

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Anche chi ha licenziato ha diritto ai sussidi anti-covid in porto

Nicola Capuzzo · Thursday, April 17th, 2025

Quegli operatori portuali che, nel periodo della pandemia di Covid-19, hanno tagliato il personale non avrebbero dovuto vedersi riconosciuti i sussidi statali previsti dal legislatore per fronteggiare l'emergenza e la conseguente perdita di traffico.

Lo ha sostenuto l'impresa portuale ex art.16 di Livorno Seatrag, contestando che alla ‘collega’ Uniport l’Autorità di sistema portuale toscana non avrebbe dovuto concedere i ristori riconosciuti fra il maggio 2021 ed il maggio 2024 o, più esattamente, avrebbe dovuto conteggiarli “calcolando i soli turni di lavoro prestati in meno, rispetto al 2019 – questo il meccanismo previsto dal legislatore per le finestre temporali coperte, *n.d.r.* – dai dipendenti che, al giorno del suo riconoscimento, ancora fanno parte dell’impresa beneficiaria”, dal momento che “Uniport a partire dal 2020, avrebbe ridotto il suo personale (omettendo di rinnovare contratti a tempo determinato)”.

Tesi rigettata come accennato dal Tar, che, pur dichiarando inammissibile il ricorso, dato che Seatrag non avrebbe comunque tratto alcun vantaggio dal suo eventuale accoglimento, “rimanendo fermo e incontestato che la ricorrente non aveva diritto” ai sussidi, ha voluto entrare nel merito.

“La norma non specifica che nella procedura relativa al calcolo del contributo si debba tenere in considerazione la diminuzione della forza lavoro a disposizione dell’impresa negli anni successivi rispetto al 2019, limitandosi semplicemente essa a disporre che il contributo, pari a 90 euro, dovrà essere calcolato *per ogni turno lavorativo prestato in meno rispetto al corrispondente mese dell’anno 2019*, senza, dunque, aggiungere altro. Dunque, il legislatore, nel predisporre l’intervento di sostegno al settore portuale in questione, finalizzato a far fronte alla crisi derivante dal calo dei traffici nei porti italiani, ha ragionevolmente scelto di fare riferimento al parametro oggettivo della riduzione dei turni di lavoro in quanto indicativa di una restrizione dell’attività dell’impresa portuale autorizzata ex art. 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84. Pertanto, l’indice, scelto dal legislatore, del volume dei traffici dell’impresa ammessa al contributo, è dato dal numero dei turni prestati dai dipendenti e non dal numero di quest’ultimi, i quali in teoria possono anche diminuire senza che ciò abbia un effetto diretto sul numero dei turni prestati” hanno scritto i giudici prima di precisare che “La *ratio* della norma in esame non è dunque quella volta alla conservazione dell’integrità della forza lavoro dell’impresa, bensì quella volta a compensare, in un periodo di crisi derivante dal calo dei traffici nei porti italiani, l’oggettiva riduzione dell’operatività dell’impresa che esegue le proprie prestazioni in favore del concessionario, lasciando tuttavia salva la libertà organizzativa dell’imprenditore”.

Respinti anche ulteriori motivi di ricorso addotto da Seatrag, “non rilevando ai fini dell’erogazione del contributo la concreta situazione patrimoniale dell’impresa beneficiaria, ma esclusivamente la riduzione, rispetto al 2019, del volume di traffico dell’impresa, testimoniato dalla riduzione dei turni lavorativi; né avendo inteso, l’AdSP, indennizzare Uniport in quanto impresa in difficoltà attraverso il contributo”.

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 Thursday, April 17th, 2025 at 9:30 am 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.