

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Annunziata sull'autoproduzione: "Emendamento Gariglio vincolante anche senza decreto attuativo"

Nicola Capuzzo · Wednesday, October 26th, 2022

"L'articolo 16 della legge 84/94 è l'unica norma regolatrice la fattispecie e contiene disposizioni immediatamente vincolanti. Allo stesso modo non si dubita dell'applicabilità dell'art.18 l. 84/94, pur in mancanza del decreto attuativo da oltre 25 anni!"

Mentre a Genova mantiene un profilo basso la locale Autorità di Sistema Portuale, che pure [analogamente si è comportata](#) innanzi le pretese avanzate da Grandi Navi Veloci e analogamente è stata trascinata in Tribunale, in Campania è direttamente il presidente dell'ente, Andrea Annunziata, ad intervenire sul tema autoproduzione. E a difendere in modo netto il proprio operato di fronte alla [recente impugnazione al Tar, da parte di Caronte&Tourist](#), del diniego ad un'autorizzazione in tal senso nel porto di Salerno.

"Anche se non ha mai attivato tale autorizzazione in concreto" ricostruisce Annunziata Cartour, la controllata di Caronte che opera un collegamento ro-pax fra lo scalo campano e Messina, era stata autorizzata all'autoproduzione in passato e, grazie alle norme covid, aveva ottenuto proroghe automatiche fino a metà 2022. Alla richiesta del rinnovo, però, l'Adsp non ha potuto non prendere atto del fatto che nel frattempo il cosiddetto emendamento Gariglio aveva "introdotta un meccanismo residuale del possibile accesso all'autoproduzione". Tale facoltà, cioè, è ora consentita agli armatori solo in presenza di alcuni requisiti, fra cui l'impossibilità di affidare le operazioni portuali a imprese portuali o al fornitore di manodopera temporanea.

L'istruttoria ha evidenziato quindi come a Salerno operino stabilmente tanto alcune prime quanto il secondo e non si è quindi potuta concludere che col diniego impugnato ora da Caronte con due argomenti. Il primo è la presunta inefficacia della norma in mancanza del decreto attuativo (il Ministero è inadempiente da oltre due anni). Argomento a cui Annunziata risponde con la logica: gli elementi essenziali per l'applicazione sono già presenti nella legge primaria, se applicassimo questo criterio all'articolo riguardante le concessioni, saremmo fermi al 1994.

In secondo luogo, riferisce Annunziata, secondo Caronte l'emendamento Gariglio sarebbe in contrasto con le previsioni comunitarie sulla libera circolazione dei servizi. "Ma – controverte ancora il presidente dell'Adsp campana – malgrado [una segnalazione in tal senso dell'Agcm](#), il Parlamento e soprattutto il Governo Draghi non hanno ritenuto di modificare la norma, pur avendo varato con la legge sulla concorrenza una riforma della legge portuale".

Ad ogni modo Annunziata non sembra escludere che tale scelta del Governo possa esser stata di ‘comodo’ più che di sostanza, giacché è positivo il suo giudizio sulla richiesta di Caronte (analoga a quella di Gnv) “al giudice nazionale di rimettere la questione alla Corte di Giustizia europea: uno spunto interessante per definire una questione molto delicata ed impattante sul lavoro portuale, oggetto di numerose dispute”. Ci sarà un giudice in Lussemburgo o basteranno quelli italiani?

### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Wednesday, October 26th, 2022 at 1:25 pm and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.