

Pubblicato il 27/06/2023

N. 00647/2023 REG.PROV.COLL.
N. 00303/2021 REG.RIC.



R E P U B B L I C A I T A L I A N A

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Liguria

(Sezione Seconda)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 303 del 2021, integrato da motivi aggiunti, proposto da

Grandi Navi Veloci S.p.a., rappresentata e difesa dagli avv. Bruno Castaldo, Fiorella Titolo, Alfonso Magliulo e Gennaro Borriello, con domicilio digitale come da p.e.c. dei registri di giustizia;

contro

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale - Genova, rappresentata e difesa dall'Avvocatura distrettuale dello Stato, domiciliataria in Genova, viale Brigate Partigiane, 2;

nei confronti

Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie Paride Batini Società Cooperativa, non costituita in giudizio;

per l'annullamento

della nota prot. n. 10/02/2021.0004120.U dell'Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale, di riscontro alla istanza della GNV del 14.1.2021, acquisita al protocollo dell'Ente n. 2845 del 28 gennaio 2021, con la quale si

precisava che l'attività autorizzata *ex art. 16, l. 84\1994*, per il 2021 sarà posta in essere con personale dipendente GNV, eventualmente integrato con personale *ex art. 17, l. 84\1994*, previa disapplicazione dell'art. 199 *bis* del decreto legge 19 maggio 2020, n. 34, come convertito in legge 17 luglio 2020, n. 77, che ha modificato l'articolo 16 della legge n. 84/1994, introducendo il comma 4-*bis* e, contestualmente, abrogando la lettera d) del comma 4;

e, con primo ricorso per motivi aggiunti, per l'annullamento del nuovo provvedimento autorizzativo *ex art. 16, l. 84\1994*, decreto 313/22, prot. 15448 del 6.5.2022, se e nella parte in cui impedisce l'utilizzazione del personale di bordo per lo svolgimento dell'attività autorizzata;

della comunicazione in data 26.5.2022, prot. 18332, con cui l'AdSP ha inibito alla GNV l'utilizzo di personale di bordo per lo svolgimento dell'attività di impresa autorizzata;

nonché di ogni altro atto presupposto, connesso e consequenziale;

e, con secondo ricorso per motivi aggiunti, per l'annullamento del parere della Commissione consultiva nella seduta del 30 dicembre 2021 e del parere espresso dal Comitato di gestione nella seduta del 30 dicembre 2021 (prot. n. 94/10/2021) in ordine al rinnovo dell'autorizzazione *ex art. 16, l. 84\94*, se e nella parte in cui condizionano l'esito favorevole alla limitazione nella utilizzazione di personale di bordo per lo svolgimento delle operazioni portuali autorizzate;

e, con terzo ricorso per motivi aggiunti, per l'annullamento del nuovo provvedimento autorizzativo *ex art. 16, l. 84\1994*, decreto 20/23 del 27 gennaio 2023 e della relativa nota di trasmissione prot. 30/01/2023.0004028U;

del parere della Commissione consultiva rilasciato nella seduta del 19 dicembre 2022, che non si conosce;

del parere espresso dal Comitato di gestione nella seduta del 19 dicembre 2022 (prot. n. 102/05/2022), che non si conosce;

della proposta del RUP/Responsabile del procedimento e del Dirigente/Direttore che attesta la regolarità tecnica amministrativa del decreto 20/23 del 27 gennaio 2023, che non si conosce; nonché di ogni altro atto presupposto, connesso e consequenziale, tutti se e nella parte in cui inibiscono l'utilizzazione del personale di bordo per lo svolgimento dell'attività autorizzata.

Visti il ricorso, i motivi aggiunti e i relativi allegati;

Visto l'atto di costituzione in giudizio dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale - Genova;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 10 maggio 2023 il dott. Richard Goso e uditi i difensori intervenuti per le parti, come specificato nel verbale;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO

Grandi Navi Veloci S.p.a. (di seguito "GNV") svolge servizi di linea di trasporto marittimo di passeggeri e veicoli nel porto di Genova. A tal fine, essa deve garantire una serie di operazioni portuali accessorie al trasporto, fra le quali quelle di rizzaggio (messa in sicurezza mediante fissaggio) e derizzaggio dei veicoli e dei rimorchi sulle navi.

Intendendo provvedere alle operazioni suddette mediante il personale di bordo ("autoproduzione"), GNV aveva chiesto all'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale - Genova (di seguito "Autorità di sistema"), con nota del 30 novembre 2018, il rilascio di specifica autorizzazione *ex art. 16, l. n. 84/1994*. Il ricorso avverso gli atti con cui l'Autorità aveva riscontrato negativamente detta istanza è stato dichiarato in parte irricevibile e in parte inammissibile con la sentenza della Sezione n. 808 del 27 settembre 2021. È tuttora pendente il giudizio d'appello promosso da GNV.

Nelle more, la Capitaneria di porto di Genova aveva segnalato all'Autorità di sistema, con nota del 16 ottobre 2020, che una limitata parte delle operazioni di rizzaggio del carico sulla nave "GNV Fantastic" sarebbe stata svolta da membri dell'equipaggio che avevano coadiuvato il personale della compagnia portuale autorizzata CULMV. L'Autorità di sistema riscontrava detta segnalazione con nota in pari data, precisando che i lavoratori utilizzati nella fattispecie da GNV, come chiarito dalla stessa impresa, non comprendevano membri dell'equipaggio della nave.

Quindi, con nota del 14 gennaio 2021, GNV segnalava all'Autorità di sistema che le operazioni portuali autorizzate in proroga per il corrente anno sarebbero state svolte dal personale dipendente indicato negli organigrammi già presentati, eventualmente integrato da lavoratori della CULMV. L'Autorità di sistema ha riscontrato detta segnalazione con nota del 10 febbraio 2021, rammentando che *"il personale marittimo non può svolgere operazioni portuali"* in quanto, secondo la normativa vigente, l'autoproduzione è consentita *"solo nel caso in cui nel porto interessato non vi siano le necessarie attrezzature o maestranze"*; in conseguenza, le operazioni portuali di movimentazione di merci e rotabili richiedono *"l'esclusivo utilizzo di personale terrestre"* di GNV e non possono essere svolte dai membri di equipaggi.

Con il ricorso introduttivo del presente giudizio, notificato il 12 aprile 2021 e depositato il 28 aprile successivo, GNV ha impugnato la nota da ultimo indicata, deducendo i seguenti motivi di gravame:

D) "Violazione e falsa applicazione dell'art. 16, l. 84/94. Violazione artt. 82 e 86 TCE; artt. 101 e ss., nonché del protocollo 27 TFUE; art. 3 TUE. Violazione dell'art. 9, legge 10 ottobre 1990, n. 287. Violazione dei principi europei di concorrenza, di libertà di stabilimento e di libera circolazione delle merci. Difetto dei presupposti. Eccesso di potere. Sviamento. Contraddittorietà".

L'atto con cui l'Autorità di sistema ha escluso che la ricorrente potesse utilizzare il personale di bordo nello svolgimento delle operazioni di rizzaggio

e derizzaggio richiama una disposizione normativa - il comma 4-*bis* dell'art. 16 della legge n. 84/1994, inserito dall'art. 199-*bis*, comma 1, lett. b), del d.l. n. 34/2020 - che deve essere disapplicata in quanto contrastante con i principi del diritto europeo in tema di concorrenza, libertà di stabilimento e libera circolazione delle merci. Con la sentenza 10 dicembre 1991, n. 179 (procedimento C-179/90), infatti, la Corte di giustizia ha dichiarato l'incompatibilità eurounitaria della normativa italiana che prevedeva una riserva a favore delle compagnie portuali, impedendo agli operatori di autoprodurre a costi inferiori le operazioni di imbarco e sbarco delle merci. In subordine, la ricorrente chiede che venga sollevata la questione di legittimità costituzionale del citato comma 4-*bis* per violazione degli artt. 3, 41 e 117, comma 1, Cost. e del principio di ragionevolezza.

II) “Violazione e falsa applicazione dell'art. 16, l. 84/94. Violazione e falsa applicazione dell'art. 8 del d.m. 585/95. Violazione e falsa applicazione del CCNL del lavoro marittimo. Violazione dell'art. 9 della legge 10 ottobre 1990, n. 287. Difetto dei presupposti. Contraddittorietà e difetto di motivazione. Eccesso di potere. Sviamento. Irragionevolezza. Violazione della libertà di impresa e dell'art. 41 Cost.”.

La contestata preclusione all'utilizzo del personale di bordo si porrebbe in contraddizione con le precedenti autorizzazioni rilasciate alla ricorrente le quali non distinguevano il personale di terra da quello marittimo. Contrariamente a quanto ritenuto dall'Autorità di sistema, peraltro, la normativa vigente contemplerebbe la possibilità di utilizzare i membri dell'equipaggio per lo svolgimento delle operazioni portuali.

Costituitasi in resistenza con il patrocinio dell'Avvocatura distrettuale dello Stato, l'Autorità di sistema eccepisce che il ricorso sarebbe inammissibile in quanto l'atto impugnato, meramente ricognitivo delle disposizioni normative vigenti e degli obblighi che ne conseguono, non ha natura provvedimentoale; sotto altro profilo, il ricorso sarebbe inammissibile perché GNV non aveva prospettato l'utilizzo del personale di bordo per lo svolgimento delle

operazioni portuali e, pertanto, non può dolersi del fatto che le sia stata preclusa una simile opzione; infine, l'autoproduzione era già stata esclusa con la citata sentenza di questo Tribunale, sicché la nota impugnata costituirebbe atto meramente confermativo dell'originario diniego. Nel merito, l'Amministrazione resistente controdeduce alle censure sollevate dalla controparte, concludendo per il rigetto del ricorso.

Con un primo ricorso per motivi aggiunti, notificato il 30 giugno 2022 e depositato il 13 luglio successivo, GNV ha impugnato il provvedimento autorizzativo *ex art.* 16, l. n. 84/1994, rilasciatole per l'anno 2022, nella parte in cui non consente di utilizzare il personale di bordo nello svolgimento delle operazioni portuali. È compresa nell'impugnazione proposta con motivi aggiunti la comunicazione dell'Autorità di sistema del 26 maggio 2022 che evidenziava l'obbligo di utilizzare esclusivamente il personale di terra per le operazioni suddette.

In via principale, la ricorrente sostiene che il già citato comma 4-*bis* non sarebbe applicabile nel caso di specie, poiché il limite ivi previsto riguarda l'autoproduzione delle compagnie di navigazione e non lo svolgimento delle operazioni portuali da parte di un'impresa autorizzata; in subordine, la ricorrente insiste per la disapplicazione della disposizione predetta, ribadendo i rilievi all'uopo formulati con l'atto introduttivo del giudizio.

Con un secondo ricorso per motivi aggiunti, notificato il 20 ottobre 2022 e depositato il successivo 27 ottobre, GNV ha impugnato i pareri resi dalla Commissione consultiva e dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema in ordine al rinnovo dell'autorizzazione per il 2022, conosciuti a seguito della produzione in giudizio da parte dell'Avvocatura dello Stato, nella parte in cui sembrerebbero condizionare l'avviso favorevole al mancato utilizzo del personale di bordo nello svolgimento delle operazioni portuali autorizzate. La ricorrente estende nei confronti di tali atti le censure già sollevate con i primi motivi aggiunti.

L'Autorità eccepisce che i due ricorsi aggiuntivi sarebbero inammissibili e/o irricevibili perché:

- a) la nota del 26 maggio 2022 gravata con il primo ricorso per motivi aggiunti non avrebbe natura provvedimento, costituendo semplice ricognizione delle disposizioni normative vigenti e degli obblighi che ne conseguono;
- b) i pareri gravati con il secondo ricorso per motivi aggiunti erano espressamente richiamati nelle premesse del provvedimento autorizzativo e, pertanto, avrebbero dovuto essere impugnati nel termine di sessanta giorni dalla conoscenza di tale atto ovvero dalla data della seduta della Commissione consultiva cui aveva partecipato quale membro l'Amministratore delegato di GNV;
- c) non avendo chiesto di svolgere le operazioni portuali con personale di bordo, la ricorrente non può dolersi di un'autorizzazione coerente alla sua richiesta.

Quindi, con un terzo ricorso per motivi aggiunti, notificato il 9 febbraio 2023 e depositato il successivo 21 febbraio, GNV ha impugnato il nuovo provvedimento autorizzativo *ex art.* 16, l. n. 84\1994, rilasciatole per l'anno 2023, unitamente ai pareri della Commissione consultiva e del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema, sempre nella parte in cui impediscono di utilizzare il personale di bordo nello svolgimento delle attività autorizzate.

I terzi motivi aggiunti deducono quanto segue:

D) “Violazione e falsa applicazione dell’art. 16, l. 84/94. Violazione artt. 82 e 86 TCE; artt. 101 e ss., nonché del protocollo 27 TFUE; art. 3 TUE. Violazione dell’art. 9, legge 10 ottobre 1990, n. 287. Violazione dei principi europei di concorrenza, di libertà di stabilimento e di libera circolazione delle merci. Difetto dei presupposti. Eccesso di potere. Sviamento. Contraddittorietà”.

Per le ragioni già esposte nei precedenti ricorsi aggiuntivi, il più volte citato comma 4-*bis* non sarebbe applicabile nel caso di specie e, in subordine, sarebbe suscettibile di disapplicazione (o, perlomeno, di rinvio pregiudiziale)

in quanto contrastante con i principi eurounitari in tema di concorrenza e libera circolazione delle merci, come già accertato dalla richiamata pronuncia della Corte di giustizia n. 179/1991 e dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato.

II) “Violazione e falsa applicazione dell’art. 16, l. 84/94. Violazione e falsa applicazione dell’art. 8 del d.m. 585/95. Difetto dei presupposti. Contraddittorietà e difetto di motivazione. Eccesso di potere. Sviamento. Irragionevolezza. Violazione della libertà di impresa e dell’art. 41 Cost.”.

La contestata preclusione all'utilizzo del personale di bordo si porrebbe in contrasto con lo stesso oggetto dell'autorizzazione rilasciata per lo svolgimento di operazioni portuali che comprende anche la movimentazione di merci e rotabili.

III) “Violazione e falsa applicazione dell’art. 16, l. 84/94. Violazione e falsa applicazione dell’art. 8 del d.m. 585/95. Violazione e falsa applicazione del CCNL del lavoro marittimo. Violazione dell’art. 9 della legge 10 ottobre 1990, n. 287. Difetto dei presupposti. Contraddittorietà e difetto di motivazione. Eccesso di potere. Sviamento. Irragionevolezza. Violazione della libertà di impresa e dell’art. 41 Cost.”.

In assenza di limiti espressamente previsti dalla normativa nazionale, detta preclusione non potrebbe neppure giustificarsi in ragione della pretesa impossibilità di iscrivere il personale marittimo nei registri obbligatori tenuti dall'Autorità di sistema.

Con la memoria conclusionale, l'Amministrazione resistente eccepisce che il rilascio della nuova autorizzazione annuale per il 2023 avrebbe comportato l'improcedibilità per sopravvenuta carenza di interesse dei primi due ricorsi aggiuntivi, siccome intesi all'annullamento di atti che hanno *medio tempore* esaurito la loro efficacia. Per quanto concerne il terzo ricorso per motivi aggiunti, sostanzialmente reiterativo delle già dedotte censure, l'Amministrazione richiama le precedenti difese e solleva un'ulteriore eccezione di parziale inammissibilità del gravame per mancanza di specifici

motivi di impugnazione nei confronti degli atti che la stessa ricorrente dichiara di non conoscere.

Parte ricorrente ha controdedotto con memoria di replica.

La causa, infine, è stata chiamata alla pubblica udienza del 10 maggio 2023 e trattenuta in decisione all'esito della discussione orale.

DIRITTO

1) Il ricorso principale proposto da GNV ha per oggetto la nota del 10 febbraio 2021 con cui l'Autorità di sistema, riscontrando una precedente comunicazione della stessa impresa, le rammentava che, ai sensi del comma 4-*bis* dell'art. 16 della legge n. 84 del 1994, "*il personale marittimo non può svolgere operazioni portuali*": considerando che GNV è titolare di autorizzazione per la movimentazione di merci e rotabili nel porto di Genova, l'Autorità di sistema ha rimarcato che tali operazioni non possono essere effettuate dai membri di equipaggi ed ha chiesto che, ai fini dell'iscrizione negli appositi registri, fosse prodotto l'elenco del personale di terra adibito alle stesse.

1.1) Secondo la prospettazione della ricorrente, la nota impugnata avrebbe natura di provvedimento puntuale che, modificando l'orientamento assunto fino a quel momento dall'Autorità di sistema, preclude la possibilità di utilizzare il personale di bordo nello svolgimento delle operazioni di rizzaggio e derizzaggio dei veicoli e rimorchi sulle navi che fanno scalo nel porto di Genova.

La tesi di parte ricorrente non può essere condivisa.

Come rivela chiaramente il suo tenore letterale, infatti, la nota in questione non pone a carico dell'impresa alcun nuovo comando o divieto né le impone obblighi di fare il cui inadempimento potrebbe comportare la sospensione o la revoca dell'autorizzazione, ma si limita a rammentare le modalità che, alla luce della normativa vigente, devono essere applicate per il corretto svolgimento delle operazioni portuali, ossia mediante utilizzo del personale di terra e senza coinvolgimento dei membri di equipaggi.

Trattasi pertanto, come correttamente rilevato dall'Avvocatura dello Stato, di un atto meramente ricognitivo delle disposizioni legislative che regolano la materia e degli obblighi che ne conseguono, come tale non autonomamente lesivo della sfera giuridica della ricorrente.

1.2) Peraltro, non risultando che GNV avesse chiesto di poter utilizzare personale di bordo nello svolgimento delle operazioni portuali né di impiegarlo in determinate fasi delle attività di rizzaggio e derizzaggio, la nota impugnata non configura neppure riscontro negativo ad un'istanza del privato.

La domanda di rinnovo dell'autorizzazione presentata da GNV in data 2 luglio 2019, infatti, conteneva il seguente organigramma dei dipendenti: 1 responsabile terminal, 2 team coordinamento portuale, 3 capiturno, 3 assistenti tecnici di piazzale, 6 coordinatori, 18 piazzalisti polivalenti - rizzatori e 11 trattoristi polivalenti.

Non avendo indicato personale marittimo, la ricorrente non può lamentare che l'Autorità di sistema le abbia imposto di utilizzare esclusivamente il personale di terra per lo svolgimento delle operazioni portuali.

Anche sotto questo profilo, pertanto, il ricorso principale è inammissibile per difetto di interesse all'impugnazione.

1.3) Per completezza, mette conto di evidenziare come non sia meritevole di condivisione la tesi secondo cui, alla luce della sentenza della Corte di giustizia n. 179 del 1991 (procedimento C-179/90), l'art. 16, comma 4-*bis*, della legge n. 84/1994, dovrebbe essere disapplicato per contrasto con il diritto dell'Unione europea.

La citata pronuncia, infatti, ha stabilito l'incompatibilità con il trattato CEE delle norme italiane (artt. 110 e 11 cod. nav.) che riservavano lo svolgimento delle operazioni portuali alle compagnie o gruppi e imponevano ai concessionari di avvalersi esclusivamente, per l'esecuzione di tali operazioni, delle maestranze costituite nelle compagnie o gruppi.

Il novellato art. 16 prevede che le operazioni portuali possano essere svolte in regime di autoproduzione nei casi in cui non sia possibile ricorrere ad imprese autorizzate ovvero ad imprese o agenzie per la fornitura di lavoro portuale temporaneo, purché siano rispettate le ulteriori condizioni ivi previste con riguardo alla dotazione di mezzi meccanici e di personale.

Trattasi, all'evidenza, di previsioni non equiparabili in quanto la nuova disciplina, consentendo anche lo svolgimento delle operazioni a soggetti diversi dalle compagnie portuali ovvero in regime di autoproduzione, non determina una posizione dominante insuscettibile di essere scalfita dalla concorrenza potenziale.

2) I primi due ricorsi aggiuntivi sono intesi all'annullamento dell'autorizzazione *ex art. 16, l. n. 84/1994*, rilasciata a GNV per l'anno 2022 e degli atti propedeutici, nella parte in cui non consentono di utilizzare il personale di bordo nello svolgimento delle operazioni portuali.

Essi sono divenuti improcedibili per sopravvenuto difetto di interesse in quanto l'impugnata autorizzazione, avente durata annuale, ha completamente esaurito la propria efficacia.

Peraltro, l'accertamento dell'eventuale illegittimità degli atti gravati non può presentare alcuna utilità in funzione conformativa della successiva azione amministrativa, poiché la ricorrente ha impugnato, ponendo le stesse questioni di diritto, anche l'autorizzazione relativa al 2023 e gli atti ad essa propedeutici.

3) Quest'ultima impugnativa, proposta con il terzo ricorso aggiuntivo, è prioritariamente affidata ad una censura che sembra contraddire la tesi sviluppata nel ricorso principale: sostiene l'esponente, infatti, che la disposizione di cui al più volte citato comma 4-*bis* non potrebbe trovare applicazione nel caso di specie, poiché non si controverte in ordine al ricorso all'autoproduzione da parte di una compagnia di navigazione, bensì alle modalità di svolgimento delle operazioni portuali da parte di un'impresa autorizzata *ex art. 16, l. n. 84/1994*.

3.1) In fatto, si rileva che, nella dichiarazione presentata a corredo dell'istanza di rinnovo dell'autorizzazione per l'anno 2023 (doc. n. 24 di parte ricorrente), GNV precisava che le operazioni portuali sarebbero state svolte da 48 unità così suddivise: 1 responsabile terminal, 2 team coordinamento portuale, 3 capi turno, 7 coordinatori, 26 piazzalisti polivalenti - rizzatori e 9 trattoristi polivalenti. Si trattava, anche in questo caso, di personale adibito al terminal di cui dispone la ricorrente.

Invece, l'allegato elenco del personale operante nell'ambito portuale di Genova conteneva 58 nominativi, 9 dei quali corrispondenti a unità di personale marittimo con mansioni di rizzaggio o supporto al rizzaggio.

Può ritenersi, in conseguenza, che l'autorizzazione relativa al 2023 sia lesiva degli interessi della ricorrente nella parte in cui stabilisce che *“secondo la normativa vigente, non risulta ammissibile il ricorso all'autoproduzione da parte delle compagnie armatoriali, salva specifica autorizzazione e preventiva istruttoria”* (art. 3, quarto comma): tale statuizione, infatti, implica il diniego all'utilizzo nelle operazioni portuali di rizzaggio e derizzaggio delle 9 unità di personale marittimo indicate, sia pure in modo fuorviante, nell'istanza di rinnovo presentata dalla ricorrente.

3.2) Ciò premesso, la dedotta censura è manifestamente infondata in quanto il parziale diniego costituisce piana applicazione dell'art. 16, comma 4-*bis*, della legge n. 84/1994, che, come si è già avuto modo di precisare, consente lo svolgimento delle operazioni portuali in regime di autoproduzione solo in presenza di determinate condizioni che non ricorrono pacificamente nel caso di specie.

Facendo espresso riferimento alle operazioni in regime di autoproduzione svolte dalla nave, del resto, la menzionata previsione ostativa all'utilizzo di personale di bordo è pacificamente applicabile anche nel caso in cui tale personale sia posto alle dipendenze dell'impresa operante nel terminal.

Contrariamente opinando, sarebbe agevole eludere l'applicazione di una norma rispondente a prioritarie ragioni di sicurezza che non mutano nel caso

in cui il ricorso all'autoproduzione sia prospettato da un'impresa autorizzata *ex art. 16 cit.*

3.3) Per quanto concerne la tesi sostenuta in via subordinata dalla ricorrente, secondo cui la disposizione normativa applicata nella fattispecie si porrebbe in contrasto con i principi eurounitari in tema di tutela della concorrenza e di libera circolazione delle merci, è sufficiente fare rinvio a quanto precisato al punto 1.3), ove si è avuto modo di rilevare che la disciplina in questione, consentendo lo svolgimento delle operazioni anche a soggetti diversi dalle compagnie portuali ovvero, in presenza di particolari condizioni, in regime di autoproduzione, non determina posizioni dominanti il cui sfruttamento possa pregiudicare la concorrenza e il commercio intracomunitario.

È appena il caso di ribadire, dunque, che il più volte citato comma 4-*bis*, chiaramente orientato alla tutela della sicurezza della navigazione, non è sospettabile di contrasto con i principi del diritto europeo.

3.4) Non meritano favorevole apprezzamento neppure le ulteriori censure sollevate con il terzo ricorso per motivi aggiunti.

3.4.1) Con la prima di esse, la ricorrente sostiene che la preclusione all'utilizzo del personale marittimo si porrebbe in contraddizione "*con l'ampiezza della autorizzazione rilasciata*" che, avendo per oggetto le operazioni portuali, comprende tutti i segmenti delle operazioni di movimentazione di merci e rotabili.

Tale doglianza è pretestuosa in quanto lo svolgimento delle operazioni portuali è ovviamente subordinato al rispetto dei limiti posti dalla relativa autorizzazione che, nel caso di specie, sono stati correttamente delineati sulla base della regola che, in assenza delle particolari condizioni individuate dal legislatore, preclude il ricorso all'autoproduzione.

3.4.2) Analoga diagnosi di infondatezza va formulata relativamente alla censura sollevata con l'ultimo motivo, secondo la quale, in assenza di specifiche disposizioni normative ostative, il diniego non sarebbe giustificabile

con riferimento alla pretesa impossibilità di iscrivere il personale di bordo nei registri obbligatori tenuti dall'Autorità di sistema.

Infatti, non sussistendo le condizioni per l'utilizzo di tale personale nello svolgimento delle operazioni portuali, l'organigramma dei dipendenti necessario all'espletamento delle attività in questione (che l'impresa - ai sensi dell'art. 3, comma 1, lett. g), del d.m. 31 marzo 1995, n. 585 - è tenuta a presentare ai fini del rilascio o rinnovo dell'autorizzazione) deve comprendere solo i dipendenti adibiti al terminal e stabilmente utilizzati nello svolgimento delle operazioni.

3.5) In conclusione, il terzo ricorso per motivi aggiunti è infondato e, pertanto, deve essere respinto.

4) La particolarità delle questioni affrontate induce a disporre l'integrale compensazione delle spese di giudizio.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Liguria (Sezione Seconda), definitivamente pronunciando, così provvede:

- dichiara inammissibile il ricorso principale;
- dichiara improcedibili il primo e il secondo ricorso per motivi aggiunti;
- respinge il terzo ricorso per motivi aggiunti;
- compensa le spese di lite.

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

Così deciso in Genova nella camera di consiglio del giorno 10 maggio 2023 con l'intervento dei magistrati:

Luca Morbelli, Presidente

Richard Goso, Consigliere, Estensore

Marcello Bolognesi, Referendario

L'ESTENSORE
Richard Goso

IL PRESIDENTE
Luca Morbelli

IL SEGRETARIO