

Porti, attività pianificatorie più snelle Il frutto avvelenato della semplificazione

di Davide Maresca Avvocato marittimista

Il decreto legge 121/2021 pone una serie di perplessità sotto il profilo della pianificazione portuale. La riforma porta “al centro” il piano regolatore e il Documento di pianificazione strategica di sistema lasciando agli enti territoriali solo una competenza di tipo consultivo e, comunque, limitata dal meccanismo del silenzio-assenso. Non c'è dubbio che l'attuale assetto di rapporti tra autorità di sistema portuali, Regioni, Comuni e Ministero costituisca uno dei problemi della “stagnazione” burocratica. Ma la soluzione proposta (e votata dal Parlamento) potrebbe risolvere l'empasse? Per approvare un piano regolatore ci vogliono 10-15 anni. Da quando inizia l'Iter a quando finisce le previsioni sono diventate inevitabilmente superate e non più attuali.

Ma sono davvero le Regioni e gli enti locali a bloccare i tempi? In realtà dietro alla palesata esigenza di semplificazione c'è una visione diversa della portualità.

- Da una parte i porti sono visti come “distretti” a servizio del territorio retrostante e, in questo contesto, le competenze di Regioni e Comuni dovrebbero essere rafforzate al fine di rappresentare bene le differenze locali.
- Dall'altro lato i porti sono visti come porte di accesso alle reti di trasporto nazionali e, in questo contesto, le competenze del Governo centrale dovrebbero essere rafforzate al fine di pianificare una politica dei trasporti competitiva con gli altri paesi e non influenzata da logiche provinciali.

La via di mezzo, che il Decreto 121 cerca di attuare, è quella di rafforzamento delle competenze centrali per i soli porti di interesse nazionale.

Con quali strumenti? Il nostro gruppo di studio, che ringrazio per gli approfondimenti, ha affrontato un'analisi puntuale di questa normativa di cui proviamo a sintetizzare i punti salienti:

1. Il Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS) viene adottato dall'AdSP secondo un nuovo iter amministrativo che ridisegna il ruolo degli enti locali: PRIMA ciascun comune esprimeva parere e la regione doveva approvarlo, previa intesa con il MIT. ORA il ruolo degli enti locali è stato ridotto: l'AdSP lo adotta, gli enti locali devono fornire un mero parere, peraltro soggetto a silenzio-assenso se non fornito nel termine di 45gg, ed il MIMS lo approva.

Secondo la Regione Toscana, la nuova formulazione cozzerebbe con due principi. Il primo è **il principio di leale collaborazione** (un mero parere peraltro soggetto a silenzio-assenso, riduce ai minimi termini tale principio); il secondo è **il principio di sussidiarietà** che viene arbitrariamente traziionato verso l'amministrazione centrale senza fornire né un'adeguata motivazione né alcun (vero) potere d'intervento in favore degli enti periferici, i quali detengono prerogative anche in ambiti collaterali e contigui. Ma per porti di interesse nazionale e internazionale come si coniugano i principi suddetti? Risposta da un milione di dollari.

2. **Lo stesso DPSS viene sottratto d'imperio alla VAS** (artt. 11-18 TU Ambiente): questa radicale semplificazione, secondo la Regione Toscana, rischia di stravolgere in itinere i DPSS qualora emergano temi ambientali non adeguatamente considerati. A ciò si aggiunga **il rischio di procedure di infrazione per contrasto alla Direttiva 2001/42/CE di tale disposizione**.

3. **Per i PRP invece viene eliminata d'imperio la disposizione ex co.2-sexies dell'art. 5 della legge 84/94, secondo la quale le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti**. Anche qui gli enti locali da oggi si limitano a rendere sui PRP un parere peraltro soggetto a silenzio-assenso se non emanato entro 45 gg. Prima l'adozione dei PRP era soggetta alla (più pregnante) intesa con i comuni interessati, anche in ossequio al principio di leale collaborazione.

Obiettivamente **la nuova norma attua una rivisitazione “centralista” finalizzata a snellire gli iter attinenti la programmazione e gli interventi in ambito portuale**. Sarà sufficiente per trovare finalmente la coerenza tra gli scali? Non sarebbe, forse, necessario accompagnare queste previsioni con una competenza più puntuale della Direzione Generale del Ministero considerato che le Adsp sono dotate di autonomia?

A leggere tali norme, infatti, la rivisitazione centralista in assenza di un coordinamento con la Direzione Generale del MIMS, nella pratica, potrebbe portare ad un eccesso di specialità dei porti rispetto a tutti gli enti, sia quelli territoriali sia quelli centrali. Affinché ciò non accada occorrerà un ruolo molto forte e propulsivo del MIMS, in quanto ente vigilante delle Adsp.