



Documento ANCIPI - C.U.L.M.V. GENOVA

su art. 199-bis legge 17 luglio 2020, n.77

“AUTOPRODUZIONE”

Il lavoro portuale rappresenta un punto d'incontro tra discipline privatistiche e pubblicistiche, che può essere meglio compreso alla luce degli interessi coinvolti nel funzionamento dei porti stessi.

Il porto, quale bene demaniale attrezzato e funzionale alle operazioni commerciali di trasporto marittimo, ha un proprio mercato regolato dalla legge speciale 28 gennaio 1994, n. 84, strumentale a soddisfare interessi pubblici, ovvero interessi di una pluralità di soggetti tra cui la Pubblica Amministrazione, declinata in Autorità di Sistema Portuale e in Autorità Marittima, i lavoratori portuali, le imprese portuali autorizzate all'imbarco e sbarco di merci e passeggeri, i vettori marittimi, gli spedizionieri, le imprese industriali, le società di interesse economico generale e, in ogni caso, considerata la rilevanza strategica sia economica che sociale ricoperta dai porti, l'intera collettività nazionale.

La specialità dell'ordinamento del lavoro portuale risiede quindi nella necessità di garantire costantemente un'efficiente e qualificata offerta di lavoro a fronte di una domanda non sempre costante e difficilmente prevedibile.

L'interesse pubblicistico nel regolare e mantenere in equilibrio socio-economico il mercato del lavoro portuale deve essere garantito dallo Stato mediante le Autorità di Sistema Portuale e, laddove non esistenti, l'Autorità Marittima.

Il “mercato” regolato del lavoro nei porti viene sostanzialmente attuato attraverso tre componenti, ovvero “sottomercati”: *i*) la componente degli operatori terminalisti (ex art. 18 l. n.84/94); *ii*) la componente delle imprese autorizzate ad effettuare operazioni e servizi portuali (ex art. 16 l.n.84/94); *iii*) la componente dell'avviamento (temporaneo, ovvero attraverso istituti giuridici negoziati), di manodopera portuale (ex art. 17 l. n.84/94).

La combinazione fra i suddetti “sottomercati” ha trovato una diversa declinazione da porto a porto in virtù della sua storia, ma anche delle convenienze dettate dai rapporti di forza tra i vari soggetti dei *cluster portuali* locali.

I migliori modelli organizzativi del lavoro portuale si basano essenzialmente, come fotografati e analizzati dai Piani Organico Porto (ai sensi della norma di cui all'art.8, comma 3, lett. s-bis legge 28 gennaio 1994, n.84) su una gestione efficiente del lavoro da parte delle imprese artt. 16 e 18 e soprattutto del *Pool* di manodopera ex art. 17. Un rapporto tra operatori portuali, art 16, 18 e art 17, che nel corso degli anni si è

Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali

Via Alessandro De Stefani, 70 – 00137 Roma Tel. 06 4450059 – 06 .8270136 **Codice Fiscale** 96250460589
segreteria.ancip@gmail.com – amministrazione.ancip@gmail.com – ancip@legalmail.it



consolidato, andando a creare un modello del lavoro portuale altamente performante sia in termini di resa efficiente che in termini di sicurezza, ma soprattutto flessibile e all'avanguardia nei tempi.

Il *Pool* di manodopera ex art. 17 l. n. 84/94, diretta emanazione e moderna ridefinizione delle Compagnie Portuali ex artt. 110 e 111 cod. nav. soppresse nel 1994, rappresenta la spina dorsale dei porti italiani e l'elemento imprescindibile di raccordo nella catena intermodale della logistica, poiché grazie alla propria alta specializzazione e formazione permette al sistema portuale di offrire dei servizi ottimali in termini di sicurezza, efficienza, flessibilità e massima resa.

Nel corso degli anni, con le imprese autorizzate ai sensi degli artt. 16 e 18 della l. n. 84/94 si è creato un sistema lavorativo unico nel panorama italiano, agile e realmente flessibile, che ha evitato alle imprese stesse di procedere ad assunzioni eccessive, rispetto al proprio fabbisogno, rischiando licenziamenti periodici. Grazie alle proprie specificità funzionali ed organizzative, gli art. 17 hanno impedito negli anni la precarizzazione incontrollata del lavoro portuale.

Un'importanza strategica per tutto il "Sistema Paese", resa ancor più evidente dall'attuale situazione di grave emergenza economica, sociale e sanitaria ingenerata dalla diffusione del virus SARS-COV-2, laddove il *Pool* riesce a garantire, non senza sopportarne i costi dal punto di vista economico sociale, la tenuta operativa dei porti italiani.

Il personale delle imprese art. 16 e 18 e soprattutto quello altamente performante dell'art. 17 garantisce, *inter alia*, un elevato standard di sicurezza circa l'espletamento delle operazioni portuali, cosa che i marittimi imbarcati non possono fare.

Contrariamente a quanto asserito da alcune associazioni datoriali di rappresentanza delle società armatoriali, la norma di cui all'articolo 199 *bis* del Decreto legge 19 maggio 2020, n. 34 non vieta l'autoproduzione delle operazioni portuali da svolgere sulle navi, ma ribadisce la necessità di regole e criteri chiari per far cessare lo sfruttamento dei marittimi chiamati a operare, oltre che nella fase di navigazione, anche in quella di carico e scarico delle merci. Una pratica che è stata causa di molti infortuni, alcuni mortali, poiché non viene realmente approntata la formazione professionale oltretutto il rispetto di standard di sicurezza minimi.

Queste regole sono necessarie anche per far cessare i problemi di regolazione del mercato, insorti per interpretazioni e applicazioni diverse della norma da parte delle Autorità di sistema portuale, generando significative differenze tra un porto e un altro.

Una norma, quella che regola l'autoproduzione, dunque, che tutela i lavoratori, sia marittimi che portuali, e l'intero sistema portuale nazionale, evitando che si diffondano forme di concorrenza sleale nei confronti delle imprese autorizzate artt. 16 e 17 legge n. 84/1994, ovvero pratiche di *dumping* sociale e salariale, circostanze che

Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali

Via Alessandro De Stefani, 70 – 00137 Roma Tel. 06 4450059 – 06 .8270136 Codice Fiscale 96250460589
segreteria.ancip@gmail.com – amministrazione.ancip@gmail.com – ancip@legalmail.it



potrebbero determinare il fallimento del mercato portuale regolato dalla più volte citata Legge speciale 28 gennaio 1994, n.84.

In altri termini, la possibilità per il vettore marittimo, prevista e non vietata dalla vigente legge, di operare in regime di autoproduzione non può, e non deve, rappresentare una forma di detrimento della qualità delle operazioni e dei servizi portuali. Un diverso approccio determinerebbe non soltanto pericolose disfunzioni sotto il profilo operativo, ma anche una ingiusta ed inammissibile violazione dei principi in materia di concorrenza, in danno delle imprese locali, compresa quella abilitata alla fornitura di lavoro portuale temporaneo.

A questo proposito appare sconcertante la presa di posizione, seppur non vincolante, dell’Autorità Garante della Concorrenza e Mercato che critica la recente disciplina delle attività di autoproduzione nei porti che sta assicurando la sicurezza dei lavoratori, la salvaguardia dei passeggeri e continuità produttiva e occupazionale delle imprese del settore. Sconcertante soprattutto perché lo fa con una segnalazione che recepisce, *sic et simpliciter* e senza contraddittorio, le istanze delle associazioni degli armatori. Oltre a tutto ciò, si sta assistendo ad un silenzio, quanto emblematico che preoccupante, e ad un immobilismo non giustificato del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti circa l’applicazione pedissequa di ciò che il Parlamento della nostra Repubblica democratica ha, sovraneamente, legiferato.

Non si può più assistere inermi e silenti dinanzi a questi soprusi e a queste immotivate, quanto ingiustificate, ingerenze. Gli Enti e le Agenzie preposte, pertanto, dovrebbero andare a ricercare le distorsioni della concorrenza dove realmente esistono. Così facendo scopriranno le centinaia di milioni di euro, ovvero miliardi di soldi pubblici che, nel corso degli anni, sono stati stanziati “altrove” e non certamente verso le imprese artt. 16, 17 e 18 della legge n. 84/94. Scoprirebbero altresì laddove si sono create le vere “posizioni dominanti”, non certo nei lavoratori portuali che operano sulla base di tariffe pubbliche e uguali per tutti gli utenti.

Come premesso, la specialità dell’ordinamento del lavoro portuale risiede nella necessità di garantire costantemente una efficiente e qualificata offerta di lavoro a fronte di una domanda non sempre costante e difficilmente prevedibile, il tutto con altissimi standard di sicurezza.

In questa sede è doveroso ribadire con forza che, in un momento così drammatico come quello che stiamo vivendo, i lavoratori dei porti italiani hanno infatti garantito fino ad oggi l’approvvigionamento della nazione intera, evitandone il tracollo socio-economico.

Per mantenere questi alti standard di efficienza gestionale e flessibilità operativa, il Legislatore ha adottato, nel recente passato, alcuni atti normativi per salvaguardare la tenuta economica delle imprese autorizzate ex art.17 legge 84/94 e, conseguentemente, mantenere efficiente e competitivo il Sistema portuale nazionale.

Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali

Via Alessandro De Stefani, 70 – 00137 Roma Tel. 06 4450059 – 06 .8270136 Codice Fiscale 96250460589
segreteria.ancip@gmail.com – amministrazione.ancip@gmail.com – ancip@legalmail.it



Pertanto va immediatamente attuato il disposto della legge 77/2020, art. 199-bis.

Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali

Via Alessandro De Stefani, 70 – 00137 Roma **Tel.** 06 4450059 – 06 .8270136 **Codice Fiscale** 96250460589
segreteria.ancip@gmail.com – amministrazione.ancip@gmail.com – ancip@legalmail.it