

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Cartour (C&T) apre una breccia nel divieto di autoproduzione

Nicola Capuzzo · Tuesday, October 14th, 2025

Vacilla il divieto per le compagnie armatoriali di svolgere operazioni portuali (o perlomeno parti di esse) con personale di bordo negli scali dove siano presenti imprese portuali a ciò autorizzate.

Lo stabilisce una sentenza del Tar di Salerno, che ha accolto un ricorso di Cartour (società di Caronte&Tourist che opera il collegamento ro-ro fra il porto campano e Messina) contro il diniego dell'Autorità di sistema portuale alla richiesta di autorizzazione a svolgere sulle proprie navi attività di rizzaggio e derizzaggio con personale di bordo e "due dipendenti assunti a tempo parziale". Un'istanza cioè di autorizzazione a svolgere operazioni portuali (ex c. 3 dell'art.16 della legge portuale) e non ad autoprodurle (ex comma 4 bis).

L'Adsp – ricostruisce la sentenza – ha osservato che Cartour "non avrebbe dimostrato l'esclusività di impiego del personale e non potrebbe essere autorizzata come impresa portuale senza disporre di un personale organico ed esclusivo, dedicato alle attività nel porto di riferimento. L'istanza non sarebbe conforme neppure al contratto collettivo nazionale di lavoro dei marittimi che riserva le operazioni di rizzaggio e derizzaggio in via prioritaria a personale di terra specializzato. L'intenzione della società interessata di affidare ad altra impresa la quasi totalità del ciclo delle operazioni portuali non sarebbe conforme al paradigma delle operazioni portuali e non consentirebbe di configurare una impresa portuale". L'istanza cioè "pur essendo formulata sotto la forma di istanza di autorizzazione allo svolgimento delle operazioni portuali ai sensi dell'articolo 16, comma 3, della legge 84 del 1994, sarebbe sostanzialmente riconducibile a una reiterata istanza di autorizzazione all'autoproduzione" già respinta dall'ente, con [provvedimento confermato proprio](#) dal Tar di Salerno.

Una tesi che però ora un'altra sezione dello stesso Tribunale ha smontato, sposando la tesi di Cartour.

Una tesi che prende le mosse dalla sentenza Siderurgica Gabrielli del 1991 (quella che diede la stura all'elaborazione della legge portuale vigente nel 1994), in base a cui, secondo il Tar di Salerno, "la Corte di Giustizia dell'Unione Europea impedisce, dunque, la imposizione a una qualsiasi impresa del settore marittimo dell'obbligo di servirsi, per l'esecuzione delle operazioni portuali, di maestranze esclusivamente locali. In linea di principio, dunque, un'impresa di trasporto marittimo dovrebbe essere autorizzata, in mancanza di ragioni prevalenti di interesse pubblico, a svolgere tali operazioni mediante maestranze proprie".

Inoltre né nella legge né nel regolamento attuativo (la sentenza fa riferimento a quello del 1995, sorvolando sulla riforma dell'articolo 16 intervenuta nel 2020) sono “state introdotte norme ostative alla possibilità di autorizzare lo svolgimento anche di una sola parte del ciclo complessivo delle attività portuali”, hanno osservato ancora i giudici, ritenendo “non rilevante” la succitata sentenza, perché appunto relativa al comma 4 bis e non al comma 3 come in questo caso.

Anche in conclusione il Tar ha ribadito come “la Corte europea abbia chiarito che l'imposizione di un regime autorizzativo per l'esercizio dell'attività di operazioni portuali, quali quelle regolate dall'art. 16 della legge n. 84 del 1994, risponde alle condizioni indicate dalla stessa Corte di Giustizia, secondo cui la libera prestazione dei servizi, principio fondamentale del Trattato, può essere limitata solo da norme giustificate da ragioni imperative di interesse pubblico. Nel caso di specie, non è ravvisabile un interesse pubblico che possa giustificare la esclusione della possibilità di autorizzare una impresa a svolgere per conto proprio soltanto una parte delle attività comprese nel ciclo delle attività portuali” in presenza dei relativi requisiti richiesti. Ed “è appena il caso di rilevare che il contratto collettivo nazionale di lavoro marittimo, non avendo valore normativo, non può porsi in contrasto con l'interpretazione della legge ritenuta corretta”.

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 Tuesday, October 14th, 2025 at 4:57 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.