito portuale ai fini degli adempimenti previsti dal Decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1988, n. 175, sui rischi di incidenti rilevanti connessi con determinate attività industriali e dal Decreto del Ministro dell'Ambiente 20 maggio 1991, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 126 del 31 maggio 1991.
6. All'articolo 88 del Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, il numero 1) è sostituito dal seguente:  
  
"1) le opere marittime relative ai porti di cui alla categoria I e alla categoria II, classe I, e le opere di preminente interesse nazionale per la sicurezza dello Stato e della navigazione nonché per la difesa delle coste".

7. Sono di competenza regionale le funzioni amministrative concernenti le opere marittime relative ai porti di cui alla categoria II, classi II e III.
8. Spetta allo Stato l'onere per la realizzazione delle opere nei porti di cui alla categoria I e per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classi I e II. Le Regioni, il Comune interessato o l'Autorità Portuale possono comunque intervenire con proprie risorse, in concorso o in sostituzione dello Stato, per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classi I e II. Spetta alla Regione o alle Regioni interessate l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classe III. Le disposizioni di cui al presente comma si applicano alle Regioni a statuto speciale nei limiti dei rispettivi statuti. Le Autorità Portuali, a copertura dei costi sostenuti per le opere da esse stesse realizzate, possono imporre soprattasse a carico delle merci imbarcate o sbarcate, oppure aumentare l'entità dei canoni di concessione.
9. Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, le 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. (cfr.: art. 9, comma 10 del d.l. 30 dicembre 1997 n. 457 conv. in legge il 27 febbraio 1998, n. 30).
10. Il Ministro dei Trasporti e della Navigazione, sulla base delle proposte contenute nei piani operativi triennali predisposti dalle Autorità portuali, ai sensi dell'articolo 9, comma 3, lettera a), individua annualmente le opere di cui al comma 9 del presente articolo, da realizzare nei porti di cui alla categoria II, classi I e II.
11. Per gli interventi da attuarsi dalle Regioni in conformità ai piani regionali dei trasporti o ai piani di sviluppo economico produttivo, il Ministro dei trasporti e della Navigazione emana direttive di coordinamento.

**L'art. 48, comma 2, della legge 24 marzo 2012, n. 27, dispone che:**

**A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono abrogati i commi da 11-bis a 11-sexies dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84.**