

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Finanziaria ricca di sussidi per terminalisti, imprese portuali e armatori

Nicola Capuzzo · Monday, December 12th, 2022

L'effetto della pandemia sui traffici portuali, come [dimostrato dai dati Assoporti](#) relativi al primo semestre 2022, è finito praticamente ovunque col ritorno ai volumi precovid, ma le imprese del comparto continuano ad esser ritenute meritevoli di sussidio, anche dal nuovo Parlamento.

Significativo, infatti, il numero di emendamenti alla Legge di Bilancio selezionati – che verranno cioè sottoposti al voto – dalle diverse forze politiche. La maggioranza, con un gruppetto di deputati di Fratelli d'Italia, ne ha presentato uno che prevede per il 2023 la non applicazione a terminalisti e imprese portuali dell'aggiornamento Istat dei canoni (per la quale un separato emendamento prevede una compensazione di 15 milioni di euro per le Autorità di Sistema Portuale) e la restituzione di quanto versato per tale voce nel 2022 fino a un massimo di 10 milioni di euro.

L'emendamento, inoltre, contiene una serie di altri commi particolarmente interessante per i terminalisti, dato che darebbe loro la possibilità di presentare istanze per ritoccare i propri impegni concessori, in termini di durata, canoni e investimenti, “al fine di poter far fronte a effetti derivanti da eventi imprevedibili”, sulla base di “una relazione tecnica che dia atto della necessità degli interventi aggiuntivi e della imprevedibilità degli eventi sopravvenuti”. Malgrado la previsione del placet da parte della Commissione Europea, tuttavia, tali commi sono già stati dichiarati inammissibili, così come quelli che avrebbero inserito fra i lavori usuranti beneficiari di pensionamento anticipato i “lavoratori portuali a turni svolgenti le seguenti mansioni: gruista; addetto a rizzaggio e derizzaggio; operaio di manutenzione o di officina addetto a manutenzione e riparazione di gru banchina e piazzale” e i “conducenti di veicoli pesanti utilizzati nella movimentazione e traslazione dei carichi nell'ambito delle operazioni portuali”.

Terminalisti e, nel secondo caso, anche imprese portuali e fornitori di manodopera temporanea si possono tuttavia consolare con altre due misure contenute nell'emendamento: la prima rende non più discrezionale (da parte delle Autorità di Sistema Portuale) il riconoscimento di sconti sui canoni “in funzione del raggiungimento di specifici obiettivi di traffico ferroviario portuale generato”, stanziando 10 milioni di euro per compensare gli enti. La seconda (che ricalca uno specifico emendamento analogo selezionato dal Movimento 5 Stelle) crea un fondo da 11 milioni di euro in quattro anni per “per l'incentivazione alla qualificazione del lavoro portuale”, mirato a formazione e riqualificazione del personale delle suddette imprese.

Porta invece la firma di alcuni deputati della Lega Nord un emendamento che, [come aveva assicurato](#) il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, ripristina il finanziamento di 25 milioni di euro ciascuno per il 2023 per Marebonus e Ferrobonus, attingendo non più alle risorse dedicate all'intermodalità ferroviaria bensì alle generiche fonti di finanziamento della legge di bilancio.

Quanto alle opposizioni, sia il Partito Democratico che il M5S propone l'istituzione di un "un fondo per lo sviluppo di ciclovie urbane intermodali", il primo attingendo alle risorse generiche della finanziaria, il secondo al programma "autotrasporto e intermodalità" dello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

I 5S propongono poi l'istituzione di un "Fondo (da 100 milioni di euro, ndr) denominato 'Progetto Mediterraneo' con le seguenti finalità: avviare percorsi di qualificazione della fascia costiera; migliorare le interconnessioni tra porti, reti stradali e ferroviarie, per garantire un adeguato sistema di logistica integrata ed innovativa, anche attraverso lo sviluppo della cosiddetta smart logistic, favorire la ricerca per la produzione di imbarcazioni ad alimentazione elettrica e idrogeno, qualificando la filiera delle maestranze italiane nella nautica da diporto".

Alcuni deputati Pd, poi, auspicano, attingendo a un Fondo del Ministero dell'Economia per esigenze indifferibili, di rifinanziare per tre anni con 100 milioni di euro l'anno del Fondo per le infrastrutture portuali, il fondo amianto per i portuali (20 milioni l'anno per due anni), il fondo per la rimozione delle navi abbandonate dai porti (8 milioni l'anno per tre anni) e quello per lo smantellamento delle unità in disarmo della Marina militare (5 milioni l'anno per tre anni), il Marebonus (25 milioni l'anno per 4 anni), nonché di autorizzare la spesa "di 35 milioni di euro per l'anno 2023 e 35 milioni di euro per l'anno 2024 in favore dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale per l'adeguamento delle banchine operative – 4° stralcio. È altresì autorizzata la spesa di 10 milioni di euro per l'anno 2023 e 9 milioni di euro per l'anno 2024 per l'approfondimento dei canali Candiano e Baiona, l'adeguamento delle banchine esistenti, la realizzazione nuovo terminal in penisola Trattaroli e l'utilizzo materiale estratto – 1° e 2° stralcio".

Da segnalare infine un emendamento della Lega per garantire al presidente dell'Adsp di Genova-Savona la "gestione diretta" e di natura commissariale ("in deroga ad ogni disposizione di legge diversa da quella penale") dell'impianto funiviario fra il porto di Savona e San Giuseppe di Cairo.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, December 12th, 2022 at 9:00 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.