

Roma 30 Settembre 2025

Prot. N. 209/2025/SU/PORTI/df

Spett. le Autorità di regolamentazione nei trasporti

pec@pec.autorita-trasporti.it

OGGETTO: Procedimento avviato con delibera n. 170/2022. Revisione delle prime misure di regolazione in ambito portuale adottate con la delibera n. 57/2018. Delibera n. 118/2025. Riapertura della consultazione indetta con la delibera n. 69/2025.

Ringraziamo preliminarmente l'Autorità della possibilità di essere auditi e di poter esprimere il punto di vista delle lavoratrici e dei lavoratori.

Per quanto riguarda i perimetri di competenza è opportuno evidenziare che, ad oggi, non esiste una norma primaria che chiarisca le attribuzioni all'ART in ambito portuale ma vogliamo cogliere questa opportunità per poter rimarcare alcuni temi che ad oggi rischiano di minare la competitività ed il rispetto delle regole nei nostri porti.

È necessario chiarire che riteniamo doveroso il controllo dell'attività in ambito portuale ma solleviamo la preoccupazione dovuta al sovrapporsi di competenze e controllo che anziché giovare al sistema portuale potrebbe generare stratificazioni, anche contraddittorie, che rischia di ingessare il sistema.

Occorre ricordare che l'attività portuale è particolarmente esposta alle dinamiche geopolitiche, lo abbiamo visto con la pandemia, il blocco del canale di Suez, i conflitti in Europa e Medio Oriente. Pertanto riteniamo necessaria una capacità di reazione rapida ed in grado rispondere a tali mutamenti.

Tanto più si è rapidi tanto più si è competitivi.

E' per questi motivi che riteniamo il legislatore abbia voluto affidare, attraverso la L.84/94, alle Autorità di Sistema Portuale il compito di "supervisionare" le regole della concorrenza in porto.

A valle di una puntuale analisi del testo oggetto dell'audizione riteniamo opportuno evidenziare alcuni concetti sui quali chiediamo, a prescindere dalle competenze, all'autorità di attenzione.

Il primo è legato proprio alla governance.

Il legislatore proprio per rendere competitivi i porti dei porti ha inteso affidare alle suddette Autorità di sistema il compito di affidare le autorizzazioni a svolgere operazioni in ambito portuale e le concessioni demaniali ai terminalisti (artt. 16 e 18 della L.84/94) nonché al soggetto che fornisce lavoro temporaneo portuale (art. 17 della L. 84/94). Ogni operatore portuale per essere autorizzato deve pertanto produrre un piano di impresa in base ai traffici, o la tipologia di operazione, che intende gestire nello scalo.

Il tutto passa attraverso una procedura ad evidenza pubblica e il confronto all'interno delle commissioni consultive, previste dalla norma, proprio per evitare che tanti operatori si spartiscano lo stesso mercato a scapito della qualità del servizio e delle tutele sul lavoro.

Con la riforma della Governance portuale questo sistema di controllo/gestione delle

autorizzazioni è stato esteso su aree più vaste che comprendono più porti commerciali proprio per evitare che si ingenerino fenomeni di distorsione della concorrenza tra scali vicini che si potrebbero potenzialmente contendere lo stesso mercato.

La nuova norma ha introdotto inoltre la conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP proprio per rafforzare questo sistema di controllo della concorrenza tra porti per aiutarli a diventare sempre più competitivi nel mercato.

A nostro avviso l'attuale disciplina se ben attuata dovrebbe servire pertanto proprio ad evitare fenomeni di concentrazione, sempre più diffusi nel settore, e garantire che la concorrenza tra i porti e nei porti, si sviluppi su criteri di efficienza e qualità e non di certo a scapito del costo del lavoro e della sicurezza.

Il secondo è legato all'avanzamento tecnologico.

È importante prevedere un meccanismo con il quale si tuteli l'occupazione, e i lavoratori che rappresentano l'infrastruttura principale di un porto.

In caso di introduzione di meccanismi di automazione, di Intelligenza artificiale riteniamo opportuno introdurre norme relative alla ricollocazione partendo da percorsi di formazione utili a non disperdere il capitale umano.

Allo stesso modo, in caso di cambio di concessionario ex art.16/18, per il mancato rispetto del piano di impresa, sarebbe opportuno l'introduzione di una clausola di salvaguardia sociale che permetta alla forza lavoro di essere tutelata e formata ai fini di una eventuale ricollocazione attraverso le fidejussioni in capo ai soggetti inadempienti per non gravare sulla finanza pubblica.

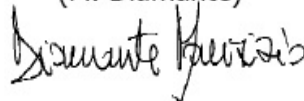
Il terzo punto è relativo ai temi legati alla sicurezza.

Data la complessità del lavoro portuale, troppo spesso protagonista della cronaca nazionale per via dei numerosi infortuni anche mortali riteniamo necessario implementare i controlli da effettuare sulle imprese a cui viene affidato uno spazio del demanio marittimo, come normato dall'articolo 18, in particolar modo a quelle con una durata superiore a 10 anni, è importante prevedere, oltre a quanto già previsto, l'inserimento di verifiche sullo stato del terminal a partire da quelle legate alle norme di sicurezza. Andrebbe assegnato all'organo controllore il potere sanzionatorio, oggi non previsto, propedeutico al mantenimento di alti standard di sicurezza.

FILT-CGIL
Amedeo D'Alessio



FIT/CISL
(M. Diamante)



UILTRASPORTI

G. Galluccio
