

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Sull'autoproduzione Gnv perde un set ma punta al match: “Incostituzionale il DL Rilancio”

Nicola Capuzzo · Monday, September 27th, 2021

Mentre si attende di capire se, come ventilato nei mesi scorsi, il Governo Draghi intenda intervenire in materia di autoproduzione delle operazioni portuali (col decreto attuativo del DL Rilancio che ha modificato la normativa esistente in senso restrittivo e/o con la legge sulla concorrenza, cui l'Antitrust ha chiesto invece uno sforzo di deregolamentazione), il fuoco continua a covare sotto la cenere.

Lo dimostra una sentenza del Tar di Genova, che ha dichiarato in parte irricevibile e in parte inammissibile un ricorso proposto da Grandi Navi Veloci contro il diniego oppostole dall'Autorità di Sistema Portuale del capoluogo ligure.

L'istanza per l'esercizio in regime di autoproduzione delle operazioni di rizzaggio e derizzaggio a bordo delle sue navi era stata avanzata da Gnv nel novembre 2018. L'ente, però, a maggio 2019 rispondeva (virgolettato del Tar, corsivo tratto da documenti Adsp) che l'istanza *“non appare coerente con il quadro regolatorio ed operativo/gestionale* definito dalla normativa di riferimento, alla luce del quale l'esecuzione di operazioni portuali in regime di autoproduzione è configurabile in relazione a *singole navi in occasione di singoli accosti o di alcuni accosti programmati*, mentre la richiesta di GNV presentava carattere strutturale in quanto formulata *sine die* per l'intera flotta delle navi scalanti il porto di Genova”. Seguiva, a luglio 2019, una controreplica di Gnv e, nell'ottobre 2019, la conferma del diniego.

L'impugnazione da parte di Gnv della prima pronuncia arrivava solo a dicembre 2019, da cui la sentenza di irricevibilità da parte del Tar, che non ha accolto l'argomento della compagnia secondo cui si sarebbero dovuti attendere i lumi asseritamente chiesti da Adsp al Ministero (per i giudici infatti “La richiesta di chiarimenti in calce alla nota medesima era formulata in termini generali, non per conoscere l'avviso del Ministero in merito all'istanza della ricorrente, già rigettata sulla base di un diffuso corredo motivazionale”). Conseguentemente inammissibile l'impugnazione del diniego di ottobre, non avendo portata lesiva a sé (era solo la ripetizione del precedente verdetto).

Risolta, quindi, la questione relativa al 2018, la sentenza rivela come tuttavia la tensione sull'autoproduzione resti altissima.

Nel corso del dibattimento, infatti, Adsp ha eccepito “che il ricorso sarebbe divenuto improcedibile

per sopravvenuta carenza di interesse, in ragione della nuova disciplina introdotta dall'art. 199-bis, comma 1, lett. a), del d.l. 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, che, avendo riguardo alla situazione concreta del porto di Genova, sarebbe assolutamente ostativa all'autoproduzione, come precisato dalla stessa Autorità con la nota del 10 febbraio 2021 impugnata con separato ricorso”.

L'ente, cioè, ha fatto presente che il DL Rilancio, nel circoscrivere significativamente la possibilità per gli armatori di autoprodursi rizzaggio e derizzaggio richiedendo il tassativo requisito (insufficiente a Genova) dell'irreperibilità di imprese o compagnie portuali in grado di offrire tali servizi, ha spazzato via ogni dubbio. Al che Gnv ha impugnato (stavolta tempestivamente) la nota del febbraio 2021 e anticipando che “la novella legislativa si porrebbe in contrasto con i principi unionali e costituzionali”.

In attesa di segnali di vita dal legislatore, la battaglia proseguirà in Tribunale.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, September 27th, 2021 at 4:08 pm and is filed under [Navi](#), [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.