

NO DI SINDACATI E TERMINALISTI

Concorrenza, scontro sui porti «Futuro a rischio, favoriti i grandi»

Sindacati e terminalisti di Fise Uniport criticano i contenuti del ddl Concorrenza sui porti italiani. Sotto accusa è l'abolizione del divieto ai terminalisti di ottenere più di una "licenza" per lo stesso tipo di merce. «Così si favoriscono gli oligopoli», dice la Filt Cgil. «I grandi fondi potranno comprarsi interi porti», sostengono i terminalisti. **GALLOTTI/PAGINA 8**

L'allarme per il decreto che consente più concessioni allo stesso operatore: «Non possiamo svendere i nostri scali»

Porti, protestano sindacati e terminal «Così il governo favorisce i monopoli»

IL CASO / 1

Simone Gallotti / GENOVA

Un fuoco di sbarramento così feroce non si vedeva da tempo. In fondo la posta in gioco, secondo i sindacati, è altissima: il futuro dei porti italiani. Accanto a loro l'altra associazione dei terminalisti, Fise Uniport, che si è recentemente rafforzata con l'ingresso di diversi operatori che hanno lasciato Assiterminal.

Il decreto Concorrenza del governo ha previsto infatti di eliminare un articolo della legge portuale - il famigerato "18 comma 7" - consentendo quindi il cumulo di concessioni in un unico operatore. La norma fino a oggi vieta ai terminalisti di ottenere più di una "licenza" per lo stesso tipo di merce nello stesso porto. «Franca-mente riteniamo eccessiva la riscrittura di quell'articolo - attacca duro Natale Colombo segretario nazionale della Filt Cgil - Perché non è chiaro l'intento se non il tentativo di favorire gli oligopoli. Infatti il mer-

cato del lavoro regolato dei porti andrebbe rafforzato e uniformato, non può essere fagocitato dagli enormi interessi economici che ruotano intorno all'intera filiera delle merci».

La parola che ha fatto scattare l'allarme è oligopolio. Il ragionamento è che senza quell'articolo nei porti la concorrenza rischia di sparire. A vantaggio di uno o pochi grandi operatori: «Nel trasporto pubblico locale dove si dovrebbero estendere i bacini per creare player nazionali come negli altri Paesi, non si fa niente. Dove invece c'è necessità di gestire gli operatori internazionali perché già ce ne sono abbastanza, si sopprime la legge che garantisce la regolamentazione - spiega Salvatore Pellicchia, numero uno della Filt Cisl nazionale - È un percorso opposto alla concorrenza. È chiaro che così avremo delle concentrazioni. Adesso ci aspettiamo che intervenga l'Art (L'Autorità di regolazione dei tra-

sporti, ndr). Se c'è questa spinta verso le concentrazioni, la tanto sbandierata concorren-

za viene meno. Siamo nettamente contrari a questo provvedimento: la pandemia avrebbe dovuto insegnare che non possiamo non presidiare asset strategici come i porti. Ci faremo sentire in Parlamento, chiediamo di essere subito sentiti dalle commissioni».

E al confronto prima di procedere con l'approvazione definitiva del provvedimento del governo, punta anche Claudio Tarlazzi segretario generale Uil Trasporti: «Il provvedimento del decreto Concorrenza va valutato sui diversi sistemi portuali perché tra loro insistono condizioni diverse: per alcuni scali esiste il rischio di pericolose concentrazioni di mercato, per altri l'impatto potrebbe avere un effetto diverso. Per



Peso: 1-4%, 8-44%

questo ritengo indispensabile il parere della commissione consultiva, per regolare il confronto nelle comunità portuali che dovranno essere chiamate ad esprimersi sul punto. In particolare non dovrà essere possibile derogare sul tema del lavoro e dovrà essere vietata la fungibilità dei lavoratori perché determinerebbe un disequilibrio nella stessa comunità portuale».

Federico Barbera guida Fise Uniport, l'altra associazione di terminalistica che da poco ha ingrossato le fila con le impre-

se della galassia Msc, un colosso mondiale. Il presidente è contrario a quella norma e dice nettamente che «favorisce un solo operatore, quello che ha portato a termine a Genova la fusione tra Psa e Sech. Se il governo la vuole cambiare è perché secondo noi quell'operazione non si poteva fare a legge vigente. Oggi la mossa del governo favorisce i monopoli e non certo la concorrenza: adesso a Genova c'è un solo operatore in grado di accogliere le grandi navi. Sarà necessario correggere il provvedimento del governo anche perché

contraddice l'Antitrust che aveva sanzionato i cartelli fra terminalisti e la Ue che aveva chiesto di permettere la concorrenza nei servizi. Quell'articolo è una protezione anche nei confronti dei grandi fondi internazionali, magari cinesi, che potrebbero così comprarsi interi porti nazionali». —

La comunità portuale chiede l'intervento urgente dell'Authority dei Trasporti

«Non capiamo le intenzioni del governo: se la norma passerà così, non si favorirà la concorrenza»

«Ci faremo sentire in Parlamento per modificare il testo: siamo nettamente contrari al provvedimento»

«In alcuni scali del nostro Paese c'è il rischio concreto di una concentrazione del mercato»

«È un via libera ai grandi fondi magari cinesi che hanno la forza di comprare interi porti»



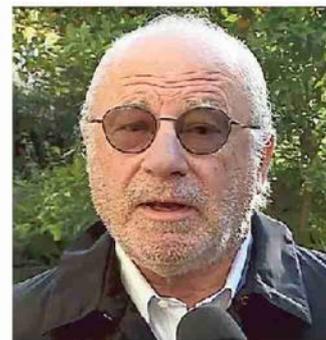
NATALE COLOMBO
SEGRETARIO NAZIONALE
FILT CGIL



SALVATORE PELLECCIA
SEGRETARIO GENERALE
FIT CISL



CLAUDIO TARLAZZI
SEGRETARIO GENERALE
UIL TRASPORTI



FEDERICO BARBERA
PRESIDENTE
FISE UNIIMPORT



Peso:1-4%,8-44%

IL PROVVEDIMENTO SULLE LIBERALIZZAZIONI

Concorrenza, la Ue in pressing “Sui balneari procedere veloci”

Tassisti sul piede
di guerra contro le app
Pnrr, raggiunti
29 dei 51 obiettivi 2021

di **Aldo Fontanarosa**

ROMA - Un premier europeista come Mario Draghi deve fronteggiare il malumore di Bruxelles. Una portavoce della Commissione Ue, Sonya Gospodinova, invita l'Italia a onorare le regole comunitarie sulle concessioni delle spiagge. La direttiva Bolkestein del 2006 (all'articolo 12) vieta la proroga o il rinnovo automatico delle concessioni turistiche. La sentenza C-458/14 della Corte di Giustizia, tra le altre, impone procedure di selezione tra gli imprenditori del mare, i titolari di concessione e i nuovi pronti a entrare nel settore.

Invece la nuova legge sulla Concorrenza - che il governo italiano ha approvato giovedì - decide solo una mappatura delle concessioni in vigore. Sono le stesse concessioni che il primo governo Conte (grillini più leghisti) ha prolungato di 15 anni, fino al Natale del 2033, con la legge di Bilancio 2019. Un salto in avanti talmente lungo da causare una valanga di ricorsi ai giudici amministrativi. L'ultima parola è, al momento, nelle mani del Consiglio di Stato.

Nell'attesa, il sottosegretario Vincenzo Amendola (Affari europei) nega incomprensioni con Bruxelles, anzi. I decreti attuativi alla legge di Delegazione europea, appena votati dal governo, sollevaranno il Paese da 26 contestazioni della Commissione Ue (le procedure di infrazione).

Le posizioni politiche, intanto, si delineano. La Lega difende gli imprenditori balneari oggi concessionari, «un orgoglio nazionale». Gasparri (Forza Italia) si chiede perché l'Europa ignori che la pandemia ha falciato centinaia di attività turistiche. Il senatore Marco Croatti (M5s) ribatte che proprio le gare pubbliche porterebbero nuove energie al settore, dove imprenditori giovani, digitali, creativi rilancerebbero l'accoglienza. Riccardo Magi (Più Europa) spiega che le gare servirebbero anche ai titolari attuali delle concessioni, finalmente liberi dal clima di incertezza che li frena dall'investire.

La protesta dei tassisti fa intanto un salto di qualità. Le sigle sindacali

di base osteggiano già il rilascio di nuove licenze e il diritto di cittadinanza promesso a Uber. Or.S.a. Taxi - agguerrita - minaccia di paralizzare il Natale degli italiani. La Uil Trasporti Lazio accusa il governo di praticare un «odio ideologico» contro i tassisti.

Valzer di interpretazioni sulla legge Concorrenza. Pier Luigi Bersani, padre delle “lenzuolate” del 2006-2007, sognava misure capaci di cambiare la vita vera, concreta delle persone. Il ministro Brunetta giura che il provvedimento chiude l'era delle ispezioni armate nelle aziende, con divise e baionette. I controlli, ora, saranno concordati con l'imprenditore. L'associazione Uniport critica il capitolo porti che, paradossalmente, favorirebbe il monopolio negli ormeggi.

Draghi, in altro contesto, continua la rotta europeista. Chiede ai ministri di centrare obiettivi settimanali, non più mensili, nella attuazione dei progetti finanziati dall'Ue con il Pnrr. Al momento sono stati raggiunti 29 dei 51 “target” previsti entro la fine dell'anno. ©RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso:38%

Le misure

La mappatura

La nuova legge sulla Concorrenza appena approvata dal governo Draghi si è limitata a prevedere una mappatura delle concessioni balneari

La protesta

I tassisti contrari al rilascio di nuove licenze o alle aperture a Uber minacciano lo sciopero sotto le feste di Natale

Il Pnrr

Il premier Draghi ha chiesto ai ministri di centrare obiettivi settimanali e non più mensili



PIAGGESI/FOTOGRAMMA

▲ Lo scontro

La Ue ha invitato l'Italia a onorare le regole Ue che vietano proroghe o il rinnovo automatico



Peso:38%



Concorrenza: Uniport, favorisce i monopoli nei porti

Presidente Barbera, norma non chiara e da rivedere



05 novembre 2021 19:30 NEWS

(ANSA) - ROMA, 05 NOV - Le norme sui porti inserite nel ddl concorrenza "hanno l'effetto di favorire i monopoli e non certo la concorrenza" permettendo "le fusioni" negli scali giudicati di rilevanza internazionale.

E' quanto afferma il presidente di Uniport, l'associazione che rappresenta le imprese che operano in ambito portuale, Federico Barbera secondo cui l'associazione farà sentire la sua voce in fase di conversione del provvedimento per cercare di correggerlo.

Per Barbera la norma "contraddice quanto detto negli scorsi anni dalla stessa Autorità della Concorrenza che aveva sanzionato i cartelli fra terminalisti" e dalla Ue che aveva "chiesto di permettere la concorrenza nei servizi e non certo di favorire dei monopoli": Uno degli effetti della norma, secondo il presidente di Uniport, è quello di concedere un monopolio de facto "sugli ormeggi, che sono per loro natura limitati, in grado di ricevere le navi sempre più grandi del futuro".

"Avrebbero fatto meglio a chiamarlo decreto sviluppo e dire chiaramente che puntavano sulle fusioni per creare grandi operatori strategici" conclude. (ANSA).

Barbera: “La legge sulla Concorrenza non apre il mercato nei porti ma crea possibili monopoli come PSA-Sech”

06 NOVEMBRE 2021 - Leonardo Parigi



Il presidente di Uniport è molto critico sul Ddl approvato dal CdM: “La norma dovrebbe difendere le Pmi operanti nei porti, e non il contrario”

Genova – Accoglienza decisamente negativa, quella del mondo portuale nei confronti della nuova **legge sulla Concorrenza** approvata dal **Consiglio dei Ministri**. Al fronte compatto delle sigle sindacali, contrarie al testo uscito da Palazzo Chigi, si unisce anche **Uniport**, l’Unione Nazionale delle Imprese Portuali, che lo scorso giugno ha incassato l’ingresso nell’associazione di 12 nuovi membri, tutti terminal del **network MSC**, che operano in tutti i principali porti del Paese, da Genova a Venezia, da Trieste a Livorno, da Napoli a Gioia Tauro e che rappresentano oltre il 50% dei contenitori movimentati nel 2020 (5,5 milioni di Teu).

Il presidente **Federico Barbera**, raggiunto da ShipMag, è netto nel suo giudizio: “La cosa bizzarra è affermare che il decreto si occupi di concorrenza, visto che la linea scelta è quella di destrutturare la regolamentazione della legge 84/94”. Nel decreto si legge, ad esempio, che il **divieto di cumuli di concessioni non si andrà ad applicare nei porti di rilevanza economica internazionale e nazionale**, il che porterebbe a “situazioni limite” andando a creare “possibili monopoli”.

“In sostanza”, dice Barbera, “si andrebbe a prendere atto di condizioni che abbiamo sempre denunciato, come ad esempio la fusione a Genova tra PSA e Sech. Una condizione di monopolio de facto, che rende un terminalista molto più pesante dei suoi concorrenti. Che senso ha legiferare in questa direzione?”, s’interroga il presidente di Uniport.

Se promuovere la concorrenza è alla base dell’impianto della legge, è vero che saranno molte le azioni volte alla trasparenza per il singolo consumatore. “Ma non per le attività portuali: purtroppo, nella legge non c’è alcuna riferimento a questa struttura ideale”,

denuncia **Barbera**. Che osserva: “Visto che le attività nei porti non rispondono solo alla legge di mercato, ma fanno riferimento a infrastrutture e investimenti pubblici che vengono dati in concessione, esiste già un sistema di regolamentazione. Ecco perché la legge dovrebbe andare nella direzione di salvaguardia delle piccole e medie imprese operanti nei porti, e non il contrario”.

Barbera avverte: “L’occupazione deve restare sul territorio, è giusto che una norma, se seria, si prenda delle responsabilità e dica quali siano i lavori portuali che vengono regolamentati nuovamente”. La domanda chiave, secondo il presidente di Uniport, è: “Perché non si va verso un’apertura del mercato, come richiesto dall’Unione Europea e dall’Antitrust, ma verso una chiusura?”. Quindi, Barbera sollecita il governo a prendere una posizione chiara in materia: “Se si vuole regolamentare l’autoproduzione e il monopolio, che lo dica e si faccia carico di questa responsabilità”.

Le **domande di Barbera** trovano riscontro anche sul tema del lavoro portuale, visto che, si legge: “L’Autorità concedente può autorizzare l’affidamento ad altre imprese portuali, autorizzate ai sensi dell’articolo 16, dell’esercizio di alcune attività comprese nel ciclo operativo”. Il decreto potrà subire modifiche, e quasi probabilmente verrà rivisto anche su quest’ultimo punto. “Se abbiamo piccole imprese portuali, è necessario che il governo se ne faccia carico per aiutarle, non per gettarle nel baratro della precarietà – segnala il presidente – . Quando parliamo di articoli 17, ad esempio, va distinto chi è un art. 17 impresa, a tempo indeterminato, da chi invece fa parte di un’Agenzia per il lavoro, e quindi basa le sue prestazioni su un ambito instabile di lavoro”.

L’**auspicio di Barbera** è dunque quello di guardare con occhio critico agli errori del passato, considerando però il contesto nel quale si opera. “Come Uniport siamo rimasti perplessi dal fatto che non si sia utilizzato uno strumento estremamente efficace come il Tavolo del Contratto Nazionale del Lavoro, a cui si siedono il 98% delle imprese portuali italiane. Ci aspettiamo di essere sentiti al più presto, per dare il nostro contributo e poter dare una visione diversa, se davvero si vuole procedere sul tema di una vera concorrenza”.

Concorrenza: Uniport, favorisce i monopoli nei porti



ROMA, 05 NOV - Le norme sui porti inserite nel ddl concorrenza "hanno l'effetto di favorire i monopoli e non certo la concorrenza" permettendo "le fusioni" fra gli scali giudicati di rilevanza internazionale. E' quanto afferma il presidente di Uniport, l'associazione che rappresenta le imprese che operano in ambito portuale, Federico Barbera secondo cui l'associazione farà sentire la sua voce in fase di conversione del provvedimento per cercare di correggerlo. Per Barbera la norma "contraddice quanto detto negli scorsi anni dalla stessa Autorità della Concorrenza che aveva sanzionato i cartelli fra terminalisti" e dalla Ue che aveva "chiesto di permettere la concorrenza nei servizi e non certo di favorire dei monopoli": Uno degli effetti della norma, secondo il presidente di Uniport, è quello di concedere un monopolio de facto "sugli ormeggi, che sono per loro natura limitati, in grado di ricevere le navi sempre più grandi del futuro". "Avrebbero fatto meglio a chiamarlo decreto sviluppo e dire chiaramente che puntavano sulle fusioni per creare grandi operatori strategici" conclude.

DAL PNRR AL FUTURO

Le transizioni green e digitali | Le sfide della Logistica Italiana

MARTEDÌ 16 NOVEMBRE 2021, ORE 9.30
Roma, Tempio di Adriano, Piazza di Pietra



[Chi siamo](#) [Contatti](#) [Perchè](#) [Pubblicità](#) [English](#)



P&I purists since 1959

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Nicola Capuzzo - Direttore Responsabile

NAVI

PORTI

SPEDIZIONI

CANTIERI

INTERVISTE

POLITICA&ASSOCIAZIONI

ECONOMIA

MORE ▾



Home > [Politica&Associazioni](#)

Barbera (Unipol) bocchia il superamento del 18 comma 7: "Favorirà i monopoli"

5 Novembre 2021



Il viaggio verso un futuro
più sostenibile parte da qui.

DIVENTIAMO L'ENERGIA
CHE CAMBIA TUTTO.



La profonda modifica normativa, tramite quasi completa riscrittura, dell'articolo 18 della legge 84/1994 portata a termine con il DI Concorrenza non piace a Federico Barbera, presidente di Fise Uniport.

L'eliminazione dell'articolo 18 comma 7, vale a dire il superamento del divieto di doppia concessione nello stesso porto per lo svolgimento della medesima attività terminalistica, avrà "l'effetto di favorire i monopoli e non certo la concorrenza" secondo Barbera, permettendo "le fusioni" negli scali giudicati di rilevanza internazionale.

La posizione di Fise Uniport (e di Msc) è la stessa che negli ultimi due anni aveva visto l'associazione opporsi strenuamente alla fusione fra i terminal Psa Genova Pra' e Sech all'interno del porto di Genova. E' anche, e soprattutto, un braccio di ferro fra vettori marittimi e colossi del terminalismo: i primi stanno cercando di crescere tramite integrazioni verticali, i secondi (come avvenuto nel capoluogo ligure) cercano anche tramite fusioni di mantenere il proprio potere contrattuale.

Secondo Barbera la norma "contraddice quanto detto negli scorsi anni dalla stessa Autorità della Concorrenza che aveva sanzionato i cartelli fra terminalisti" e dalla Ue che aveva "chiesto di permettere la concorrenza nei servizi e non certo di favorire dei monopoli". Uno degli effetti della norma, secondo il presidente di Uniport, è quello di concedere un monopolio de facto "sugli ormeggi, che sono per loro natura limitati, in grado di ricevere le navi sempre più grandi del futuro". L'esperto presidente dell'associazione dei terminal portuali conclude dicendo: "Avrebbero fatto meglio a chiamarlo decreto sviluppo e dire chiaramente che puntavano sulle fusioni per creare grandi operatori strategici".

Oltre al caso della fusione fra Psa e Sech a Genova, sono molti in realtà in giro per l'Italia i casi di doppie concessioni con medesima 'destinazione d'uso' all'interno dello stesso porto. Un anno e mezzo fa [SHIPPING ITALY aveva offerto una panoramica dettagliata mostrando quanti e quali fossero i casi di articolo 18 comma 7 almeno parzialmente 'violati' in Italia](#): Reefer Terminal e Vado Gateway a Vado Ligure, Terminal San Giorgio e Terminal Frutta a Genova, Imt Messina (a controllo congiunto Messina - Msc) e Terminal Bettolo sempre nel capoluogo ligure, Lsct e Speter a Spezia, Conateco e Soteco a Napoli, Transped e Multiservice a Marghera.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY



Articolo precedente

[Barbetta: "A Marghera realizziamo il più grande terminal portuale d'Europa per il"](#)

Articolo successivo

[Varato il nuovo traghetto Moby Fantasy: ecco le prime immagini \(FOTO\)](#)

