

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Nel decreto Infrastrutture ecco gli emendamenti per terminalisti e armatori (ma non solo)

Nicola Capuzzo · Tuesday, October 19th, 2021

Dovrebbe cominciare domani (20 ottobre) la votazione delle Commissioni Trasporti e Ambiente sugli emendamenti selezionati (cioè scelti dai gruppi parlamentari fra i molti presentati per sottoporli al voto) al cosiddetto [Decreto Infrastrutture](#), il cui iter di conversione è in corso alla Camera.

Molto di quanto chiesto dalle lobby imprenditoriali del settore marittimo-portuale è stato inserito in proposte avanzate da una o più componenti della maggioranza, con buona possibilità quindi di essere approvato. Diversi deputati del Partito Democratico, ad esempio, hanno recepito la richiesta di Confitarma e Assarmatori di [intervenire](#) per lo sblocco del sostegno alle compagnie armatoriali con navi iscritte al primo registro, stanziato dal DL Agosto del 2020 e rimasto ad oggi inattuato.

Firme bipartisan, poi, sull'emendamento che serve a estendere a tutto il 2021 il periodo da considerarsi per la riduzione dei canoni di terminalisti, imprese portuali e altri soggetti autorizzati, mentre sono Pd e Italia Viva a sottoscrivere due emendamenti leggermente differenti ma volti entrambi a rimpolpare i sostegni stanziati per gli articoli 17. Pd, Lega e Coraggio Italia cofirmano inoltre [un'altra misura cara ai terminalisti](#), vale a dire i prolungamenti (ulteriori: già il DL Rilancio dispose nel 2020 in tal senso) per effetto Covid delle concessioni. Ad essi si aggiungono anche Forza Italia e M5S nel chiedere che anche a terminalisti e imprese portuali, come già alle compagnie portuali, le Autorità di Sistema Portuale possano erogare aiuti tratti dalle tasse portuali per il finanziamento dei prepensionamenti (senza i vincoli della legge vigente, che se non altro prevede un tetto e l'onere per gli enti di redigere il piano dell'organico del porto e piani operativi di intervento ad hoc).

Più 'solitarie' le firme apposte a emendamenti di altro genere. Sulla scorta del testo originario che amplia le giurisdizioni delle Adsp di Palermo (a Gela) e Cagliari (a Portoscuso, Portovesme e Arbatax), un deputato del M5S propone lo spaccettamento dell'ente sardo in due (come nel pre-riforma), la Lega vorrebbe aggiungere Saline Joniche a Gioia Tauro e Licata (oltre a Gela) a Palermo, obiettivo quest'ultimo condiviso con altri colleghi del M5S che però vorrebbero anche Siracusa e Pozzallo dentro l'Adsp di Catania. Il tutto naturalmente a fini di consenso territoriale, dal momento che uno scalo rientrante in Adsp ha ben più chance di beneficiare di fondi romani rispetto a uno fuori. C'è anche chi (una deputata di Articolo Uno) chiede di aumentare i fondi destinati dal testo originario 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. E chi (una deputata M5S) auspica che in Comitato di Gestione sieda anche “un componente designato dal sindaco di ciascuno dei comuni inclusi nell’Autorità di sistema portuale i cui porti siano sede di Capitaneria di Porto”.

Sul fronte delle demolizioni sono bipartisan le firme a un emendamento che precisa le definizioni delle [norme in materia](#) contenute nell’ultima legge di bilancio, mentre è solo Italia Viva a proporre lo stanziamento di un megafondo da 275 milioni di euro a beneficio degli armatori per l’incentivazione alla demolizione ed è solo il M5S a chiedere lo scioglimento di Uirnet e l’assorbimento delle sue funzioni in capo al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. Un emendamento dei relatori designa la Capitaneria quale “autorità nazionale competente che agisce come coordinatore nazionale per l’interfaccia unica marittima europea”, mentre sono del Pd due interventi per modificare i concorsi per i piloti e per dotare le Adsp di risorse adeguate a fronteggiare i contenziosi sull’esposizione all’amianto.

Sostegno multipartitico infine a un emendamento volto ad incentivare l’uso del cold ironing, mentre sono targate M5S due misure in materia di dragaggi (facilitazione del riutilizzo dei materiali) e convenzione ex Siremar (sottrazione alla Regione Siciliana di alcune prerogative di gestione).

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, October 19th, 2021 at 6:59 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.