

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

All'Agorà del Pd sui porti un mare di richieste: "Pnrr: meno opere, meglio finanziate"

Nicola Capuzzo · Tuesday, March 8th, 2022

Con quasi venti relatori chiamati a discettare per circa 5 minuti a testa di un tema tanto ampio quanto vago – “Porti aperti, competitivi e regolati: un asset strategico per la ripresa economica italiana” – non sarà semplice per i parlamentari del Partito Democratico attivi sui temi marittimo-portuali (Davide Gariglio, Chiara Braga, Alberto Pagani, Andrea Romano), organizzatori di un’agorà dedicata all’economia portuale, trovare un bandolo, se non proprio una sintesi, fra i desiderata espressi da così numerose categorie, affini spesso solo per lo scenario del palco su cui si esibiscono.

Fra i tanti spunti, i più inauditi (in senso letterale, quindi nuovi) sono parsi quelli offerti dal past president di Confetra, Nereo Marcucci, che ha messo in guardia sul furore infrastrutturale-trasportistico del Pnrr: “Servono meno opere ma meglio finanziate. Già sarebbe stato difficile rispettare tutto quanto ventilato coi costi di un anno fa, ma coi rincari registrati nelle materie prime in questi mesi si rischiano gare deserte a decine. Senza dimenticare, per restare ai porti, che in Italia si sono movimentati 500 milioni di tonnellate di merce nel 2010 e 490 nel 2019, pur avendo investito miliardi in quel decennio. Alla luce delle dinamiche emerse in questi ultimi 3-4 anni, fra autarchia trumpiana, pandemia ed ora guerra, i paradigmi dello scambio via mare potrebbero essere mutati stabilmente: forse, affinché sia profittevole, bisognerebbe ricalibrare l’investimento pubblico sulla ripresa della manifattura e della manifattura in banchina”.

Per il resto nel pot pourri dem hanno trovato spazio tutti gli argomenti di più stretta attualità. Luigi Merlo (Federlogistica), stigmatizzata la disarticolazione fra Palazzo Chigi e Mims (“il primo col Ddl Concorrenza ha cancellato la previsione dell’emanazione di un regolamento ministeriale sulle concessioni portuali, il secondo continua a parlare del regolamento come una riforma cardine del Pnrr”), ha evidenziato come il “tema” concessorio “riguardi non tanto le modalità di rinnovo quanto l’uniformità di trattamento”.

A fargli eco i vertici delle associazioni sorelle (perché parte del mondo Confrasporti) Federico Barbera (Fise Uniport) e Stefano Messina (Assarmatori), il cui intervento ha nuovamente messo in luce – era già successo in una recente tornata di [audizioni parlamentari](#) – come il focus di questo ramo del cluster si stia spostando dal comma 7 dell’articolo 18 al tema delle tariffe (terminalistiche e dei servizi tecnico-nautici) e della conformità al Regolamento Ue 352/2017, per quanto anche l’autoproduzione e la riforma della sua disciplina firmata proprio da Gariglio col Dl Rilancio

restino attenzionate.

Anche, da un'altra prospettiva, dal sindacato. Soffermatosi inoltre, con Stefano Malorgio (Filt Cgil) e Claudio Tarlazzi (Uiltrasporti), sull'esigenza (a valle del contenzioso con l'Ue) di preservare la natura pubblica delle Autorità di Sistema Portuale, e con Maurizio Diamante (Fit Cisl) su "possibili estensioni delle prerogative degli articoli 17" e sulla necessità di dare attuazione "oltre che alla norma sull'autoproduzione a quella in più lungo stand by sulla sicurezza (d.lgs 272/1999)".

Se Mario Mattioli (Confitarma) si è concentrato sui temi più caldi alla categoria (**correttivi** al Decreto Flotte, estensione Registro Internazionale, perplessità su Naspi e dibattito Ue in materia di salario minimo), concedendosi l'invito al legislatore all'istituzione di un Ministero del Mare (sul modello francese, "ben noto al segretario Pd Enrico Letta", presente all'incontro), Luca Becce (Assiterminal) ha parlato di Costituzione, natura delle Adsp e rapporto fra regolazione e vigilanza amministrativa: "Il titolo V, la concorrenza di Stato e Regioni, impediscono la piena attuazione della riforma Delrio: l'ipotizzata trasformazione degli enti portuali in Spa a controllo degli enti locali, peggiorerebbe la situazione, quando la direzione dovrebbe essere quella di solidificare la capacità strategica dello Stato. Che dovrebbe anche riprendere in mano il pallino della regolazione delle concessioni, lasciando all'Autorità di regolazione dei trasporti e ad altre entità la sola attività di verifica amministrativa".

Affini, infine, le posizioni su questi temi di Rodolfo Giampieri, presidente di Assoporti, che ha suggerito agli interlocutori dem di proseguire "sulla strada delle semplificazioni, al fine di evitare duplicazioni di competenze e rendere più certi i tempi delle risposte che le Adsp chiedono ad altri enti, recuperando ad esse autonomia amministrativa oltre che finanziaria, sull'esempio di quanto fatto col Decreto Infrastrutture, ahimè **impugnato innanzi la Corte Costituzionale** anche dalla Regione Friuli dopo la Regione Toscana. Da ricordare in tal senso la riforma della disciplina dei dragaggi **bloccata** dal Mite".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, March 8th, 2022 at 10:30 am and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

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