

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il destino del battellaggio italiano sarà deciso in Lussemburgo

Nicola Capuzzo · Friday, April 18th, 2025

Le modalità con cui in futuro il servizio di battellaggio sarà disciplinato nei porti italiani dipenderanno dalla risposta che la Corte di Giustizia dell'Unione Europea darà a due domande ad essa poste dal Tar della Campania.

Lo dispone una fluviale ordinanza di quest'ultima corte, che ha condiviso alcuni degli argomenti portati dall'impresa portuale Futura nel ricorso contro alcuni atti del Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Pozzuoli che le avrebbero a suo dire illecitamente imposto di rivolgersi alla locale società Gruppo Ormeggiatori e Barcaioli per prestare alcuni servizi portuali alle navi del gruppo Prysman.

Futura, assistita dallo Studio Zunarelli, contestava in particolare la compatibilità della 'riserva' opposta col Regolamento europeo 352 sui servizi portuali: "Il Collegio è dell'avviso che, una volta ammessa, secondo l'opzione esegetica che si ritiene preferibile, l'applicabilità, anche in via di interpretazione analogica, del Regolamento Ue. sui servizi portuali al servizio di battellaggio, in particolare della regola che impone una procedura selettiva pubblica per la scelta dell'operatore del servizio portuale, sia concreta la possibilità che si profili un conflitto di queste disposizioni con la più volte evocata 'riserva' a beneficio del 'Gruppo' costituitosi in società cooperativa" scrivono in proposito i giudici del Tar campano, respinta la presunta inapplicabilità del regolamento addotta dal Gruppo.

Ma non è tutto, perché la riserva potrebbe contrastare anche con le norme unionali a monte del Regolamento: "In ogni caso, anche a prescindere dalla applicazione – in via diretta o analogica – del Regolamento Ue sui servizi portuali al battellaggio, una prassi applicativa del diritto nazionale che si traduca nel riconoscimento, senza pubblica selezione, di un diritto di esclusiva (o di monopolio) a un ente societario (sottoposto alla vigilanza del Comandante del Porto) per lo svolgimento di un servizio economico generale come quello per cui si controverte, potrebbe ritenersi una soluzione non proporzionata (o non più proporzionata) in rapporto alle pur invocate esigenze di sicurezza dell'area portuale, siccome eccessivamente sbilanciata a sfavore delle istanze concorrenziali, come tale non (più) in grado di soddisfare, a fronte di possibili modelli organizzativi del servizio meno restrittivi, le condizioni alle quali l'art. 106, comma 2, Tfu subordina la deroga alle *regole della concorrenza*".

In tal senso accolta pure la tesi di Futura su uno status per così dire minore del battellaggio rispetto

agli altri servizi tecnico-nautici: “In tale direzione, non mancano posizioni della dottrina tese a porre in risalto la minore pregnanza, nel caso del battellaggio, rispetto agli altri servizi tecnico-nautici – ad es. il pilotaggio e il rimorchio (e, in diversa misura, anche l’ormeggio) – dell’esigenza di sicurezza della navigazione e dell’approdo nei porti (art. 14, comma 1 *bis*, L. n. 84/94) che detti servizi ancillari sono volti a garantire, con intuibili riflessi in punto di astratta, minore giustificabilità, relativamente all’attività dei ‘*barcaioli*’, pur con i dovuti distinguo del caso, di peculiari discipline connotate da restrizioni poste all’accesso al servizio dal carattere monopolistico dell’offerta”.

Da qui la richiesta, formulata attraverso due distinti quesiti, alla Corte lussemburghese di dirimere il caso alla luce della normativa europea.

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, April 18th, 2025 at 10:45 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.