

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il Consiglio di Stato mette fine al desiderio di autoproduzione di Gnv

Nicola Capuzzo · Friday, July 19th, 2024

Una sconfitta e una vittoria di Pirro per Grandi Navi Veloci (Gnv) in materia di autoproduzione di operazioni portuali. È questo l'esito di due sentenze d'appello che il Consiglio di Stato ha pronunciato oggi su due ricorsi della compagnia armatoriale del gruppo Msc contro altrettanti verdetti del Tar di Genova ([qui](#) e [qui](#)) relativi ai dinieghi opposti dall'Autorità di sistema portuale del capoluogo ligure alle ripetute richieste di autorizzazione ad affidare al bordo le operazioni di rizzaggio e derizzaggio del proprio carico.

Nel primo caso i giudici hanno validato tutti e sei i motivi, ognuno di per sé sufficiente al diniego, opposti da Adsp a Gnv.

I primi due riguardano l'esclusività del personale da adibirsi a tali funzioni: “Non è sufficiente – si legge infatti nella sentenza – assicurare la presenza di personale adeguatamente formato che sia, tuttavia, adibito ad altre contemporanee mansioni. La pretesa di ‘esclusività’ del personale, pertanto, appare conforme alle previsioni normative”.

Il terzo concerneva la pretesa di Gnv che, trattandosi di operazioni svolte a bordo, fosse sufficiente il rispetto delle prescrizioni di sicurezza dettate da decreto legislativo 271, mentre il Consiglio di Stato ha sentenziato come “debba altresì essere garantito il rispetto della normativa speciale inherente alla sicurezza e alla salute dei lavoratori adibiti a tali operazioni, che si rinviene nel coevo d.lgs. n. 272 del 1999”.

La quarta ragione di diniego concerneva il tema della strutturalità della richiesta di Gnv quando l'eventuale autorizzazione all'autoproduzione deve avere invece natura occasionale, sicché legittimamente “l'Autorità aveva rimarcato che l'autorizzazione all'autoproduzione può riferirsi “a una fattispecie specifica per singole navi in occasione di singoli accosti o di alcuni accosti programmati”, laddove, invece, la richiesta avanzata mirava a ottenere un titolo valido in generale e sine die, e non per specifiche fattispecie”.

Al quinto punto l'Adsp aveva sottolineato come sulla base del Ccnl del lavoro marittimo “le operazioni di rizzaggio e derizzaggio dei veicoli devono essere svolte da personale di terra specializzato e non da personale marittimo (come, invece, farebbe l'odierna appellante)”. Tesi validata giacché, dicono i giudici, l'art.23 del Ccnl dei marittimi “stabilisce una riserva in favore

del personale di terra, nel senso che, se quest'ultimo è disponibile, le operazioni ivi indicate non possono essere svolte dal personale marittimo”.

Da ultimo in gioco veniva chiamato il Piano organico porto dell'Adsp genovese che “predilige l'apporto del personale ex art. 17 della legge n. 84 del 1994” (ergo: “vi sono già i lavoratori di terra specializzati che, a norma dell'art. 23 del Ccnl di categoria, sono chiamati ‘normalmente’ a svolgere le operazioni di cui si tratta”), così violando, secondo Gnv, le norme comunitarie in materia di concorrenza. Tesi rigettata, giacché “ciò di cui si discute nella presente sede, infatti, non è la possibilità, o meno, per le imprese navali di svolgere operazioni portuali in autoproduzione (possibilità che, invero, non viene *expressis verbis* messa in discussione dall'Autorità con gli atti in questa sede in esame), ma sono solo le relative modalità organizzative, specie con riguardo ai lavoratori utilizzabili in ragione della loro provenienza, competenza e specializzazione”.

La seconda sentenza ha accolto, parzialmente, l'appello di Gnv, ma in sostanza non cambierà le cose. I giudici, in sintesi, hanno riconosciuto il diritto all'autoproduzione di una compagnia già autorizzata a operare come articolo 16, quale è Gnv. Ma coi limiti previsti da tale autorizzazione. Che non contempla la possibilità di utilizzare personale di bordo che non sia esclusivamente dedicato a tali mansioni. Gnv, cioè, potrà anche non avvalersi dell'articolo 17 o di eventuali fornitori terzi di operazioni portuali debitamente autorizzati, ma dovrà limitarsi ad impiegare per le operazioni portuali il personale alle proprie dipendenze che in tal senso le sia stato autorizzato dall'Adsp e secondo le modalità definite dall'ente.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Friday, July 19th, 2024 at 11:47 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.