



CONFERENZA DELLE REGIONI  
E DELLE PROVINCE AUTONOME

16/100/CR06D/C4

CONSEGNATO NELLA SEDUTA

DEL 29 - 9 - 2016



**DECRETO LEGISLATIVO “RIORDINO AUTORITÀ PORTUALI”, EX L. 7 AGOSTO  
2015, N. 124 (G.U. 31/8/2016, N. 203): ISTITUZIONE DI UN TAVOLO TECNICO  
CONGIUNTO PER IL MONITORAGGIO DELL’ATTUAZIONE DELLE NUOVE  
NORME E LA GESTIONE DELLA FASE TRANSITORIA**

Le nuove norme per la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84 sono entrate in vigore con la pubblicazione del D. Lgs. *de quo* sulla Gazzetta Ufficiale del 31 agosto 2016, n. 203.

Tali norme tra l’altro prevedono che per un periodo transitorio non superiore a trentasei mesi le Regioni interessate possano richiedere l’autonomia amministrativa di uno o più porti inseriti, dal D.Lgs. stesso, in determinate Autorità di Sistema Portuale. Inoltre, il Decreto legislativo prevede la possibilità per le Regioni di sottoporre, se lo riterranno necessario, proposte di modifica sia alla composizione delle Autorità di Sistema Portuale con l’inserimento di Porti di interesse regionale nell’ambito di ASP del proprio territorio sia al passaggio di un porto da un’AdSP a un’altra anche territorialmente non contigua. A tale proposito vale la pena ricordare che diverse Regioni – Campania, Liguria, Sardegna e Sicilia – hanno formalizzato richiesta di mantenere l’autonomia transitoria di alcuni porti, che la Regione Toscana ha approvato la proposta di far entrare un porto regionale nell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e che la Regione Abruzzo ha già formalizzato la proposta di trasferire i propri porti di Pescara e Ortona nell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ed è in fase di formalizzazione la richiesta da parte della Regione Lazio.

Aiuta, inoltre, ricordare che a chiusura del lungo confronto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti preordinato all’approvazione di tali norme, molti temi proposti dalle Regioni, tra cui quello dell’organizzazione della relazione tra i porti e le aree logistiche di riferimento, erano stati rinviati a ulteriori successivi approfondimenti. Anche per questo motivo le Regioni, in occasione dell’espressione del parere in sede di Conferenza Unificata, avevano chiesto al MIT di istituire, subito dopo la pubblicazione del Decreto legislativo, una Cabina di Regia finalizzata anche al monitoraggio dell’attuazione delle nuove norme, in particolare, nella fase transitoria.

**Per quanto evidenziato nelle premesse le Regioni chiedono al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:**

- l’istituzione in tempi brevi del tavolo tecnico congiunto con le Regioni quale Cabina di Regia che, da un lato, consenta di pervenire ad una soluzione condivisa delle problematiche escluse dal Decreto legislativo – a cominciare dai temi della Logistica – e, dall’altro, permetta il monitoraggio della fase attuativa del Decreto stesso;
- la predisposizione, in tempi rapidi, dello schema di Regolamento necessario ad attuare il comma 2-bis dell’art. 6 della legge 84/1994 così come modificato dall’articolo 7 del Decreto legislativo 124/2015 e dello schema di Decreto del Presidente del Consiglio volto a regolare la fase transitoria prevista dal comma 2 dell’articolo 22 dello stesso decreto legislativo.



**CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME**  
**16/42/CU01/C4**

**PARERE SULLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE**  
**“RIORGANIZZAZIONE, RAZIONALIZZAZIONE E SEMPLIFICAZIONE DELLA**  
**DISCIPLINA CONCERNENTE LE AUTORITÀ PORTUALI DI CUI ALLA LEGGE 28**  
**GENNAIO 1994, N. 84”**

*Punto 1) O.d.g. Conferenza Unificata*

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome condiziona il proprio parere positivo allo schema di decreto-legislativo in itinere recante “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla Legge 28 Gennaio 1994, N. 84” riguardante l’attuazione della delega conferita con la legge 7 agosto 2015, n. 124, all’accoglimento degli emendamenti allegati e all’impegno politico del Governo di individuare, d’intesa con le Regioni, nell’ambito di un tavolo tecnico istituito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti entro sessanta giorni dall’entrata in vigore del decreto legislativo, soluzioni normative ai seguenti temi finalizzati a un’efficace attuazione delle finalità del decreto-legislativo così come degli obiettivi strategici del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, redatto in attuazione dell’articolo 29 del decreto legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n.164, Sblocca Italia:

- istituzione sul territorio nazionale di ambiti logistici di area vasta, anche interregionali, costituiti con accordi quadro redatti sulla base di uno schema unitario da parte di tutti i soggetti pubblici e privati che partecipano allo suo sviluppo, non solo Regioni e AdSP afferenti a un medesimo ambito logistico, ma anche i gestori dei nodi logistici e le aziende nazionali competenti in materia di infrastrutture ferroviarie e infrastrutture stradali, nonché le aziende gestori di aeroporti che svolgono servizi cargo;
- possibilità di estendere alle aree retroportuali di ciascun Distretto Logistico i regimi fiscali e doganali applicati ai porti del medesimo distretto;
- possibilità di trasformare nel tempo le AdSP produttivamente più forti in una forma giuridica capace di fornire strumenti organizzativi e di governance più snelli e flessibili al fine di consentire ai nostri scali maggiori di competere con i porti europei di successo, come ad esempio quella di S.p.A. pubblica partecipata dal MIT, dalla o dalle Regioni e dagli enti locali interessati;
- intervento sulle regole del dragaggio per evitare possibili equivoci interpretativi sulle norme da applicare ai materiali da dragare, nonché la sovrapposizione di norme apparentemente in contrasto e la conseguente duplicazione dei procedimenti e delle caratterizzazioni;
- introduzione di procedure speciali volte a garantire l’operatività dei porti ad accesso regolato, al momento rappresentato dal solo porto di Venezia in relazione alla gestione futura del MoSE.

Roma, 31 marzo 2016



**Emendamento I**

Il comma 2 dell'art. 6 della Legge 84/94, come sostituito dall'art. 5 dello schema di Decreto, è sostituito dai seguenti:

*“2. I porti rientranti nelle AdSP di cui al comma 1 sono indicati nell'allegato A, che costituisce parte integrante della presente legge, fatto salvo quanto previsto dai successivi commi 2-bis, 2-ter e 2-quater.*

*2-bis. Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in esito a richiesta motivata del Presidente della Regione interessata, possono essere apportate modifiche all'Allegato A al fine di consentire:*

- a) l'inserimento di un porto di rilevanza economica regionale all'interno del sistema dell'AdSP territorialmente competente;*
- b) la conferma, in fase transitoria e per un periodo non superiore a trentasei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, dell'autonomia amministrativa di Autorità Portuali già costituite ai sensi della l. 84/94;*
- c) lo spostamento di un porto da una AdSP ad altra AdSP d'intesa con la Regione nel cui territorio ha sede l'AdSP di destinazione.*

*2-ter. La richiesta della Regione per le finalità di cui alle lettere b) e c) del precedente comma 2-bis può essere avanzata non oltre due mesi dall'entrata in vigore del presente decreto.*

*2-quater. Con il DPCM di cui al comma 2-bis è disciplinato l'adeguamento delle Autorità Portuali confermate ai sensi della let. b) del medesimo comma, al nuovo regime giuridico previsto dal presente decreto per le AdSP, anche in ordine alle procedure di nomina degli organi e alle loro funzioni.”*

**Emendamento II**

Dopo il comma 16 dell'art. 6 della Legge 84/94, come sostituito dall'art. 5 dello schema di Decreto, è aggiunto il seguente:

*17. In fase di prima applicazione del presente decreto restano salve le procedure di modifica dell'Allegato “A” ai sensi dei precedenti commi 2, 2-bis e 2-ter del presente articolo.”*

**Testo coordinato****Art. 5**

*(Modifiche all'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84.)*

1. L'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 è sostituito dal seguente:

**“Art. 6.**

*(Autorità di sistema portuali)*

Sono istituite quindici Autorità di Sistema Portuale:

- a) del Mare Ligure occidentale;
- b) del Mare Ligure orientale;



- c) del Mar Tirreno settentrionale;
- d) del Mar Tirreno centro-settentrionale;
- e) del Mar Tirreno centrale;
- f) del Mar Tirreno meridionale e dello Stretto;
- g) del Mare di Sardegna;
- h) del Mare di Sicilia occidentale;
- i) del Mare di Sicilia orientale;
- l) del Mare Adriatico meridionale;
- m) del Mare Ionio;
- n) del Mare Adriatico centrale
- o) del Mare Adriatico centro-settentrionale;
- p) del Mare Adriatico settentrionale;
- q) del Mare Adriatico orientale.

**2. I porti rientranti nelle AdSP di cui al comma 1 sono indicati nell'allegato A, che costituisce parte integrante della presente legge, fatto salvo quanto previsto dai successivi commi 2-bis, 2-ter e 2-quater.**

**2-bis. Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in esito a richiesta motivata del Presidente della Regione interessata, possono essere apportate modifiche all'Allegato A al fine di consentire:**

- d) l'inserimento di un porto di rilevanza economica regionale all'interno del sistema dell'AdSP territorialmente competente;**
- e) la conferma, in fase transitoria e per un periodo non superiore a tre anni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, dell'autonomia amministrativa di Autorità Portuali già costituite ai sensi della l. 84/94;**
- f) lo spostamento di un porto da una AdSP ad altra AdSP d'intesa con la Regione nel cui territorio ha sede l'AdSP di destinazione.**

**2-ter. La richiesta della Regione per le finalità di cui alle lettere b) e c) del precedente comma 2-bis può essere avanzata non oltre due mesi dall'entrata in vigore del presente decreto.**

**2-quater. Con il DPCM di cui al comma 2-bis è disciplinato l'adeguamento delle Autorità Portuali confermate ai sensi della let. B) del medesimo comma, al nuovo regime giuridico previsto dal presente decreto per le AdSP, anche in ordine alle procedure di nomina degli organi e alle loro funzioni.**

3. Sede della AdSP è la sede del porto centrale, individuato nel Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell' 11 dicembre 2013, ricadente nella stessa AdSP. In caso di due o più porti centrali ricadenti nella medesima AdSP il Ministro indica la sede della stessa. Il Ministro, su proposta motivata della regione o delle regioni il cui territorio è interessato dall'AdSP, ha facoltà di individuare in altra sede di soppressa Autorità Portuale aderente alla AdSP, la sede della stessa.

[...]

16. Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n.400, previo parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, possono essere modificati i limiti territoriali di ciascuna delle istituite autorità di sistema portuale.



17. *In fase di prima applicazione del presente decreto restano salve le procedure di modifica dell'Allegato "A" ai sensi dei precedenti commi 2, 2-bis e 2-ter del presente articolo.*"

### Emendamento III

Al **comma 1 dell'art.1** dopo le parole "*dell'autorità marittima.*" aggiungere le parole "*Sono in ogni caso fatte salve le competenze delle Regioni a Statuto Speciale ai sensi dei rispettivi statuti speciali e delle norme di attuazione.*"

#### Motivazione

L'emendamento salvaguarda le competenze delle regioni a S.S. in relazione alla disciplina generale della l. 84/94.

#### Nuova versione del testo così come modificato

"All'articolo 1, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è inserito, in fine, il seguente periodo: "La presente legge disciplina, altresì, i compiti e le funzioni delle autorità di sistema portuale (AdSP), degli uffici territoriali portuali e dell'autorità marittima. ***Sono in ogni caso fatte salve le competenze delle Regioni a Statuto Speciale ai sensi dei rispettivi statuti speciali e delle norme di attuazione.***"

### Emendamento IV

Alla **lettera d, del comma 1, dell'Art.4** sostituire il periodo "*3-bis. Nei porti di cui al comma 1-bis, nei quali non è istituita l'autorità di sistema portuale, il piano regolatore è adottato dall'autorità marittima, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Tale 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. Il piano è quindi approvato dalla regione competente,*" con il seguente "*3-bis. Nei porti di cui al comma 1-bis, nei quali non è istituita l'autorità di sistema portuale, il piano regolatore è adottato dalla Regione di pertinenza o, ove istituita, dall'autorità di sistema portuale regionale, 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 regionali.*"

#### Motivazione

La prima parte tiene conto di AdSP che interessano porti di più regioni e introduce in ogni caso l'intesa sia con regione/i che comune/i interessati. La seconda parte è motivata dalla necessità che la nuova disciplina non contrasti con le disposizioni regionali che hanno già disciplinato in forma autonoma gli aspetti di programmazione e pianificazione dei porti di rilevanza economica regionale, e in particolare il procedimento di formazione e approvazione dei Piani regolatori portuali.

#### Testo coordinato

"d) il comma 3 è sostituito dai seguenti "*3. Nei porti di cui al comma 1 nei quali è istituita l'autorità di sistema portuale, il piano regolatore di sistema portuale è adottato dal comitato di gestione di cui all'articolo 9, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Tale 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. Il piano, esaurita la procedura di cui al presente comma, è approvato dalle regioni interessate, previa intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Qualora non si raggiunga l'intesa si applica la procedura di cui all'articolo 14-quater della legge 7 agosto 1990, n. 241.*

~~*3-bis. Nei porti di cui al comma 1-bis, nei quali non è istituita l'autorità di sistema portuale, il piano regolatore è adottato dall'autorità marittima, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Tale 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. Il piano è quindi approvato dalla regione competente, 3-bis. Nei porti di cui al comma 1-bis, 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 regionali.*~~

#### **Emendamento V**

*“Il Comma 7 dell’art. 5-bis della Legge 84/94 è abrogato.”*

#### Motivazione

Dal momento che la proposta di D.Lgs all’esame non è altro che un testo che modifica la Legge 84/94 si propone l’abrogazione del comma 7 dell’art. 5-bis della Legge 84/94 che tratta, nella legge, il tema della pianificazione all’interno di un articolo che invece riguarda la materia del dragaggio portuale. Si riporta per opportuna chiarezza il comma di cui si propone l’abrogazione.

*“7. Fermo restando quando previsto dal decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152, e successive modifiche, per i porti di categoria II, classe III, la regione disciplina il procedimento di adozione del Piano Regolatore Portuale, garantendo la partecipazione delle province e dei comuni interessati.”*

#### **Emendamento VI**

Alla lettera f, del comma 1, dell’Art.4 il periodo: *“Le modifiche che costituiscono adeguamenti tecnico-funzionale del Piano Regolatore di Sistema Portuale, che non alterano in modo sostanziale la struttura del Piano Regolatore in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale, ”* sono sostituite dalle seguenti *“La Regione e il Comune interessati possono proporre al Presidente del Comitato di gestione, che lo sottopone al Comitato per la sua eventuale adozione, promuove varianti stralcio concernenti la qualificazione funzionale del singolo scalo marittimo. Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del Piano Regolatore di Sistema Portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionale del Piano Regolatore di Sistema Portuale e”*.

#### Motivazione

L’emendamento è finalizzato a garantire che un’AdSP, attraverso specifiche varianti, favorisca un margine di flessibilità di intervento ai singoli scali marittimi che ne fanno parte.



### Testo coordinato

*“al comma 5, dopo le parole: “dei porti” sono inserite le seguenti: “di cui ai commi 1 e 1-bis” ed è, infine, aggiunto il seguente periodo: “Le varianti al Piano regolatore di Sistema Portuale seguono il medesimo procedimento previsto per l’adozione del Piano Regolatore di Sistema Portuale. La Regione e il Comune interessati possono proporre al Presidente del Comitato di gestione, che lo sottopone al Comitato per la sua eventuale adozione, promuove varianti stralcio concernenti la qualificazione funzionale del singolo scalo marittimo. Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del Piano Regolatore di Sistema Portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionale del Piano Regolatore di Sistema Portuale e sono adottate dal Comitato di gestione dell’AdSP, previo acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte del Comune o dei Comuni interessati. Sulla proposta è, altresì, acquisito il parere dei Comitati tecnico - amministrativi dei competenti Provveditorati alle Opere Pubbliche o del Consiglio Superiore dei lavori pubblici;”*

### **Emendamento VII**

*Al punto 3, comma 1 dell’Art. 5 (nuova versione Art. 6) sostituire le parole “, nonché quella vigente per i punti franchi esistenti in altri ambiti portuali” con le seguenti “. Sono fatte salve, altresì, le discipline vigenti per i punti franchi delle zone franche esistenti in altri ambiti portuali.”.*

### Motivazione

Oltre al porto di Trieste, vi sono “free zone” riconosciute come tali dall’Unione Europea nell’ambito della cd. “Direttiva Dogane”. Con la proposta emendativa si propone di puntualizzare più efficacemente che anche le discipline esistenti in altri porti dotati di zone franche.

### Testo coordinato

*“13. È fatta salva la disciplina vigente per i punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste, ~~nonché quella vigente per i punti franchi esistenti in altri ambiti portuali.~~ Sono fatte salve, altresì, le discipline vigenti per i punti franchi delle zone franche esistenti in altri ambiti portuali. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, sentita l’AdSP territorialmente competente, con proprio decreto stabilisce l’organizzazione amministrativa per la gestione di detti punti.”*

### **Emendamento VIII**

*Alla lettera l del co. 5 dell’Art. 9 della l. 84/94 così come sostituito dall’art. 9 dello schema di d.lgs. aggiungere, alla fine, le parole “e gli strumenti di valutazione dell’efficacia, della trasparenza, del buon andamento della gestione dell’Autorità di Sistema Portuale;”*

### Motivazione

L’emendamento proposto introduce tra le funzioni del Comitato l’approvazione di strumenti di valutazione complessiva ed organica delle performance portuali (in termini di servizi ed efficienza del sistema-porto ma anche dell’organizzazione dell’Autorità di Sistema Portuale, traguardando l’applicazione di KPIs specifici e misurabili).



### Testo coordinato

*"l) delibera il recepimento degli accordi contrattuali relativi al personale dell'AdSP e gli strumenti di valutazione dell'efficacia, della trasparenza, del buon andamento della gestione dell'Autorità di Sistema Portuale;"*

### **Emendamento IX**

**Al co. 2 dell'Art. 11-bis della l. 84/94 così come sostituito dall'art. 12 dello schema di d.lgs.** aggiungere la lettera "e) alla composizione degli strumenti di cui all'art. 9 c. 5 lettera l, ultimo periodo."

### Motivazione

Coerentemente con la proposta emendativa dell'art. 9 c. 5, potenzia le funzioni di vigilanza del Tavolo di partenariato.

### Testo coordinato

*"2. Il Tavolo ha funzioni consultive di partenariato economico sociale in ordine:*

- a) all'adozione del piano regolatore di sistema portuale;*
- b) all'adozione del piano operativo triennale;*
- c) alla determinazione dei livelli dei servizi resi nell'ambito del sistema portuale dell'AdSP nonché alla tematica relativa all'organizzazione del lavoro in porto; in tal caso la composizione del tavolo è integrata dai rappresentanti dei lavoratori delle AdSP;*
- d) al progetto di bilancio preventivo e consuntivo;*
- e) alla composizione degli strumenti di cui all'art. 9 c. 5 lettera l, ultimo periodo."*

### **Emendamento X**

Dopo il **co. 2 dell'art. 11-ter del decreto legislativo** è aggiunto il seguente:

*"3. Nell'ambito delle attività a cui è preposto il Tavolo nazionale di Coordinamento delle AdSP, ai sensi dell'art. 4 del D.Lgs. 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 AdSP, 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 e aeree, anche ai fini delle loro integrazioni ai Corridoi europei e alle rotte del commercio internazionale."*

### Motivazione

L'emendamento proposto introduce, nell'ambito delle attività assegnate al Tavolo nazionale di Coordinamento delle AdSP istituito con l'art. 11-ter introdotto all L. 84/94 dall'art. 12 del decreto-legislativo, quella di definire e approvare 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 AdSP, 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 e aeree, anche ai fini delle loro integrazioni ai Corridoi europei e alle rotte del commercio internazionale.





Testo coordinato

Art. 12

(Integrazioni alla legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. Dopo l'articolo 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono inseriti i seguenti:

“[...]

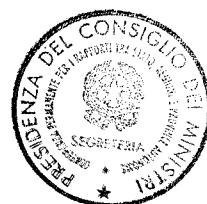
Art. 11-ter

(Tavolo nazionale di coordinamento delle AdSP)

2. Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito il Tavolo 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 concessione del demanio marittimo nonché le strategie di marketing e promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale. Il tavolo è composto dai Presidenti delle AdSP ed è coordinato da un soggetto nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, avente comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. 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. L'emolumento del Presidente, determinato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, è 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.”.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono disciplinate le attività del Tavolo, di cui all'articolo 11-bis della legge n. 84 del 1994, come inserito dall'articolo 12 del presente decreto, sulla base degli indirizzi generali contenuti nel Codice europeo di condotta sul partenariato di cui al Regolamento delegato (UE) n.240/2014.

4. ***Nell'ambito delle attività a cui è preposto il Tavolo nazionale di Coordinamento delle AdSP, ai sensi dell'art. 4 del D.Lgs. 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 AdSP, 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 e aeree, anche ai fini delle loro integrazioni ai Corridoi europei e alle rotte del commercio internazionale.***



MP