

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

L'Antitrust ripropone di consentire autoproduzione e scambio di manodopera in porto

Nicola Capuzzo · Thursday, January 9th, 2025

Con 4 pagine dedicate loro sulle 25 complessive, i porti si confermano al centro dell'attenzione dell'Antitrust, che ha appena diffuso le “proposte di riforma concorrenziale ai fini della legge annuale per il mercato e la concorrenza – anno 2024” presentate al Parlamento.

Delle quattro proposte ‘portuali’ quella che ha immediatamente acceso la discussione è quella intestata a “manodopera e autoproduzione”.

“Uno dei fattori che limitano la competitività dei porti italiani è il maggior tempo in media richiesto per le operazioni portuali, che si traduce in un maggior numero di giorni spesi in porto dalle navi e quindi in maggiori costi per le compagnie di navigazione” introduce il garante, senza indicare la provenienza dell'interessante statistica (presumibilmente l'ultimo bollettino Unctad, dove si riporta la seguente tabella con l'Italia sopra media, elaborata sulla base della [controversa classificazione](#) predisposta da Standard&Poor, peraltro con riguardo alla sola movimentazione di container).

Table IV. 3

**Time taken to move a container per port call by call size,
top 25 economies, 2023**

(Minutes)

Economy	<500	501–1000	1001–1500	1501–2000	2001–2500	2501–3000	3001–4000	4001–6000	>6000
China	3.4	1.8	1.2	0.9	0.8	0.7	0.6	0.5	0.4
United States	4.2	2.4	1.8	1.6	1.6	1.5	1.3	1.1	0.9
Republic of Korea	2.7	1.7	1.2	0.9	0.8	0.7	0.7	0.6	0.5
Singapore	3.3	1.7	1.2	0.9	0.8	0.7	0.6	0.5	0.4
Malaysia	3.0	1.9	1.2	0.9	0.8	0.6	0.6	0.4	0.3
Brazil	4.3	2.4	1.8	1.6	1.3	1.2	1.3	0.9	0.0
Spain	3.9	2.0	1.3	0.9	0.7	0.7	0.6	0.7	0.6
Germany	5.8	2.2	1.6	1.3	1.2	1.0	0.9	0.8	0.7
United Arab Emirates	5.0	2.1	1.5	1.0	0.9	0.8	0.6	0.6	0.5
Japan	2.5	1.3	1.0	0.9	0.9	0.9	0.9	-	-
Belgium	4.9	2.4	1.5	1.2	1.1	1.1	0.9	0.8	0.6
Hong Kong, China	2.6	1.5	1.0	0.9	0.8	0.6	0.5	0.6	-
United Kingdom	4.3	2.2	1.4	1.2	1.2	1.1	0.8	0.8	0.7
Panama	5.3	2.3	1.5	1.3	1.0	0.9	0.7	1.1	0.7
Kingdom of the Netherlands	7.8	2.6	1.7	1.3	1.0	0.9	0.8	0.7	0.5
Taiwan Province of China	2.7	1.5	1.1	1.1	0.8	0.9	0.6	0.5	-
Türkiye	5.4	3.4	2.7	1.9	1.9	1.9	1.5	1.1	-
Viet Nam	2.7	1.5	1.1	1.0	0.8	0.6	0.5	0.6	0.4
India	3.7	2.4	1.2	0.9	0.8	0.8	0.7	0.5	0.4
Italy	4.9	2.8	2.0	1.6	1.5	1.4	1.2	1.4	1.9
Australia	6.4	3.1	2.3	1.8	1.5	1.4	1.2	1.1	-
France	4.7	2.9	2.1	1.8	1.7	1.5	1.4	0.9	0.6
Thailand	3.2	2.7	1.3	1.1	0.9	0.9	0.7	0.7	0.6
Indonesia	3.7	2.2	1.7	1.3	1.0	0.9	0.8	0.7	-
Philippines	4.5	3.2	2.5	1.9	1.4	2.2	-	-	-
Average	4.2	2.2	1.6	1.2	1.1	1.0	0.9	0.8	0.6

Source: S and P Global Port Performance Programme.

Note: Nine call-size categories based on total number of containers moved during a port call, regardless of container size, ranging from <500 moves (first category) to >6,000 moves (last category).

La soluzione per l’Autorità garante del mercato e della concorrenza è “una maggiore flessibilità nell’uso della manodopera”, flessibilità oggi “limitata, tra le altre cose, dal divieto dello scambio di manodopera tra le diverse aree demaniali date in concessione alla stessa impresa o a soggetti comunque alla stessa riconducibili (...) e dalle pesanti restrizioni cui è stato assoggettato il ricorso all’autoproduzione”, sebbene quest’ultima non abbia nulla a che fare con la movimentazione di container e con le relative presunte inefficienze italiane.

Ad ogni modo la proposta è quella di modificare la legge portuale, rimuovendo il divieto di scambio di manodopera e modificando l’articolo 16 della legge portuale in modo che il ricorso all’autoproduzione sia a totale discrezione dell’armatore (e non più condizionato dall’eventuale indisponibilità di manodopera portuale).

La seconda proposta è quella di “avviare, ai sensi dei commi 14 e 15 dell’art. 6 della legge 84/1994, un processo di valutazione del numero e dei limiti territoriali delle Autorità di Sistema

Portuale”. In sintesi, cioè, l’Agcm è convinta dell’esigenza di aumentare le dimensioni giurisdizionali delle singole Adsp e di ridurre il numero complessivo, per consentire “a sistemi di porti più ampi di quelli gestiti da una sola delle Adsp attuali una scala operativa che permetta di competere a livello intramediterraneo (...), valorizzando nel contempo le diverse vocazioni dei porti gestiti dalle differenti Adsp”.

Il terzo capitolo è dedicato alle concessioni, con lo stigma per la pratica degli accordi sostitutivi e l’auspicio che le Adsp si muovano per tempo onde evitarli. Tema esteso alle istanze di parte in caso di proroga e rinnovo, laddove quelle dell’incumbent “pongono quest’ultimo in una situazione di vantaggio competitivo”. Anche in questo caso il suggerimento è quello di modificare l’articolo 18 della legge portuale, eliminando accordi sostitutivi e istanze di parte e prevedendo che le Adsp attivino procedure ad evidenza pubblica, per l’assegnazione delle aree portuali, “almeno 12 mesi prima della scadenza delle concessioni esistenti o non appena una nuova area portuale entri nella disponibilità dell’Adsp”.

La quarta proposta, infine, è quella di esplicitare il “recepimento dei principi di libero accesso alle infrastrutture portuali da parte degli utilizzatori individuato nel Regolamento (UE) 2017/352”, mediante l’inserimento nella legge portuale di un nuovo articolo che, oltre ad obblighi di trasparenza tariffaria, sancisca che “Per tutti i porti di cui all’art. 4, comma 3 (cioè tutti i porti di rilevanza economica almeno regionale, *ndr*), le condizioni di accesso agli impianti, alle installazioni e alle attrezzature del porto, ivi inclusa l’infrastruttura di cold ironing, praticate da gestori autorizzati e concessionari sono eque, ragionevoli e non discriminano tra utilizzatori”.

Immediata e veemente la reazione sindacale.

“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. È falso affermare che uno dei fattori che limitano la competitività dei porti italiani è il maggior tempo in media richiesto per le operazioni portuali” ha detto il segretario nazionale della Filt Cgil Amedeo D’Alessio.

“Il mercato regolato dei porti risulta l’elemento imprescindibile per un corretto funzionamento del sistema logistico portuale poiché non permette che singole società condizionino le tariffe e i prezzi al consumo ad esclusivo appannaggio dei propri interessi e a discapito di tutti, a partire dai lavoratori. Ci chiediamo, pertanto, 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” ha concluso il sindacalista auspicando l’accantonamento della proposta dell’Antitrust e ventilando, in caso contrario, il ricorso a iniziative di protesta.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Thursday, January 9th, 2025 at 4:42 pm and is filed under [Porti](#).
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.