

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Scontro Antitrust – sindacati su autoproduzione e scambio di manodopera in banchina

Nicola Capuzzo · Tuesday, July 4th, 2023

Anche quest'anno l'Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato è intervenuta su materie portuali con una serie di suggerimenti a Parlamento e Governo, declinati nell'annuale segnalazione alle Presidenze di Senato, Camera e Consiglio dei Ministri, consueto prodromo alla redazione della Legge Annuale per il Mercato e la Concorrenza anno 2023 (anche se ancora deve essere varata quella per il 2022; [potete leggere qui](#) la segnalazione).

Oggetto primario delle osservazioni dell'Antitrust è il cosiddetto “emendamento Gariglio” che, modificando la legge portuale nel 2020, ha disciplinato in modo chiaro la facoltà degli armatori di ricorrere all'autoproduzione delle operazioni di carico e scarico, limitandola all'indisponibilità, lato terra, di imprese o compagnie portuali e prevedendo, per il bordo, l'obbligo, in tale eventualità, di dotarsi di personale specificatamente individuato e retribuito per tali mansioni.

Un “gravoso requisito per i vettori marittimi” quello di pagare i lavoratori, dato che, sottolinea l'Antitrust, tale pratica “comporta costi supplementari per il vettore”. Più conveniente affidarlo gratuitamente ai marittimi, da cui il suggerimento di riscrivere la norma in questione, naturalmente “al fine di sostenere la competitività dei porti italiani, anche rispetto ai porti limitrofi di altri Stati membri in cui è possibile fare ricorso all'autoproduzione con maggiore libertà”. Senza però indicare quali siano tali porti né quanti trailer vengono scaricati a Marsiglia (dove, tra parentesi, non si può autoprodurre) invece che a Genova e si fanno 400 km di camion aggiuntivi per la scarsa competitività degli scali italiani.

Ad abundantiam l'Agcm ha poi riproposto quanto suggerì a latere della riscrittura dell'articolo 18 della legge portuale che, nei porti di rilevanza nazionale e internazionale, rimosse il divieto di cumulare concessioni stabilendo quello di scambiare manodopera “tra le diverse aree demaniali date in concessione alla stessa impresa o a soggetti comunque alla stessa riconducibili”, con la ratio che la competitività di terminal e quindi porti si giochi anche sulla concentrazione e ottimizzazione delle voci di costo, fatta costituzionalmente eccezione per quella relativa al lavoro. Ma “l'attuale formulazione del comma 9 dell'articolo 18 nel vietare lo scambio di manodopera limita la possibilità di generare efficienze ed economie di scala nei porti aperti alla competizione internazionale, attenuando in maniera significativa gli effetti positivi che il cumulo di più concessioni nei principali porti italiani può produrre” argomenta l'authority, da cui il suggerimento di rimuovere il divieto di scambio.

Veemente la reazione di Filt Cgil per bocca del segretario nazionale Amedeo D'Alessio: "Risulta davvero incomprensibile come l'Autorità non abbia minimamente analizzato i reali pericoli per l'integrità del principio della concorrenza e quali siano le vere distorsioni che possono mettere in pericolo l'aspetto pubblicistico e l'interesse generale del nostro sistema portuale. La norma attuale sull'autoproduzione tutela la sicurezza dei lavoratori portuali e marittimi, evitando che si diffondano forme di concorrenza sleale tra le imprese o vere pratiche di dumping sociale e salariale. L'Antitrust va oltre e dichiara sbagliato limitare lo scambio di personale tra le diverse aree demaniali, previsto dall'articolo 18 della legge 84/94, proponendone la cancellazione con una modifica che, al contrario, incentiverebbe situazioni di monopolio e cartelli tra imprese attraverso il controllo, dello stesso soggetto all'interno del porto, di intere fette di mercato".

D'Alessio arriva a chiedersi "se sia davvero utile al Paese un'Autorità che anziché regolare il mercato ne facilita la deregolamentazione senza minimamente occuparsi delle posizioni dominanti che si stanno già configurando non solo nel settore marittimo e portuale. Si accantoni la segnalazione dell'Antitrust e si apra una discussione sui vari temi che necessitano di un approfondimento a partire dalla più volte annunciata riforma della portualità, altrimenti saremo pronti ad attivarci in tutte le sedi ed i tutti i modi consentiti al fine di tutelare il mondo del lavoro regolato dei porti".

Sulla stessa linea Uiltrasporti, con una nota a firma del segretario generale Claudio Tarlazzi e del segretario nazionale Marco Odone "Consideriamo l'intervento richiesto dall'Antitrust al governo circa le limitazioni all'attività di autoproduzione nelle operazioni portuali di una gravità estrema. L'Antitrust dovrebbe tutelare la sana concorrenza nel Paese, invece la vediamo intervenire in un modo che alimenta dubbi rispetto alla genuinità delle considerazioni fatte. Per quanto riguarda la richiesta di limitare l'autoproduzione, la norma di legge è stata confermata di recente dal Tar della Liguria in linea con i principi del diritto comunitario e non prevede che i vettori siano esclusi dall'autoproduzione, ma al contrario siano autorizzati se in possesso di determinati requisiti, gli stessi requisiti previsti per il rilascio delle autorizzazioni alle imprese di imbarco e sbarco delle merci di cui all'articolo 16. Si tratta di una norma che fa chiarezza, tutela il lavoro nei porti e i lavoratori marittimi, che rischierebbero di essere iper sfruttati nelle fasi di operazioni a terra dopo quelle di navigazione". Quanto al divieto di scambio di manodopera "se il governo dovesse recepire quanto l'Antitrust chiede, determinerebbe un problema occupazionale e di salute e sicurezza in ambito portuale. Chiediamo pertanto che tali richieste non vengano recepite".

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, July 4th, 2023 at 8:00 pm and is filed under [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.