

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## “Le Adsp non potranno vietare l’autoproduzione agli armatori che sono anche imprese portuali”

Nicola Capuzzo · Tuesday, August 20th, 2024

*Contributo a cura di avv. Alfonso Magliulo \**

*\* Studio Legale Castaldo, Magliulo & Associati*

La [sentenza n. 6523\24 del Consiglio di Stato](#) conferma il diritto della Compagnia di navigazione, quale impresa autorizzata ex art. 16, di utilizzare i membri del proprio equipaggio per le operazioni portuali e ciò anche in vigenza della nuova normativa limitativa del comma 4 bis art. 16 L. 84\1994, introdotto dal DL 34\2020, accogliendo totalmente l’appello, sulla base di un motivo c.d. “*assorbente*”.

Il Consiglio di Stato giunge a tale conclusione in quanto tale interpretazione è stata ritenuta dal Giudice l’unica coerente con i principi di liberalizzazione della Unione europea, confermando espressamente la necessità di ricondurre la “*norma alla necessaria conformità con il quadro normativo eurounitario di riferimento, che **non tollera l’esistenza di posizioni dominanti o di diritti esclusivi per le operazioni portuali**, a meno che non si tratti di servizi di interesse economico generale*”.

Nel caso di specie, infatti, nella sentenza si conferma che vengono “*in considerazione operazioni portuali (rizzaggio e derizzaggio di veicoli sulle navi in porto) che **pacificamente non rivestono interesse economico generale***”.

E ancora il Consiglio di Stato ribadisce in maniera ancora più chiara che tale aspetto “*di conseguenza, **rende necessario il riconoscimento della possibilità, per le singole imprese, di effettuare le operazioni portuali in regime di autoproduzione***”. E tutto ciò richiamando la numerosa giurisprudenza della Corte di Giustizia europea.

La conclusione di tale sentenza è che, quindi, la Compagnia di navigazione, impresa autorizzata ex art. 16, è libera di organizzare la propria impresa come ritiene opportuno e, sulla base di ciò, il CdS annulla il provvedimento impugnato nella parte in cui non consentiva l’utilizzo del personale come indicato nella istanza GNV.

E' importante, quindi, anche il richiamo ai principi di liberalizzazione europea, rispetto alla normativa protezionistica introdotta recentemente, che diviene, quindi, un monito anche per qualsiasi altra richiesta di autoproduzione.

La [sentenza n. 6522\24](#), invece, riguarda una domanda di autoproduzione avanzata sotto la **previgente normativa**.

In questo caso, il Consiglio di Stato ha rigettato l'appello esclusivamente per motivi attinenti ad elementi istruttori superabili dalle Compagnie di navigazione.

In particolare, il Consiglio di Stato ha ritenuto che:

- non è sufficiente assicurare la presenza di personale adeguatamente formato che sia, tuttavia, **adibito ad altre “contemporanee” mansioni**, fornendo una interpretazione sfumata, con la formula “contemporanee mansioni”, del concetto di esclusività introdotto dall'art. 199 bis del DL 34\20 (normativa, peraltro, come si dirà, sulla cui legittimità in questa sentenza, diversamente dall'altra, il CdS non si è potuto pronunciare per ragioni processuali). Ciò potrà, comunque, essere superato modulando la presenza e la utilizzazione del personale, nel rispetto degli orari di lavoro e di riposo
- va prodotta la documentazione sulla sicurezza di cui al d.lgs 272 del 1999 e non solo quella prevista dal d.lgs 271\1999, peraltro in parte sovrapponibile
- è necessario che le istanze siano prodotte dettagliando gli accosti programmati, per un tempo “congruo”.
- il CCNL predilige “normalmente” i lavoratori di terra, ma in tale sentenza il CdS espressamente si astiene dal valutare l'incoerenza di tale circostanza in relazione ai principi europei (stante la presenza di un ostacolo documentale all'esito favorevole del ricorso), ma in ogni caso nell'altra sentenza (ove il CdS parla di “sostanziale autoproduzione”) si è confermato il diritto a utilizzare personale di bordo in quanto unica strada coerente con i principi europei.

Alla luce di quanto sopra, in estrema sintesi, in virtù delle due sentenze, si può affermare:

- che le Autorità di sistema non potranno vietare alle Compagnie che sono anche Impresa ex art. 16 di auto-organizzarsi con il proprio personale, **anche di bordo**.
- che la nuova normativa non può vietare l'autoproduzione in quanto contraria ai principi di liberalizzazione europei
- che il Consiglio di Stato ha riassunto gli elementi per lo svolgimento dell'autoproduzione delle Compagnie

Dalle due sentenze emerge, quindi, chiaramente la necessità di tener conto dei principi europei, che non consentono limitazioni alla libera concorrenza, come quelle della normativa protezionistica introdotta in occasione della pandemia.

**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, August 20th, 2024 at 10:45 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.