

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## L'Antitrust insiste su autoproduzione e scambio di manodopera fra terminal

Nicola Capuzzo · Wednesday, April 16th, 2025

Un intervento “radicale” sulle banchine è “necessario”, considerato “lo scarso grado sia della concorrenza intra-portuale sia di quella interportuale”, e per attuarlo occorre fra l’altro “promuovere una maggiore flessibilità nell’uso della manodopera tra le diverse aree demaniali date in concessione alla stessa impresa” e “incentivare il ricorso all’autoproduzione”.

La magra incassata a inizio anno, quando nelle “proposte di riforma concorrenziale ai fini della legge annuale per il mercato e la concorrenza” rivolte al Parlamento si giustificarono tali finalità confondendo peculiarità e statistiche del terminalismo container con le modalità operative tipiche della movimentazione di rotabili, non è stata introiettata e ieri, nella relazione annuale sulla propria attività, l’Antitrust non ha corretto il tiro su scambio di manodopera fra terminalisti e ricorso al personale di bordo per le operazioni portuali anche in presenza di lavoratori di banchina a ciò dedicati.

Presso la Sala Koch di Palazzo Madama, il presidente dell’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato Roberto Rustichelli ha illustrato il lavoro svolto nel 2024, ricordando anche le altre proposte normative di ambito portuale-marittimo: “L’avvio del processo di valutazione del numero e dei limiti territoriali delle Autorità di sistema portuale, al fine di un migliore coordinamento degli investimenti, nonché di un accrescimento della scala operativa dei porti italiani”, la modifica “della legislazione in materia di procedure per l’affidamento delle concessioni di aree e banchine, eliminando il riferimento all’attivazione su istanza di parte e alla possibilità di addivenire alla stipula di un accordo sostitutivo”, “l’introduzione di esplicativi obblighi di equo trattamento e non discriminazione da parte dei concessionari”.

Sul fronte dell’attività di monitoraggio, verifica ed eventuale sanzionamento di comportamenti potenzialmente anticoncorrenziali, la relazione di Rustichelli, richiamando le decisioni su Terminal Darsena Toscana [prese a fine 2023](#), ha messo il focus sulle “infrastrutture portuali, interessate da un’evoluzione strutturale, spesso caratterizzata dall’integrazione verticale ‘a monte’ di operatori che esercitano un notevole potere nei mercati del trasporto marittimo”. E ha ricordato i maggiori interventi in materia intrapresi nel 2024.

Il primo è il caso Terminal San Giorgio – Messina con “l’imposizione di misure correttive al fine di garantire la parità di trattamento dei clienti, nonché di prevenire il deterioramento delle

condizioni di fornitura nel mercato dei servizi di terminal merci su rotabili”. Poi l'accertamento della “sussistenza di un'intesa illecita tra i [terminalisti \[napoletani](#) Conateco, Soteco e Flavio Gioia, ndr], che hanno concordato l'introduzione di una nuova voce tariffaria per i container in importazione, stabilendone l'importo e le modalità di applicazione”. Infine l'avvio di “un'istruttoria riguardante una possibile intesa restrittiva della concorrenza su alcune rotte tra il continente e le isole maggiori”, relativa all'ingresso di Msc nel capitale di Moby.

**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 Wednesday, April 16th, 2025 at 12:22 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.