

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

DL Trasporti, l'ultima bozza premia i terminalisti ma non (tutti) gli armatori

Nicola Capuzzo · Tuesday, August 31st, 2021

Alle porte della ripresa dell'attività legislativa ha cominciato a circolare in queste ore una nuova bozza del cosiddetto DL Trasporti bis (ora DL Mims), di cui si erano perse le tracce prima dell'interruzione agostana anche in ragione del fatto che alcuni provvedimenti erano [stati già inseriti](#) in altre normative.

Non a caso sono molte le novità, anche limitandosi al solo settore marittimo-portuale (art.4).

Non è il caso delle modifiche al decreto legislativo 53 del 2011, che disciplina la ricezione delle norme europee in materia di ispezioni alle navi che approdano nei porti comunitari. Si tratta di un intervento tecnico su una norma molto specialistica, riguardo cui vale la pena menzionare almeno la cancellazione della esclusione di operazioni e servizi portuali dal campo di applicazione della normativa. In sostanza, cioè, le operazioni rientranti nell'articolo 16 della legge 84/94 rientreranno nell'interfaccia nave/porto e potranno quindi essere oggetto di attività ispettive.

Il secondo comma è dedicato all'ampliamento della giurisdizione delle Autorità di Sistema Portuale di Cagliari (ad Arbatax) e Palermo (a Porto Rifugio e Porto Isola di Gela).

Novità assoluta al comma 3, dove si stanziavano – attingendo a un fondo costituito nel 2009 – 37 milioni di euro destinati all'Adsp di Messina fra 2021 e 2023 per la realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari per aumentare la capacità di accosto per le unità adibite al traghettamento nello Stretto di Messina, nonché i servizi ai pendolari.

Giallo al comma successivo. Si prevede – come nelle bozze circolanti due mesi fa – la correzione del DL Agosto che renderà effettivamente fruibile il fondo da 50 milioni di euro (già rinforzato con altri 20 milioni per il 2021) stanziato un anno fa a favore del settore traghetti per “compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri trasportati nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020”.

Come voleva Bruxelles la misura non sarà riservata “alle imprese armatoriali che operano con navi di bandiera italiana” ma destinata “alle imprese armatoriali con sede legale ovvero aventi stabile organizzazione nel territorio italiano che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero navi battenti bandiera di Stati dell'Unione

europea o dello Spazio economico europeo”. L’intervento, come detto, sblocca il fondo, con effetti minimi sulla platea effettiva dato che gli ulteriori beneficiari saranno di fatto i pochi ro-pax noleggiati in bareboat da compagnie italiane e mantenuti in bandiera comunitaria (per giunta attivi nel cargo, meno soggetto a cali di fatturato sostanziali).

La differenza rispetto alle [bozze precedenti](#) è che è sparita analoga previsione per il provvedimento del DL Agosto che avrebbe consentito l’esonero dal versamento dei contributi previdenziali e assistenziali dovuti per legge per il personale marittimo anche alle navi attive nel cabotaggio e iscritte nei registri nazionali.

Il quinto comma soddisfa le richieste del mondo dei concessionari portuali, terminalisti passeggeri in primis. Si prevede infatti la possibilità (sancita col DL Rilancio del 2020) per le Autorità di Sistema Portuale di ridurre i canoni concessori anche per il 2021 a fronte di significativi cali di fatturato registrati nel periodo gennaio-luglio 2021 rispetto al gennaio-luglio 2019. Inoltre gli stessi soggetti (tutti i soggetti concessionari e autorizzati) potranno attingere a eventuali risorse residue del fondo da 30 milioni stanziato proprio dal DL Rilancio (compresi i 24 milioni riservati l’anno scorso agli ormeggiatori).

Comma 6 dedicato ai motopescherecci ed esegesi improba per il comma 7, che prevede che “Alle navi e traghetti impiegati per i collegamenti marittimi da e per l’arcipelago delle Isole Tremiti si applichi la medesima disciplina prevista dall’articolo 9 – quater del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87, per le navi e i traghetti impiegati per i collegamenti marittimi nello Stretto di Messina”. Peccato però che nel testo vigente del DL citato non esista alcun articolo 9 – quater né si menzioni mai lo Stretto di Messina. Il riferimento potrebbe essere alla promessa espressa dal titolare del dicastero Enrico Giovannini a inizio agosto di escludere lo Stretto dall’obbligo di green pass, promessa che non ha però ancora avuto traduzione normativa .

Aggiornamento del 1 settembre 2021. In Gazzetta Ufficiale è stato pubblicato il DL 6 agosto 2021, n. 111 che modifica il DL 52/2021 introducendovi l’articolo 9 – quater di cui sopra: come ipotizzato si tratta della norma che esclude i collegamenti sullo Stretto di Messina e quelli fra Tremiti e continente dall’obbligo di green pass per i passeggeri, equiparandoli a servizi di trasporto pubblico locale.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, August 31st, 2021 at 10:09 pm and is filed under [Navi](#), [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.