

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Dl Infrastrutture: armatori accontentati, terminalisti e portuali no. Livorno protesta

Nicola Capuzzo · Thursday, October 21st, 2021

Detto che oggi è in calendario un'altra sessione di voto, le Commissioni Trasporti e Ambiente della Camera hanno ieri approvato una minima parte degli emendamenti al Dl Infrastrutture (o Dl Trasporti) di materia marittimo-portuale che erano stati [segnalati dai gruppi](#) (compresi molti di quelli segnalati da un ampio numero di deputati di diversi partiti di maggioranza).

Brindano gli armatori, che incassano la riformulazione dell'articolo 88 del Dl Agosto 2020, con cui vengono sbloccate le risorse stanziate l'anno scorso a sostegno delle compagnie con navi iscritte ai registri nazionali e attive nei servizi di cabotaggio marittimo, di rifornimento dei prodotti necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché di deposito e assistenza alle piattaforme energetiche nazionali.

Promosso l'emendamento che designa la Capitaneria quale “autorità nazionale competente che agisce come coordinatore nazionale per l'interfaccia unica marittima europea”, quello che precisa alcune definizioni delle norme in materia di demolizione contenute nell'ultima legge di bilancio, e quelli che inseriscono Saline Joniche nella giurisdizione dell'Autorità di Sistema Portuale di Gioia Tauro e gela e Licata in quella di Adsp Palermo.

Fra i molti bocciati, tutto il pacchetto relativo a potenziamento e prolungamento dell'articolo 199 del DL Rilancio 2020, dedicato ai vari soggetti operanti nei porti. Una scelta ascritta con una dura nota dai deputati del Partito Democratico Davide Gariglio e Andrea Romano all'esecutivo: “Consideriamo estremamente grave il rifiuto del Governo, e in particolare del Ministro dell'Economia, di accogliere gli emendamenti al Dl Trasporti con i quali si fornirebbero risorse e strumenti di sostegno al lavoro portuale, alle imprese e alle Autorità di Sistema Portuale”

I due parlamentari hanno anche ventilato la possibilità di agitazioni a seguito della bocciatura dei loro emendamenti: “Il rifiuto del Governo di discuterne nel merito rischia di tradursi in un danno pesantissimo per un settore fondamentale dell'economia italiana, di fronte al quale è del tutto comprensibile la mobilitazione delle organizzazioni di categoria. Ci attendiamo dunque un rapido ripensamento da parte del Governo”.

A livello sindacale la possibilità di proclamazione di uno stato di agitazione non ha trovato riscontro a livello nazionale, ma solo locale, dato l'impatto che la norma avrebbe avuto soprattutto

a Livorno (città di Romano) e soprattutto per Gruppo Cpl e per la sua partecipata al 50% Cilp, come confermato dal segretario generale della Filt Cgil di Livorno Giuseppe Gucciardo: “Nelle prossime ore convocheremo delegati e lavoratori e ci confronteremo. Certo è un fatto che, di fronte a un settore come quello portuale, dimostratosi serio e resistente anche nel momento della massima difficoltà portata dalla pandemia, l'unica attenzione del Governo è volta agli armatori, che dei porti stanno diventando sempre più i veri padroni”.

A confermare il ‘tailor-made’ sui concessionari di Livorno anche le parole del presidente della locale Adsp, Luciano Guerieri, finora l'unico fra i suoi colleghi a pronunciarsi sulla questione (e pure quelle analoghe del sindaco Luca Salvetti, anch'esso caso unico in Italia): “Avevamo scritto ad Assoporti chiedendo di intercedere presso il Governo perché ci fosse consentito di disporre anche per il 2022 della contestuale riduzione dell'importo dei canoni concessori per le nostre imprese. Purtroppo, nonostante l'impegno dell'Associazione dei Porti Italiani, al momento la risposta del Governo è stata del tutto negativa”.

“Accantonato” anche un emendamento dei relatori del provvedimento (cioè del Governo), che nel proporre una ridefinizione dell'articolo 5 della legge 84/94 (disciplina di Dpss e Prp: Documento di pianificazione strategica di sistema e Piano Regolatori Portuali), prevede fra l'altro per le Adsp con Piani Regolatori Portuali antecedenti al 1994 che, “laddove il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale ravvisi la necessità di realizzare opere in via d'urgenza, il piano operativo triennale di cui all'articolo 9, comma 5, lettera a), possa definire, in via transitoria, la destinazione funzionale di alcune aree”. Una previsione, per il momento rimasta lettera morta, disegnata ad hoc per le esigenze di Venezia e del nuovo terminal crociere di Marghera.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, October 21st, 2021 at 12:46 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.