

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Caso Uniport, “l’interpretazione dell’Adsp ha tradito la norma”

Nicola Capuzzo · Friday, July 10th, 2026

Dopo la sentenza del Consiglio di Stato che ha accolto il ricorso di Seatrag contro l’Autorità di sistema portuale di Livorno avente ad oggetto l’erogazione da parte di quest’ultima dei contributi ‘anti-Covid’ del Decreto Rilancio in favore di Uniport e dopo l’interpretazione della sentenza stessa da parte di Juri De Filicaja, responsabile di quest’ultima, è Seatrag a intervenire sulla pronuncia di palazzo Spada.

In relazione alle dichiarazioni rilasciate da Uniport sulla sentenza n. 5310/2026 del Consiglio di Stato, appare necessario riportare la vicenda sul piano dei fatti e del diritto.

Il Consiglio di Stato non ha espresso una semplice opinione interpretativa, ma ha accolto integralmente l’appello di Seatrag, riformato la sentenza del Tar Toscana e annullato tutti i provvedimenti impugnati dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, ritenendo illegittimo il criterio con cui l’Autorità Portuale e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti avevano applicato l’art. 199 del D.L. n. 34/2020.

La sentenza afferma in modo inequivocabile che il contributo previsto dal legislatore aveva una funzione compensativa: sostenere le imprese che avevano mantenuto la propria forza lavoro nonostante il crollo dei traffici determinato dalla pandemia, preservando i livelli occupazionali e garantendo la continuità operativa del sistema portuale.

Nel corso del giudizio è stata la stessa Autorità di Sistema Portuale, attraverso la difesa dell’Avvocatura dello Stato, a confermare il criterio di calcolo adottato, fondato sul raffronto dei turni complessivi svolti, comprendendo anche quelli riferibili a personale non più in forza presso l’impresa.

È proprio questo criterio che il Consiglio di Stato ha dichiarato contrario alla legge, affermando che non possono essere presi a riferimento turni che non sarebbero stati comunque effettuabili per la mancanza dei lavoratori non più dipendenti.

Per tale ragione non può essere condivisa l’affermazione secondo cui la riduzione del personale avrebbe avuto un’incidenza “estremamente contenuta”. Dalla documentazione esaminata nel giudizio emerge infatti una riduzione dell’organico tutt’altro che marginale.

Ma il punto centrale non è soltanto quantitativo. Il Consiglio di Stato afferma testualmente che l'interpretazione seguita dall'Autorità Portuale e condivisa dal Ministero "finisce per premiare l'impresa, come Uniport, che ha praticato una riduzione del personale dipendente", tradendo la finalità della norma, che era invece quella di incentivare il mantenimento dei livelli occupazionali.

La sentenza chiarisce inoltre che il contributo non costituiva un sostegno indiscriminato all'impresa, bensì una misura destinata a compensare il costo del personale mantenuto in servizio durante il periodo emergenziale. Diversamente, il beneficio si trasformerebbe in un vantaggio economico e competitivo non previsto dal legislatore.

È naturalmente diritto di ogni parte esercitare gli strumenti processuali consentiti dall'ordinamento. Tuttavia, l'eventuale ricorso per Cassazione non modifica il contenuto della decisione del Consiglio di Stato né il fatto che la sentenza n. 5310/2026 è esecutiva, ha annullato i provvedimenti impugnati e impone all'Autorità di Sistema Portuale di procedere alla loro integrale riedizione, applicando i principi di diritto affermati dal giudice amministrativo.

Questa vicenda non riguarda la contrapposizione tra imprese. Riguarda il corretto utilizzo delle risorse pubbliche, il rispetto della volontà del legislatore e la tutela di una concorrenza leale in un mercato regolamentato quale quello delle operazioni portuali.

La sentenza del Consiglio di Stato rappresenta un importante precedente, riaffermando che le misure emergenziali devono essere applicate secondo la loro effettiva finalità e che le risorse pubbliche non possono essere distribuite con criteri contrari alla legge e idonei ad alterare l'equilibrio competitivo tra gli operatori.

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 10th, 2026 at 10:30 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.