

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Autoproduzione a bordo, a Salerno altra sconfitta per gli armatori

Nicola Capuzzo · Thursday, March 21st, 2024

Con una corposa sentenza il Tar di Salerno ha messo un altro mattoncino sul piatto della bilancia dell'impossibilità per le compagnie armatoriali di autoprodurre operazioni portuali in quegli scali dove siano attive imprese a ciò autorizzate.

Il caso riguardava l'impugnazione da parte di Cartour (Caronte&Tourist) del diniego da parte dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale della "autorizzazione allo svolgimento delle operazioni portuali in regime di autoproduzione sulla nave Cartour Delta in servizio regolare fra Salerno e Messina", con particolare riferimento a rizzaggio e derizzaggio dei semirimorchi imbarcati. Il ricorso era anche nei confronti del terminalista Sct Salerno Container Terminal, non costituitosi però in giudizio.

Tre i motivi di ricorso, tutti respinti dai giudici campani.

Il primo faceva leva sulla mai avvenuta emanazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dei decreti attuativi del 'nuovo' articolo 16 della legge portuale 84/1994 introdotto nel 2020, quello che in sostanza limita esplicitamente la possibilità di autoproduzione al caso in cui in un porto non vi sia personale di terra disponibile allo svolgimento di operazioni portuali. Il Tar ha però sposato la tesi dell'Adsp – "la norma primaria contiene delle disposizioni self-executing" – valutando che "a seguire la tesi sostenuta dalla ricorrente sarebbe vanificata del tutto l'introduzione della nuova condizione restrittiva dell'ammissibilità dell'autoproduzione di operazioni portuali, riferita all'impossibilità di soddisfare la domanda di svolgimento di operazioni portuali mediante le imprese autorizzate e/o il ricorso all'impresa o all'agenzia per la fornitura di lavoro portuale temporaneo".

Il secondo motivo di ricorso, relativo alla pretesa di Cartour di considerare rizzaggio e derizzaggio come servizi e non come operazioni portuali, è quello su cui i giudici hanno dovuto condurre la disamina più approfondita, analizzando norme italiane, europee e giurisprudenza. Significativa la conclusione che il Regolamento europeo 352/2017, spesso richiamato in questa materia, "non incide sulla distinzione tra tali due categorie propria del diritto interno e sui diversi regimi ai quali le stesse sono assoggettate", giacché nella sua definizione di 'servizi portuali' sono ricompresi ciò che, per il legislatore italiano, sono le distinte categorie di operazioni e servizi.

Ad ogni modo i giudici salernitani, pur richiamata la generica discrezionalità delle Adsp nella definizione di servizi portuali, propendono a considerare rizzaggio e derizzaggio come operazioni portuali (come peraltro esplicitamente ha fatto l'Adsp campana), senza contare che, nel caso di specie, "è oltremodo significativo che la stessa parte ricorrente allorquando ha presentato l'istanza di rinnovo dell'autorizzazione, che ha dato avvio al procedimento sfociato nel provvedimento impugnato, ha autoqualificato tali attività come rientranti nel novero delle operazioni portuali".

Quanto al terzo motivo di ricorso, relativo alla presunta incompatibilità della norma italiana con il diritto europeo, il Tar lo ha rigettato [rifacendosi per intero](#) a quanto stabilito l'anno scorso dai colleghi genovesi in un caso riguardante Grandi Navi Veloci.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, March 21st, 2024 at 9:00 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.