



Porti ed attività portuali

Il porto può essere considerato in una **DUPLICE VISIONE**:

1) visione statica
del porto come bene
ed in particolare come
bene demaniale
(esercizio funzioni
amministrative di
vigilanza, direzione e
controllo, nonché di
pianificazione)

2) visione dinamica del
porto stesso come
centro di attuazione
servizi pubblici e privati
concernenti in genere la
movimentazione delle
navi e le attività
complementari al
trasporto marittimo

La situazione precedente alla riforma del 1994: sistema monopolistico basato sul c. nav. (art. 110 c. nav., ora abrogato)

- **Porti a regime generale retti dall'autorità marittima** (organo periferico dello stato con funzioni di amministrazione vigilanza e polizia sulle attività svolte negli scali).
- **Porti a regime speciale retti da Enti portuali**: nei porti di maggiore rilevanza erano istituiti con leggi speciali enti portuali o organizzazioni portuali.

Tali enti, oltre a funzioni amministrative, organizzative promozionali dello scalo e di controllo delle attività svolte dai privati, prestavano direttamente e indirettamente (attraverso partecipazioni societarie) operazioni portuali di scarico e carico e movimentazioni delle merci assumendo la natura di enti pubblici.

- Titolarità esclusiva della gestione del porto sia nella dimensione statica che nella dimensione dinamica in capo al medesimo ente
- Erano comunque presenti le autorità marittime ma con compiti limitati alla disciplina della polizia e della sicurezza della navigazione
- Le operazioni portuali (carico/scarico e movimentazione merci) erano svolte dalle c.d. imprese portuali in regime di concessione amministrativa
- Tuttavia in definitiva, gli enti portuali svolgevano direttamente o indirettamente, le operazioni portuali in condizioni di esclusiva

La situazione precedente alla riforma del 1994: la riserva di lavoro portuale ex art. 111 c. nav. (ora abrogato)

- **Riserva di lavoro portuale**: le imprese portuali e gli enti portuali (qualora erogatori dei servizi) erano obbligati ad impiegare solo lavoratori appartenenti alle compagnie portuali
- **Le compagnie portuali erano soggetti che avevano l'esclusiva per ciascun porto (anche nei porti minori) nell'avviamento delle maestranze necessarie allo svolgimento delle operazioni portuali**
- quando una nave giungeva in porto ed aveva necessità di sbarcare o imbarcare merci, anzitutto non poteva farlo con i propri mezzi (non poteva cioè autoprodurre) le operazioni portuali con proprio personale, ma doveva rivolgersi ad un'impresa portuale. Quest'ultima non possedeva il controllo della forza lavoro (non aveva dipendenti propri) ed era obbligata a servirsi delle maestranze appartenenti ad una compagnia portuale, che peraltro dovevano essere necessariamente di cittadinanza italiana. Di fatto le compagnie portuali oltre a fornire in esclusiva la manodopera, ma predeterminava il numero dei lavoratori da avviare al lavoro e da dotare dei mezzi non secondo le esigenze specifiche della nave secondo parametri fissati discrezionalmente dalle stesse compagnie.

Le distorsioni del sistema del c. nav.

- Inefficienza dei servizi resi ed assenza di concorrenza
- Opacità delle tariffe
- Mancato rispetto dei principi comunitari sulla concorrenza per commistione tra funzioni di direzione, vigilanza e controllo da un lato e erogazione delle attività portuali dall'altro



L'intervento della Corte di Giustizia CE quale fattore determinante che ha portato alla riforma del 1994

- **Sent. 10/12/1991, C-179/90, Siderurgica Gabrielli c. Merci Convenzionali Porto di Genova s.p.a. (c.d. Porto di Genova I)**
 - **Lettera della Commissione europea del 31 luglio 1992**
 - **Affermazione dei principi comunitari (libera concorrenza, libera circolazione delle merci, persone e servizi, divieto di abuso di posizione dominante).**



Il ruolo della Corte di Giustizia CE: la sentenza “Porto di Genova I”

Con la locuzione “Porto di Genova I” ci si riferisce alla sentenza C.Giust. CE 10.12.1991, causa C-179/90, Siderurgica Gabrielli c. Merci Convenzionali Porto di Genova

La pronuncia costituisce il vero punto di svolta per il sistema portuale italiano, all'epoca disciplinato dalle disposizioni del codice della navigazione e del regolamento sulla navigazione marittima;

La sentenza ha avuto il merito di individuare specifici profili di incompatibilità dell'assetto italiano delle operazioni portuali rispetto ai principi comunitari, **dando di fatto l'avvio al percorso che ha condotto alla riforma del 1994**

La sentenza Porto di Genova I

in sintesi i giudici comunitari hanno sancito:

- L'incompatibilità degli artt. 110 e 111 c. nav. con i principi comunitari (art. 82 e 86 TCE), che dispongono **il divieto di abuso di posizione dominante**, dal momento che prevedendo una riserva a favore delle compagnie portuali determinavano le condizioni affinché questi enti sfruttassero abusivamente la propria posizione dominante (pagamento di servizi non richiesti, fatturazione di prezzi sproporzionati, rifiuto della tecnologia moderna, con conseguente aumento dei costi e arbitrarietà nella politica dei prezzi)
- il contrasto degli artt. 152 e 156 reg. nav. mar.- che riservavano ai soli cittadini italiani la possibilità di far parte delle compagnie portuali (le sole a poter svolgere le operazioni portuali) con il principio comunitario di libera circolazione dei lavoratori (art. 39 dell'allora TCE)
- Il contrasto del regime monopolistico con il principio di libera circolazione delle merci (art. 28 TCE). L'obbligo di legge di ricorrere alle imprese monopoliste per la movimentazione delle merci impediva agli utenti portuali di autoprodurre a costi inferiori tali operazioni.
- di conseguenza il diritto alla c.d. autoproduzione delle operazioni portuali non sussistendo le condizioni affinché i servizi resi dalle compagnie potessero essere qualificati come attività di interesse economico generale ai sensi dell'art. 90 TCE

L 28 gennaio 1994 n. 84

**Art. 6. l. n. 84 del
1994**

***Autorità di sistema
portuale,, come
disciplinata dalle
modifiche apportate
al d. lgs. 4 agosto
2016, n. 169 .
Sostituisce le
Autorità portuali***

**enti con personalità
giuridica di diritto
pubblico**

Economico ? Non
economico?
Vedi slides
successive

sottoposti alla
vigilanza del
**Ministero delle
infrastrutture e
dei trasporti** (oggi
MIMS)

**svolgono attività
sostitutiva,
integrativa ed
ausiliaria** dello Stato

finalità di
**amministrazione dei
porti e di gestione** con
la partecipazione delle
strutture pubbliche e
private interessate

Gli elementi della riforma attuata con l. 28.1.1994 n. 84

I principali elementi di innovazione introdotti dalla riforma del 1994 sono stati:

- una **nuova classificazione dei porti italiani** di interesse nazionale che sono stati ripartiti in categorie e classi e, in particolare, in porti di categoria I, (v. slide successiva)
- la **soppressione degli Enti portuali**, con la conseguente abrogazione della relativa disciplina speciale vigente per i singoli porti nazionali, e loro sostituzione con le **Autorità Portuali**, istituite negli scali marittimi di maggiore rilevanza nazionale, oggi divenute **Autorità di sistema portuale**;
- la **trasformazione delle compagnie di lavoro portuale da corporazioni ad imprese portuali** sotto forma di società di diritto privato e la **contemporanea abolizione della riserva di lavoro portuale**;
- la **liberalizzazione**, seppur controllata, **delle operazioni portuali** attraverso l'introduzione di un regime concorrenziale in forza del quale le predette attività possono essere effettuate da imprese private titolari di autorizzazione ovvero da imprese concessionarie di aree demaniali o banchine (quindi titolari di concessione) , con contestuale riconoscimento della libertà di fissazione delle tariffe;
- la **separazione tra lo svolgimento delle operazioni portuali**, che possono essere effettuate soltanto da imprese private, **e le attività di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo di tali attività**, attribuite in origine alle Autorità Portuali;
- il riconoscimento del **diritto di autoproduzione** delle operazioni portuali a favore delle imprese portuali, legittimate a curare in proprio l'organizzazione e l'esecuzione delle attività di movimentazione delle merci, e degli utenti portuali.

Classi dei porti

- **Categoria I:** porti o specifiche aree portuali finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello stato
- **Categoria II.** Altri porti o specifiche aree portuali suddivise in tre classi:
 - Classe I: porti o specifiche aree portuali con rilevanza economica internazionale;
 - Classe II: porti o specifiche aree portuali con rilevanza economica nazionale
 - Classe III: porti o specifiche aree portuali con rilevanza regionale o interregionale;

art. 6

L. 28 gennaio 1994 n. 84: una sintesi

**Attribuzioni alle autorità di
sistema portuale di :**

A) POTERI



1) di regolamentazione e di
ordinanza, anche in
riferimento alla sicurezza e
all'igiene delle
operazioni portuali

2) di rilasciare autorizzazioni e le
concessioni per l'esercizio delle
operazioni e dei servizi portuali

B) COMPITI



1) di indirizzo,
programmazione e
coordinamento

2) promozione e controllo delle operazioni
portuali e delle altre attività commerciali
e industriali esercitate nei porti

Per il principio della «separazione»



Alle autorità di sistema portuali:

1) non è consentito svolgere, né direttamente né tramite la partecipazione a società, operazioni portuali e attività connesse



2) possono esclusivamente costituire o partecipare a società che svolgano attività accessorie o comunque strumentali rispetto a quelli che sono i loro compiti istituzionali



Da ciò deriva la loro qualificazione
come **ENTI PUBBLICI NON ECONOMICI**

I porti con minore volume di traffico sono retti dall'autorità marittima

Le ordinanze del
comandante
del porto



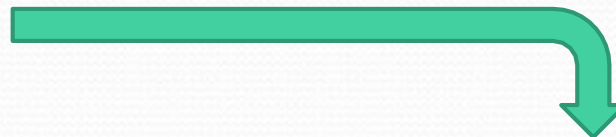
atti di normazione
secondaria



Con le quali



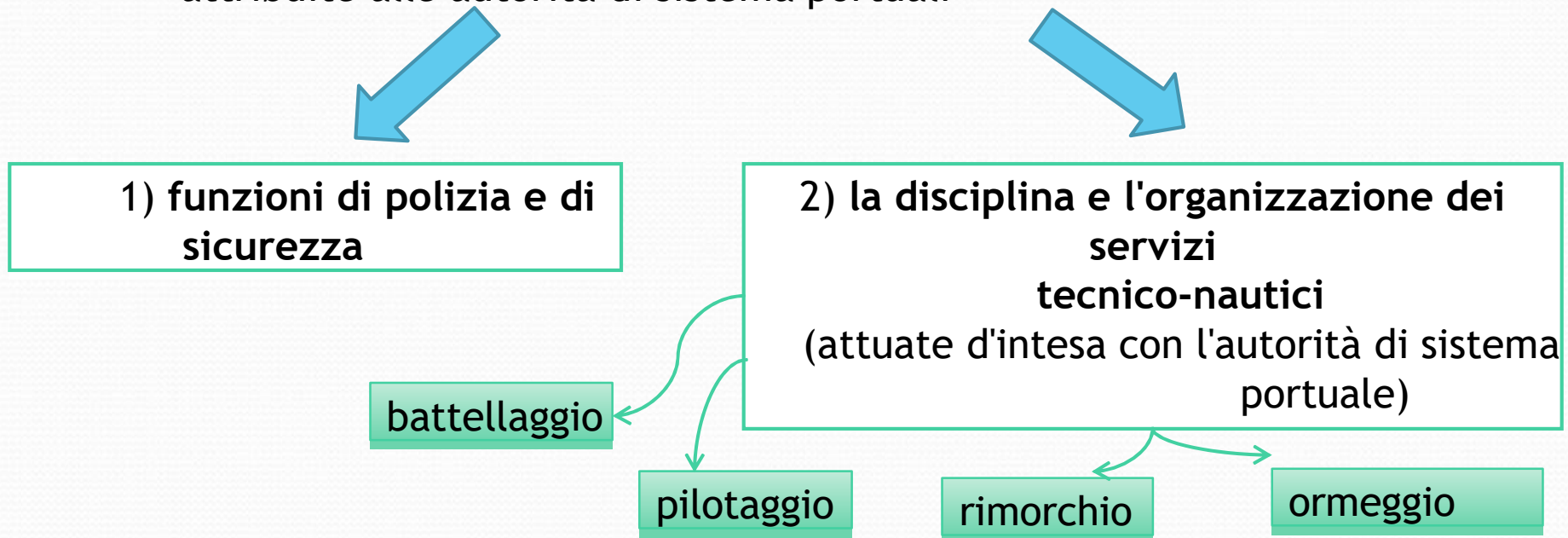
1) il comandante del porto esercita i
suoi compiti di regolamentazione
e vigilanza



2) Si fissano regole di
condotta cui devono
attenersi i soggetti che
svolgono attività
all'interno del porto

Nei porti con maggiore volume di traffico
(dove sono istituite autorità di sistema portuali)

l'autorità marittima conserva soltanto le competenze che non sono attribuite alle autorità di sistema portuali



In sostanza ... l'autorità marittima si occupa delle attività che si svolgono in mare, mentre l'autorità di sistema portuale di quelle che si svolgono a terra.

Rapporti tra AdSP e Autorità Marittima (nei porti sedi di AdsP)

AdSP

- Sicurezza delle attività che si svolgono sugli spazi terrestri e sulle banchine

AM

- Disciplina attività svolte in mare
- Disciplina, organizzazione, controllo e vigilanza sui servizi tecnico-nautici

Anche il sistema della l. 84/1994 entra in crisi

Dal punto di vista giuridico

Applicazione delle norme dell'UE al settore marittimo-portuale e dei trasporti

Evoluzione registratasi a fine secolo scorso

insuccesso della tecnica – adottata dal legislatore del 1994 – del rinvio a successivi emanandi decreti ministeriali per la definizione della normativa di attuazione

Dal punto di vista economico

Gigantismo navale

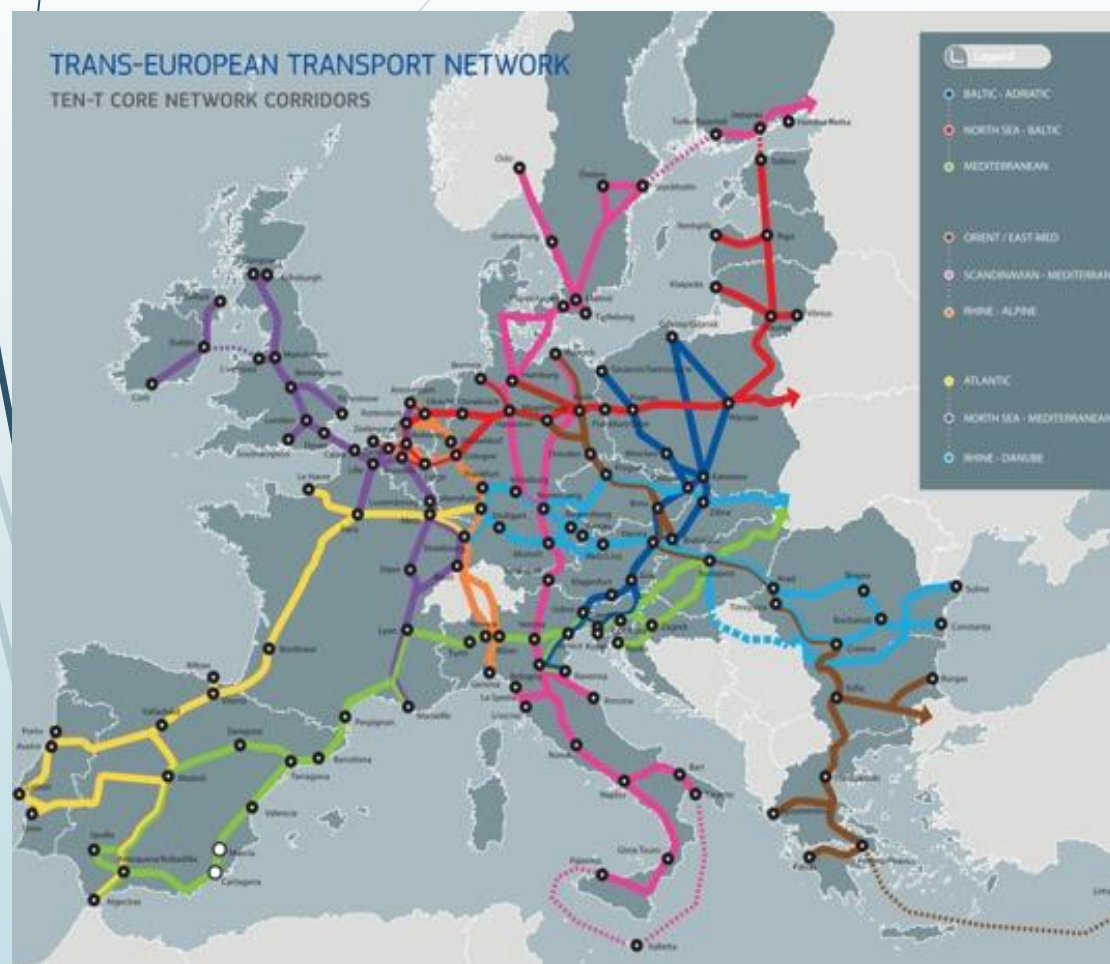
Profonde trasformazioni nel comparto della logistica e dei trasporti

Crisi della visione «porto-mercato»



Necessità di un complessivo e profondo ripensamento anche alla luce della politica comune UE in materia di trasporti (tra cui il reg. UE 1315/UE sulla rete Ten-T)

Reg. 1315/13/UE: la rete TEN-T



Le reti TEN-T sono un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello comunitario.

La *Core Network* è costituita dai nodi urbani a maggiore densità abitativa, dai nodi intermodali di maggiore rilevanza e dalle relative connessioni.

Quattro dei nove Corridoi TEN-T interessano l'Italia:

- il **Corridoio Mediterraneo (verde)** attraversa il Nord Italia da Ovest ad Est, congiungendo Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Bologna e Ravenna;
- il **Corridoio Reno Alpi (arancio)** passa per i valichi di Domodossola e Chiasso e giunge al porto di Genova;
- il **Corridoio Baltico Adriatico (blu)** collega l'Austria e la Slovenia ai porti del Nord Adriatico di Trieste, Venezia e Ravenna, passando per Udine, Padova e Bologna;
- il **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo (fucsia)** parte dal valico del Brennero e collega Trento, Verona, Bologna, Firenze, Livorno e Roma con i principali centri urbani del sud come Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo.

Il regolamento individua, per l'Italia, 14 porti core.

Le modifiche legislative alla l. 84/1994

► D.Lgs. 4/08/2016 n. 169

Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'art. 8, co. 1, lett. f), della legge 7/08/2015, n. 124.

Entrata in vigore del provvedimento: 15/09/2016 (ad eccezione delle disposizioni di cui all'art. 22, co. 2 che entrano in vigore il 31/08/2016).

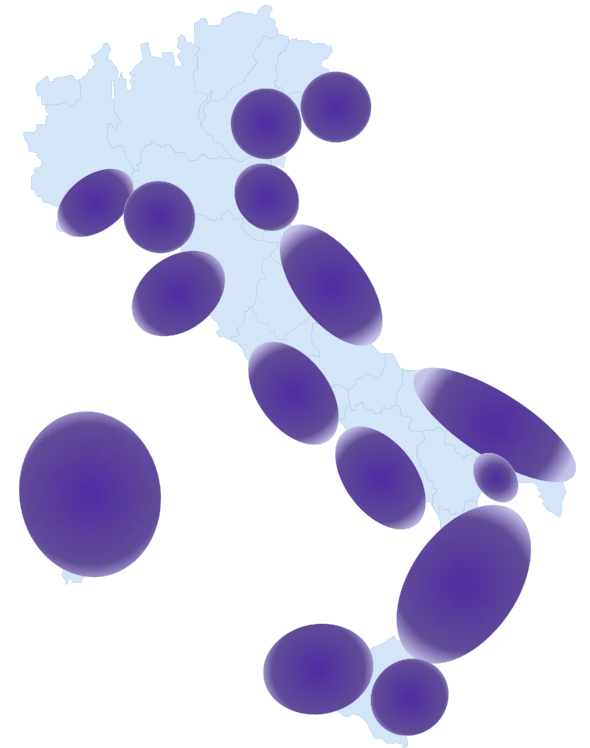
► D. Lgs. 13/12/2017 n. 232 (cd. Correttivo porti) (PRSP e PRP)

Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità portuali.

Entrata in vigore del provvedimento: 24/02/2018

La nuova (ed attuale) fisionomia

- Si riduce il numero delle autorità: diventano 16 (15 + la neoistituita AdSP dello Stretto scorporata da quella precedente del Mare Tirreno meridionale, dello Jonio e dello Stretto).
- L'Autorità ha sede nel porto centrale della Rete TEN T del reg. UE 1315/2013: ove più porti ricadano in una sede di porto core spetta al MIT indicare la sede
- la denominazione passa da Autorità portuali ad Autorità di sistema portuale
- Il cambio di denominazione riflette il cambio di impostazione di base: ogni autorità in linea di principio, comprende più porti secondo un criterio geografico di vicinanza (sistema portuale)
- non tutte le AdSP comprendono più porti
- aumenta il numero dei porti regolati attraverso la loro trasformazione in enti di gestione del sistema portuale
- L'AdSP non si deve limitare ad agire ed operare all'interno dei porti, ma anche lungo la filiera logistica che collega tali porti.
- L' AdSP è al centro dei sistemi portuali e logistici.



le nuove AdSP (2016)

- 1) AdSP DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE Porti di **Genova, Savona e Vado Ligure**.
- 2) AdSP DEL MAR LIGURE ORIENTALE Porti di **La Spezia e Marina di Carrara**.
- 3) AdSP DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE Porti di **Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Cavo**.
- 4) AdSP DEL MAR TIRRENO CENTROSETTENTRIONALE Porti di **Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta**.
- 5) AdSP DEL MAR TIRRENO CENTRALE Porti di **Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia**.
- 6) AdSP DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E JONIO E DELLO STRETTO Porti di **Gioia Tauro, Crotone** (porto vecchio e nuovo), **Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Messina, Milazzo, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria**.
- 7) AdSP DEL MARE DI SARDEGNA Porti di **Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura** (solo banchina commerciale).
- 8) AdSP DEL MARE DI SICILIA OCCIDENTALE Porti di **Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani**.
- 9) AdSP DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE Porti di **Augusta e Catania**.
- 10) AdSP DEL MARE ADRIATICO MERIDIONALE Porti di **Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli**.
- 11) AdSP DEL MAR IONIO Porto di **Taranto**.
- 12) **AdSP DEL MARE ADRIATICO CENTRALE** Porto di **Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica) e Ortona**.
- 13) AdSP DEL MARE ADRIATICO CENTROSETTENTRIONALE Porto di **Ravenna**.
- 14) AdSP DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE Porti di **Venezia e Chioggia**.
- 15) AdSP DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE Porto di **Trieste**.
- 16) AdSP dello Stretto

Dalle Autorità Portuali alle AdSP

- art. 6.5 l. 84/94: L'AdSP è ente pubblico non economico di rilevanza nazionale a ordinamento speciale ed è dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria.
- Confermata la **Natura non imprenditoriale ed il principio di separazione tra i compiti di governo e le attività imprenditoriali**: art. 6.11 l. 84/94: Le AdSP non possono svolgere, né direttamente né tramite società partecipate, operazioni portuali e attività ad esse strettamente connesse.
- L'Autorità di sistema portuale può sempre disciplinare lo svolgimento di attività e servizi di interesse comune e utili per il più efficace compimento delle funzioni attribuite, in collaborazione con Regioni, enti locali e amministrazioni pubbliche. Essa può, inoltre, assumere partecipazioni, a carattere societario di minoranza, in iniziative finalizzate alla promozione di collegamenti logistici e intermodali, funzionali allo sviluppo del sistema portuale.

Le nuove attribuzioni (art. 6)

4. L'AdSP nel perseguimento degli obiettivi e delle finalità di cui all'art. 1 svolge i seguenti compiti:

- a) indirizzo, programmazione, coordinamento, **regolazione**, promozione e controllo, anche mediante gli uffici territoriali portuali secondo quanto previsto all'art. 6-bis, co. 1, lett. c), delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie di cui agli artt. 16, 17 e 18 e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali. all'AdSP sono, altresì, conferiti poteri di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi alle attività e alle condizioni di igiene sul lavoro ai sensi dell'art. 24;
- b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;
- c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'art. 16, co. 1, individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
- **d) coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale;**
- **e) amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione;**
- **f) promuove forme di raccordo con i sistemi logistici retro portuali e interportuali.**



Operazioni e servizi portuali

I servizi portuali (in genere)

- **Servizi portuali alle merci, suddivisi**

- **in «operazioni portuali»**, che consistono nel «carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale». Im

- e accanto alle operazioni portuali vi è la categoria dei **«servizi portuali»**, consistenti in **«prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali»**, detti servizi portuali specialistici

- **Servizi tecnico-nautici (servizi portuali alle navi)**

- **Ulteriori servizi «di interesse generale»** (servizi di illuminazione, servizi di pulizia e di raccolta rifiuti, servizio idrico, servizi di manutenzione e riparazione dei beni, servizio ferroviario)

- **altri servizi portuali** (servizi innominati, soggetti alla vigilanza del comandante del porto e oggi dell'Adsp)

Concorrenza nel settore

In ogni porto

Le imprese portuali autorizzate

In considerazione delle esigenze di funzionamento del porto
e del traffico

debbono essere

in numero tale da garantire

Servizi alle merci

Operazioni portuali

- Art. 16 l. 84/1994
- il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale
- Individuate dalla legge 84/1994
- D.M. 585/1995
- Implicano contatto della merce e degli altri materiali con la terraferma portuale (esclusione delle operazioni che si svolgono a bordo delle navi)

Servizi portuali complementari ed accessori

- Art. 16 l. 84/1994
- quelli riferiti a prestazioni specialistiche (particolare competenza tecnica del fornitore) e complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali (Individuati dalle singole AdSP con nozione flessibile e un po' incerta perché legata al concetto di «ciclo delle operazioni portuali»): es. pulizia, marcatura, pesatura, riempimento container, uso speciali mezzi meccanici)
- D.M. 132/2001: avrebbe dovuto dettare i criteri precisi per le singole AdSP, invece i criteri sono generici

D.M. n. 132 del 6/02/2001 – art. 2

Art. 2. Servizi portuali

1. Sono servizi portuali le attività imprenditoriali consistenti nelle prestazioni specialistiche, che siano complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali, da rendersi su richiesta di soggetti autorizzati allo svolgimento anche in autoproduzione delle operazioni portuali.
2. Per "**ciclo delle operazioni portuali**" si intende l'insieme delle operazioni di carico, scarico, trasbordo, deposito, movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, rese in ambito portuale dalle imprese, autorizzate ai sensi dell'art. 16, co. 3, della legge ciascuna nella propria autonomia organizzativa, finalizzato al passaggio del carico o di parte di esso da una nave ad un'altra o ad altra modalità di trasporto e viceversa.
3. Il **carattere specialistico** delle prestazioni da ammettere come servizi portuali è costituito dalla particolare competenza tecnica del fornitore, rappresentata anche dalla disponibilità di attrezzature e/o macchinari specificatamente dedicati alla fornitura del servizio.
4. Il **carattere complementare ed accessorio** delle prestazioni da ammettere come servizi portuali è costituito dalla circostanza che, pur trattandosi di attività distinte da quelle facenti parte del ciclo delle operazioni portuali, siano funzionali al proficuo svolgimento del medesimo, contribuiscano a migliorare la qualità di quest'ultimo in termini di produttività, celerità e snellezza, risultino necessarie per eliminare i residui o le conseguenze indesiderate delle attività del ciclo.
5. L'individuazione dei servizi ammessi deve essere compiuta da parte dell'autorità competente, sulla base delle esigenze operative del porto, delle imprese autorizzate e operanti, e delle specifiche necessità risultanti dall'organizzazione locale del lavoro portuale.

Le attività nel porto

- La disciplina dell'esercizio delle operazioni portuali è contenuta principalmente in tre articoli della Legge n. 84 del 1994:
 - l'art. 16 sulle «operazioni portuali»,
 - l'art. 17 sulla «disciplina della fornitura di lavoro portuale temporaneo»
 - l'art. 18 sulla «concessione di aree e banchine».
- Le suddette disposizioni normative non sono state interessate, se non in minima parte, dalle modifiche apportate da ultimo dal Legislatore con il D. Lgs. 4 agosto 2016, n. 169 (che, invece, ha significativamente rivisitato gli artt. 1-15 della Legge n. 84/1994).
- Tra le poche modifiche che interessano i servizi alle merci operate dal D. Lgs. n. 169/2016 vi è l'attribuzione al Presidente dell'AdSP del potere di promuovere la stipulazione di protocolli d'intesa con le altre amministrazioni operanti nei porti per la velocizzazione delle operazioni portuali e la semplificazione delle procedure (cfr. art. 8, co. 3, lett. g), Legge n. 84/1994).

I diversi mercati nel porto

I tre grandi «mercati»:

- quello degli **operatori terminalisti** formato da soggetti in grado di erogare servizi alle merci attraverso l'utilizzazione di strutture fisse e banchine dedicate, delle quali in genere dispongono a seguito di atto concessorio; (**art. 18 della l. 84/1994**)
- il mercato dei **servizi portuali a favore delle merci (art.16)**, resi cioè da quelle imprese a ciò autorizzate, sia a favore del terminalista che direttamente all'utente portuale, senza la necessità di avvalersi di attrezzature fisse di banchina (**art. 16 l. 84/1994**);
- il mercato **dell'avviamento temporaneo di manodopera portuale**, volto ad integrare gli organici delle altre imprese operanti nel porto in caso di picchi di domanda (**art. 17 l. 84/1994**).

Le operazioni portuali

- L'art. 16, co. 1, della Legge n. 84 del 1994 individua le operazioni portuali nelle attività di **carico, scarico, trasbordo, deposito, movimento in genere delle merci** e di ogni altro materiale, svolte nell'ambito portuale.
- La definizione di operazioni portuali accolta dal legislatore del 1994 riprende, in buona parte, la definizione già contenuta nell'abrogato art. 108 cod. nav. il quale qualificava come operazioni portuali «le operazioni di imbarco, sbarco, trasbordo e movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale in porto».
- L'art. 16 della legge n. 84 del 1994 utilizza i termini «carico» e «scarico» al posto di «imbarco» e «sbarco».
- Sebbene la formulazione del citato art. 16 della Legge n. 84 del 1994 appaia *prima facie* chiara nell'individuare quali attività possano considerarsi operazioni portuali, già nella vigenza dell'abrogato art. 108 Cod. Nav. si era ritenuto opportuno individuare dei criteri per circoscrivere le attività soggette al regime autorizzatorio dettato da tale norma e determinare se un'attività rientrasse o meno tra quelle allora riservate alle compagnie portuali. **A tal fine, giurisprudenza e dottrina avevano individuato due criteri, uno di natura spaziale, secondo il quale erano riservate alle compagnie portuali le operazioni svolte «nel porto», e l'altro di natura funzionale, secondo il quale rientravano nel *genus* delle operazioni portuali tutte le attività che, consentendo il passaggio della merce dalla nave ad un altro mezzo e viceversa, collegano il trasporto marittimo a quello terrestre.**
- anche dopo la riforma dell'ordinamento portuale ai suddetti criteri possa riconoscersi ancora una certa utilità per distinguere le operazioni portuali sottoposte al regime autorizzatorio ex art. 16 della Legge n. 84 del 1994 dai servizi c.d. «innominati» (tra i quali si reputa rientrare, ad esempio, il servizio di rifornimento di carburante, c.d. bunkeraggio) soggetti alla vigilanza del Comandante del porto ex art. 68 Cod. Nav. ed, oggi, a quella delle Autorità di Sistema Portuale.

I servizi portuali «specialistici»

L'esistenza di ulteriori attività, non riconducibili al novero delle operazioni portuali, ha indotto il legislatore ad intervenire.

Introdotti con legge 30 giugno 2000, n. 186, che ha modificato l'art. 16 l. 84/1994.

- Sono servizi portuali quelli riferiti a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali. I servizi ammessi sono individuati dalle AdSP, o, laddove non istituite, dalle autorità marittime, attraverso una specifica regolamentazione da emanare in conformità dei criteri vincolanti fissati con decreto del MIT.

si tratta di **servizi contigui** rispetto al mero mercato della fornitura di manodopera, in quanto caratterizzati dall'esistenza di una autonoma qualificazione e organizzazione, con le relative responsabilità nei confronti del committente (le compagnie di navigazione o, più spesso, l'impresa terminalista).



La fornitura di lavoro portuale temporaneo

Art. 17 l. 84/94

Problema della variabilità della domanda di servizi portuali, anche una volta sopresse le compagnie portuali

- a) Impresa portuale autorizzata da Adsp o nei porti non compresi in AdsP, da Autorità marittima (regime monopolistico) a fornire prestatori di lavoro temporaneo per l'esecuzione delle operazioni portuali e dei servizi specialistici complementari ed accessori
- b) Nei porti in cui non è stata istituita la precedente impresa, vi è Agenzia promossa dall'AdsP (v. Slide successiva)
- c) In determinate situazioni, anche agenzie di diritto comune

Se ...

NON c'è un'impresa disponibile

la fornitura di lavoro temporaneo è erogata da una c.d.
Agenzia



istituzione promossa dall' autorità
(DI SISTEMA) portuale che ne esercita
il controllo.

gestita da un organo direttivo al
quale partecipano i rappresentanti
di tutte le imprese portuali

Qualora neanche l'agenzia riesca ... possono rivolgersi ai soggetti abilitati alla
somministrazione di lavoro, ai sensi degli art. 20 ss. d.lg. 10 settembre 2003 n.
276

Art. 17 l. 84/1994 - 1

Articolo 17 - Disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo.

Il presente articolo disciplina la fornitura di lavoro temporaneo alle imprese di cui agli artt. 16 e 18 per l'esecuzione delle operazioni portuali e dei servizi portuali autorizzati ai sensi dell'art. 16, co. 3. **La presente disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo è disciplina speciale.**

2. Le AdSP o, laddove non istituite, le autorità marittime, autorizzano l'erogazione delle prestazioni di cui al co. 1 da parte di una impresa, la cui attività deve essere esclusivamente rivolta alla fornitura di lavoro temporaneo per l'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali, da individuare secondo una procedura accessibile ad imprese italiane e comunitarie. Detta impresa, che deve essere dotata di adeguato personale e risorse proprie con specifica caratterizzazione di professionalità nell'esecuzione delle operazioni portuali, non deve esercitare direttamente o indirettamente le attività di cui agli artt. 16 e 18 e le attività svolte dalle società di cui all'art. 21, co. 1, lett. a), ne' deve essere detenuta direttamente o indirettamente da una o più imprese di cui agli artt. 16, 18 e 21, co. 1, lett. a), e neppure deve detenere partecipazioni anche di minoranza in una o più imprese di cui agli artt. 16, 18 e 21, co. 1, lett. a), impegnandosi, in caso contrario, a dismettere dette attività e partecipazioni prima del rilascio dell'autorizzazione.

3. L'autorizzazione di cui al co. 2 viene rilasciata dall' AdSP o, laddove non istituita, dall'autorità marittima entro centoventi giorni dall'individuazione dell'impresa stessa e, comunque, subordinatamente all'avvenuta dismissione di ogni eventuale attività e partecipazione di cui al medesimo comma. L'impresa subentrante è tenuta a corrispondere il valore di mercato di dette attività e partecipazioni all'impresa che le dismette.

(...)

5. Qualora non si realizzi quanto previsto dai co. 2 e 3, le prestazioni di cui al co. 1, vengono erogate da agenzie promosse dalle AdSP o, laddove non istituite, dalle autorità marittime e soggette al controllo delle stesse e la cui gestione è affidata ad un organo direttivo composto da rappresentanti delle imprese di cui agli artt. 16, 18 e 21, co. 1, lett. a) (...) Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, sono adottate le norme per l'istituzione ed il funzionamento dell'agenzia.

Art. 17 l. 84/1994 - 2

6. L'impresa di cui al co. 2 e l'agenzia di cui al co. 5, qualora non abbiano personale sufficiente per far fronte alla fornitura di lavoro temporaneo prevista al co. 1, possono rivolgersi, quali imprese utilizzatrici, ai soggetti abilitati alla fornitura di prestazioni di lavoro temporaneo previsti all'art. 2 della legge 24 giugno 1997, n. 196.

(...)

8. Al fine di favorire la formazione professionale, l'impresa di cui al co. 2 e l'agenzia di cui al co. 5 realizzano iniziative rivolte al soddisfacimento delle **esigenze di formazione** dei prestatori di lavoro temporaneo.

10. Le AdSP o, laddove non istituite, le autorità marittime adottano **specifici regolamenti** volti a controllare le attività effettuate dai soggetti di cui ai co. 2 e 5 anche al fine di verificare l'osservanza dell'obbligo di parità di trattamento nei confronti delle imprese di cui agli artt. 16, 18 e 21, co. 1, lett. a), e della capacità di prestare le attività secondo livelli quantitativi e qualitativi adeguati. Detti regolamenti dovranno prevedere tra l'altro:

- a) criteri per la determinazione e applicazione delle tariffe da approvare dall'AdSP;
- b) disposizioni per la determinazione qualitativa e quantitativa degli organici dell'impresa di cui al co. 2 e dell'agenzia di cui al co. 5 in rapporto alle effettive esigenze delle attività svolte;
- c) predisposizione di piani e programmi di formazione professionale sia ai fini dell'accesso alle attività portuali, sia ai fini dell'aggiornamento e della riqualificazione dei lavoratori;
- d) procedure di verifica e di controllo da parte delle AdSP circa l'osservanza delle regolamentazioni adottate;
- e) criteri per la salvaguardia della sicurezza sul lavoro.

Art. 17 l. 84/1994 - 3

11. Ferme restando le competenze dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, le AdSP o, laddove non istituite, le autorità marittime, che hanno rilasciato le autorizzazioni di cui al co. 2, possono sospenderne l'efficacia o, nei casi più gravi, revocarle allorquando accertino la violazione degli obblighi nascenti dall'esercizio dell'attività autorizzata. Nel caso in cui la violazione sia commessa da agenzie di cui al co. 5, le AdSP o, laddove non istituite, le autorità marittime possono disporre la sostituzione dell'organo di gestione dell'agenzia stessa.

12. La violazione delle disposizioni tariffarie, previste dai regolamenti di cui al co. 10, è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da 5164,57 euro a 30987,41 euro.

13. Le AdSP, o, laddove non istituite, le autorità marittime, inseriscono negli atti di autorizzazione di cui al presente articolo, nonché in quelli previsti dall'art. 16 e negli atti di concessione di cui all'art. 18, disposizioni volte a garantire un trattamento normativo ed economico minimo inderogabile ai lavoratori e ai soci lavoratori di cooperative dei soggetti di cui al presente articolo e agli artt. 16, 18 e 21, co. 1, lett. b). CCNL

14. Le AdSP esercitano le competenze di cui al presente articolo previa deliberazione del comitato portuale, sentita la commissione consultiva. Le autorità marittime esercitano le competenze di cui al presente articolo sentita la commissione consultiva.

(...)

15-bis. Al fine di sostenere l'occupazione, il rinnovamento e l'aggiornamento professionale degli organici dell'impresa o dell'agenzia fornitrice di manodopera, l'AdSP può destinare una quota, comunque non eccedente il 15% delle entrate proprie derivanti dalle tasse a carico delle merci sbarcate ed imbarcate, al finanziamento della **formazione**, del ricollocamento del personale, ivi incluso il reimpiego del personale inidoneo totalmente o parzialmente allo svolgimento di operazioni e servizi portuali in altre mansioni, e delle misure di incentivazione al pensionamento dei lavoratori dell'impresa o dell'agenzia di cui al presente articolo.

Terminal

Frapposti fra la nave ed il veicolo adibito al trasporto della merce

raccolta, deposito e smistamento della merce secondo la destinazione

Le imprese portuali c.d. terminaliste

possono ottenere in concessione dall'autorità (DI SISTEMA) portuale

- 1) Autorizzazione
- 2) Concessione

aree demaniali e banchine per
l'espletamento delle operazioni portuali
(nelle quali operano in via esclusiva)

Il contratto che l'utente stipula con l'impresa portuale o terminalista, detto contratto di imbarco e sbarco, è qualificato come appalto di servizi

Immagine di un terminal operator



Art. 18 l. 84/1994 -

Art. 18 Concessione di aree e banchine.

1. L'Autorità portuale e, dove non istituita, ovvero prima del suo insediamento, l'organizzazione portuale o l'autorità marittima danno in concessione le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale alle imprese di cui all'art. 16, co. 3, per l'espletamento delle operazioni portuali, fatta salva l'utilizzazione degli immobili da parte di amministrazioni pubbliche per lo svolgimento di funzioni attinenti ad attività marittime e portuali. E' altresì sottoposta a concessione da parte dell'Autorità portuale, e laddove non istituita dall'autorità marittima, la realizzazione e la gestione di opere attinenti alle attività marittime e portuali collocate a mare nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee anch'essi da considerarsi a tal fine ambito portuale, purché interessati dal traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali anche per la realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo [, come individuati ai sensi dell'art. 4, comma 3]. Le concessioni sono affidate, previa determinazione dei relativi canoni, anche commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti, sulla base di idonee forme di pubblicità, stabilite dal Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro delle finanze, con proprio decreto. Con il medesimo decreto sono altresì indicati:

- a) la durata della concessione, i poteri di vigilanza e controllo delle Autorità concedenti, le modalità di rinnovo della concessione ovvero di cessione degli impianti a nuovo concessionario;
- b) i limiti minimi dei canoni che i concessionari sono tenuti a versare.

1-bis. Sono fatti salvi, fino alla scadenza del titolo concessorio, i canoni stabiliti dalle autorità portuali relativi a concessioni già assentite alla data di entrata in vigore del decreto di cui al co. 1.

Art. 18 l. 84/1994 - 3

7. In ciascun porto l'impresa concessionaria di un'area demaniale deve **esercitare direttamente** l'attività per la quale ha ottenuto la concessione, non può essere al tempo stesso concessionaria di altra area demaniale nello stesso porto, a meno che l'attività per la quale richiede una nuova concessione sia differente da quella di cui alle concessioni già esistenti nella stessa area demaniale, e non può svolgere attività portuali in spazi diversi da quelli che le sono stati assegnati in concessione. Su motivata richiesta dell'impresa concessionaria, l'autorità concedente può autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali, autorizzate ai sensi dell'art. 16, dell'esercizio di alcune attività comprese nel ciclo operativo.

8. L'autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima sono tenute ad effettuare accertamenti con cadenza annuale al fine di verificare il permanere dei requisiti in possesso al momento del rilascio della concessione e l'attuazione degli investimenti previsti nel programma di attività di cui al co. 6, lett. a).

9. In caso di mancata osservanza degli obblighi assunti da parte del concessionario, nonché di mancato raggiungimento degli obiettivi indicati nel programma di attività, di cui al co. 6, lett. a), senza giustificato motivo, l'AdSP o, laddove non istituita, l'autorità marittima revocano l'atto concessorio.

9- bis. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche ai depositi e stabilimenti di prodotti petroliferi e chimici allo stato liquido, nonché di altri prodotti affini, siti in ambito portuale.



L'autoproduzione

L'autoproduzione

L'autoproduzione consiste nel **diritto**, ai sensi dell'art. 16, co. 3 e co. 4, lett. d, l. 84/1994, **di poter svolgere autonomamente, con propri mezzi e personale, sia le operazioni portuali sia i servizi portuali specialistici complementari ed accessori**, sempre in base ad autorizzazione rilasciata dall'ADSP.

- gli utenti autorizzati possono essere sia armatori di navi dotate di mezzi meccanici adeguati e di personale dedicato esclusivamente alle operazioni da svolgere, sia caricatori o ricevitori. Solo le autorizzazioni date a quest'ultima categoria di operatori sono contingentate in quanto quelle date agli armatori di navi con attrezzature adeguate non impattano sulla funzionalità del porto e del traffico.
- la sentenza Porto di Genova I riguarda proprio un'ipotesi di impossibilità di svolgimento in autoproduzione delle operazioni portuali: come detto, la Siderurgica Gabrielli s.p.a., pur potendo provvedere autonomamente, con personale della nave, allo sbarco di una partita di acciaio, ha dovuto invece rivolgersi alla Merci Convenzionali Porto di Genova s.p.a., in quanto la normativa allora vigente riservava l'esercizio di operazioni portuali per conto terzi, ex art. 111 c. nav., alle sole imprese portuali, le quali a loro volta dovevano servirsi delle compagnie portuali.
- Nella formulazione attuale della norma (all'esito delle modifiche del 2020), tuttavia, il diritto di autoproduzione è stato ampiamente limitato. Ora è subordinato all'impossibilità di soddisfare la domanda né mediante le imprese autorizzate né tramite il ricorso all'impresa o all'agenzia per la fornitura di lavoro portuale temporaneo,

L'autoproduzione

L. 84/1994

Art.16.4. Ai fini del rilascio delle autorizzazioni di cui al co. 3 da parte dell'autorità competente, il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, determina:

d) i criteri inerenti il rilascio di autorizzazioni specifiche per l'esercizio di operazioni portuali, da effettuarsi all'arrivo o alla partenza di navi dotate di propri mezzi meccanici e di proprio personale adeguato alle operazioni da svolgere, nonché per la determinazione di un corrispettivo e di idonea cauzione. Tali autorizzazioni non rientrano nel numero massimo di cui al co. 7.

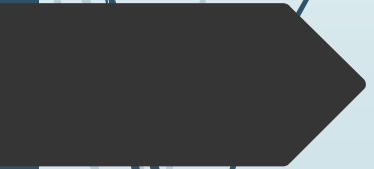


D.M. 585/1995

L'art. 8 del D.M. 585/1995 stabilisce le condizioni necessarie affinché le imprese possano svolgere in regime di autoproduzione le operazioni portuali.

Il primo comma dell'art. 8 stabilisce che l'autorizzazione ad autoprodurre le operazioni portuali possa essere rilasciata non a qualunque utente portuale, bensì esclusivamente «al vettore marittimo o impresa di navigazione o al noleggiatore, o per essi ad un loro rappresentante che dovrà spenderne il nome»;

I servizi portuali alle navi: i servizi tecnico- nautici



I servizi tecnico-nautici

- Sono servizi pubblici ancillari alla navigazione, cioè resi in occasione della partenza e dell'arrivo della nave in porto che perseguono esigenze di sicurezza della navigazione nei porti e quindi la sicurezza delle navi, delle infrastrutture portuali, delle persone e anche dell'ambiente.
- Perciò sono resi non solo in favore dell'utente nave ma anche in favore della collettività
- La disciplina e l'organizzazione dei servizi sono stabilite dall'autorità marittima d'intesa con l'adsp, nei porti in cui ha sede
- Sono di norma facoltativi ma l'obbligatorietà può essere stabilita con decreto del MIT o, nei casi di necessità ed urgenza dall'autorità marittima di intesa con l'autorità di sistema portuale.
- Sono riconducibili alla nozione di servizio pubblico: sono offerti a chiunque ne faccia richiesta, sono prestati con continuità senza interruzioni temporali; sono funzionali alla sicurezza della navigazione a vantaggio del porto e delle sue strutture, delle imprese, degli utenti, dei cittadini e dell'ambiente

SERVIZI PORTUALI TECNICO NAUTICI

Pilotaggio

Rimorchio

Ormeggio

Battellaggio

a differenza delle operazioni portuali e dei servizi portuali specialistici ed accessori, dove il corrispettivo è fissato dall'impresa in regime di libera concorrenza, le tariffe dei servizi tecnico nautici sono fissate non in regime di concorrenza secondo criteri stabilito dal MIT). Ciò in quanto sono riconducibili ai servizi di interesse generale di cui all'art.

Art. 14 L. 84/1994

- **1-bis. I servizi tecnico-nautici di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio sono servizi di interesse generale atti a garantire nei porti, ove essi sono istituiti, la sicurezza della navigazione e dell'approdo.** L'obbligatorietà dei servizi tecnico-nautici è stabilita e disciplinata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta dell'autorità marittima, d'intesa con l' AdSP ove istituita, sentite le associazioni di categoria nazionali interessate. In caso di necessità e di urgenza, l'autorità marittima, sentita l'AdSP ove istituita, può temporaneamente modificare il regime di obbligatorietà dei servizi tecnico-nautici per un periodo non superiore a trenta giorni, prorogabili una sola volta. I criteri e i meccanismi di formazione delle tariffe dei servizi di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio sono stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla base di un'istruttoria condotta congiuntamente dal comando generale del Corpo delle capitanerie di porto e dalle rappresentanze unitarie delle AdSP, dei soggetti erogatori dei servizi e dell'utenza portuale.
- **1-ter.** Nei porti sede di AdSP la disciplina e l'organizzazione dei servizi di cui al comma 1-bis sono stabilite dall'Autorità marittima di intesa con l' AdSP. In difetto di intesa provvede il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.
- **1-quater.** Ai fini della prestazione dei servizi tecnico-nautici di cui al comma 1-bis, per porti o per altri luoghi d'approdo o di transito delle navi si intendono anche le strutture di ormeggio presso le quali si svolgono operazioni di imbarco o sbarco di merci e passeggeri, come banchine, moli, pontili, piattaforme, boe, torri, navi o galleggianti di stoccaggio temporaneo e punti di attracco, in qualsiasi modo realizzate anche nell'ambito di specchi acquei esterni alle difese foranee.



I servizi tecnico-nautici: diverso atteggiarsi della concorrenzialità

- si sostiene che la concorrenzialità se non opera a livello di erogazione del servizio opera nella scelta dell'operatore.
- Con riguardo al rimorchio, la concorrenzialità si esplica a monte della concessione, a livello di selezione delle imprese, perché sono scelte sulla base di procedure ad evidenza pubblica
- Per gli altri servizi, come per es. il pilotaggio, la concorrenzialità si esplica nella competizione in relazione all'accesso alla professione (concorso pubblico)

Il servizio pilotaggio riservato ai piloti riuniti in corporazioni

Art. 86 del Codice della Navigazione



*«Nei porti e negli altri luoghi di approdo o di transito delle navi, **dove è riconosciuta la necessità del servizio di pilotaggio**, è istituita, mediante decreto del Presidente della Repubblica, **una corporazione di piloti**.
La corporazione ha **personalità giuridica**, ed è diretta e rappresentata dal capo pilota»*

Nelle località in cui è costituita una corporazione di piloti, il comandante del porto può affidare il servizio a marittimi abiliti al pilotaggio, detti piloti pratici locali

art. 92 cod. nav

Attività di assistenza tecnica al comandante
della nave



1) indicazioni relative alla rotta



fornisce
informazioni sulle
condizioni dei
luoghi



Deve fornire indicazioni sulle manovre da
effettuare, sempre sotto il comando e la responsabilità del
comandante



**2) esecuzione della manovra in luoghi
che possono presentare rischi di
particolare rilievo**



Il la vigilanza sulla corporazione dei piloti

Art. 88 Codice della Navigazione



«La corporazione dei piloti è sottoposta alla vigilanza dell'autorità competente a norma del regolamento. Il comandante del porto, in particolare, deve periodicamente accertare se la corporazione è provvista dei mezzi tecnici necessari all'espletamento del servizio, e, in caso di insufficienza, deve darne avviso al ministro per le comunicazioni, prendendo, in caso di urgenza, gli opportuni provvedimenti»

Corporazione dei piloti: persone giuridiche pubbliche o private?

*Rel. min. cod. nav., § 66: «Ho cercato poi di risolvere testualmente, nella prima Sezione di questo capo, alcuni punti dubbi, sui quali si era da lungo tempo affaticata la dottrina, primo fra tutti quello della personalità giuridica delle corporazioni dei piloti. Seguendo l'indirizzo prevalente, l'art. 86, secondo comma, esplicitamente afferma che la corporazione ha personalità giuridica. **Non è parso peraltro di definire espressamente il carattere della personalità della corporazione, essendo opportuno lasciare alla dottrina la soluzione di questo delicato problema».***

Corporazione dei piloti: persone giuridiche pubbliche o private?

Secondo la tesi prevalente e di origine più risalente, va riconosciuta personalità giuridica pubblica alle corporazioni dei piloti: attua un fine di pubblico interesse, quale è quello di sicurezza della navigazione e pertanto si inquadra nell'amministrazione indiretta della navigazione marittima; l'autorità marittima esercita su di esse larghi poteri di controllo che si riflettono sulla sua costituzione e sul suo funzionamento. La natura pubblica è funzionale alla necessità di accertare le qualifiche dei piloti e di evitare possibili abusi nell'effettuazione del servizio.

Secondo la tesi più recente, va invece riconosciuta natura privata soprattutto perché i vantaggi economici si riflettono esclusivamente sui soggetti privati che aderiscono alla corporazione e anche perché non è presente un patrimonio autonomo.

Il Pilotaggio

Art. 92 c. nav. - Attribuzioni e obblighi del pilota

Il pilota suggerisce la rotta e assiste il comandante nella determinazione delle manovre necessarie per seguirla.

Nelle località dove il pilotaggio è obbligatorio, il pilota deve prestare la sua opera fino a quando la nave sia giunta fuori della zona di cui all' art. 87, o sia ormeggiata nel luogo ad essa assegnato.

Nelle località dove il pilotaggio non è obbligatorio il pilota deve prestare la sua opera fino a quando ne sia richiesto dal comandante della nave.

Art. 316 c. nav. Il pilota fa parte dell'equipaggio durante il periodo in cui presta il servizio a bordo.

Nella gerarchia di bordo è equiparato al primo ufficiale.



Il Pilotaggio

I piloti sono membri della corporazione alla quale accedono per concorso riservata a personale marittimo particolarmente qualificato in seguito al quale sono provvisti di una particolare licenza ed iscritti in uno speciale registro. Tutti i membri sono legati alla corporazione da un rapporto organico e non da un rapporto di lavoro subordinato

Art. 316 c. nav. Il pilota fa parte dell'equipaggio durante
Il periodo in cui presta il servizio a bordo.

Nella gerarchia di bordo è equiparato al primo ufficiale.



Corporazione dei piloti: gli organi

gli organi sono:

Il capo pilota

Il sottocapo pilota, che coadiuva il capo pilota e lo sostituisce in caso di bisogno

Nonché

I piloti nel loro servizio in turno

Il commissario straordinario che può essere nominato dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti in caso di gravi irregolarità nel funzionamento della corporazione

Corporazione dei piloti: il patrimonio

La corporazione ha un proprio patrimonio, autonomo rispetto a quello dei singoli piloti, costituito:

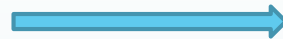
- dal diritto di uso delle navi
- dai proventi del servizio di pilotaggio fino alla loro divisione sottratte le spese
- dal conferimento dell'attività personale dei piloti
- dai contributi dello Stato (art. 1278 c. nav.)

Le navi *appartengono in comproprietà ai piloti*, che le concedono in uso alla corporazione. Quando il pilota cessa di essere membro della corporazione, il valore della sua quota di comproprietà gli viene restituito.

Art. 112 - Armamento delle navi addette al servizio di pilotaggio Le navi di comproprietà dei piloti effettivi sono armate dalla corporazione. Alle spese di armamento, di manutenzione e di riparazione ed alle spese di gestione si provvede con la detrazione delle somme occorrenti dai proventi di pilotaggio prima che si proceda alla ripartizione prevista dall' articolo 120. La sostituzione del motore è a carico dei soli piloti effettivi

RUOLO DEL PILOTA A BORDO E RESPONSABILITÀ

Il pilota a bordo è equiparato al primo ufficiale



Inquadramento
meramente funzionale



la direzione della manovra compete
comunque al comandante



Art. 298 - Comando della nave in navigazione

«Il comandante, anche quando sia obbligato ad avvalersi del pilota, deve dirigere personalmente la manovra della nave all'entrata e all'uscita dei porti, dei canali, dei fiumi e in ogni circostanza in cui la navigazione presenti particolari difficoltà»

Il servizio di rimorchio

- Il servizio consiste nella trazione o nella spinta di una nave, di un galleggiante o di altro bene mobile nei luoghi di approdo o di transito nelle navi addette alla navigazione marittima, Concerne ogni operazione atta ad imprimere forza, rallentare o arrestare il movimento degli elementi rimorchiati
- E' effettuato da apposite imprese in base a concessione (solo rimorchio manovra non rimorchio d'altura) in cui sono indicati numero e caratteristiche dei mezzi tecnici da adibire al servizio.
- Oltre a svolgere il servizio a richiesta degli interessati i rimorchiatori devono essere messi a disposizione dell'autorità marittima ove sia necessario per l'ordine e la sicurezza del porto.





Cod. nav.
libro I parte I artt. 101 ss



Prevede e disciplina esclusivamente il rimorchio su acqua

Art. 101 - Istituzione del servizio di rimorchio marittimo.

«Il servizio di rimorchio nei porti e negli altri luoghi di approdo o di transito delle navi addette alla navigazione marittima, non può essere esercitato senza concessione, Fatta dal capo del compartimento, secondo le norme del regolamento.

L' autorità predetta determina nell' atto di concessione il numero e le caratteristiche dei mezzi tecnici da adibire al servizio.

Le tariffe relative al servizio sono stabilite dal capo del compartimento, sentite le associazioni sindacali interessate»

L'art. 103 prevede esclusivamente il rimorchio tramite trazione

Art. 103 - Obblighi derivanti dal contratto di rimorchio

«Quando all' armatore del rimorchiatore non è fatta consegna degli elementi da rimorchiare, gli obblighi e le responsabilità derivanti dal contratto di rimorchio si riferiscono esclusivamente alla trazione degli elementi medesimi»

Rimorchio

Artt. 101-107 c. nav.

Art. 101 - Istituzione del servizio di rimorchio marittimo.

Il servizio di rimorchio nei porti e negli altri luoghi di approdo o di transito delle navi addette alla navigazione marittima, **non può essere esercitato senza concessione**, fatta dal capo del compartimento, secondo le norme del regolamento.

L' autorità predetta determina nell' atto di concessione il numero e le caratteristiche dei mezzi tecnici da adibire al servizio.

Le tariffe relative al servizio sono stabilite dal capo del compartimento, sentite le associazioni sindacali interessate.

Art. 103 - Obblighi derivanti dal contratto di rimorchio

Quando all' armatore del rimorchiatore non è fatta consegna degli elementi da rimorchiare, gli obblighi e le responsabilità derivanti dal contratto di rimorchio si riferiscono esclusivamente alla trazione degli elementi medesimi.

Se le parti non dispongono diversamente, la direzione della rotta e della navigazione s'intende affidata al comandante del rimorchiatore.

- rientra nella fattispecie anche il rimorchio mediante spinta che deve comunque prevedere una prestazione di energia motrice
- Va escluso dalla disciplina del rimorchio il caso in cui la prestazione di energia motrice sia fornita da terra prestato con mezzi terrestri, operanti su un percorso parallelo alla via d'acqua.

Si distinguono in:

Rimorchio-manovra e rimorchio-trasporto

In base alla consegna o meno dell'elemento rimorchiato all'armatore del rimorchiatore.

Rimorchio

Art. 104 - Responsabilità durante il rimorchio

L' armatore del rimorchiatore e gli armatori degli elementi rimorchiati sono responsabili rispettivamente dei danni sofferti dagli elementi rimorchiati e dei danni sofferti dal rimorchiatore, a meno che provino che tali danni non sono derivati da cause loro imputabili.

Dei danni sofferti da terzi durante il rimorchio sono solidalmente responsabili gli armatori degli elementi rimorchiati e l' armatore del rimorchiatore, che non provino che tali danni non sono derivati da cause loro imputabili.

Quando la direzione della navigazione del convoglio è affidata al comandante del rimorchiatore, gli armatori degli elementi rimorchiati, per quanto concerne i danni causati dalle manovre, devono provare esclusivamente, agli effetti dei commi precedenti, che i danni non sono derivati da mancata o cattiva esecuzione degli ordini impartiti dal comandante del rimorchiatore. Analoga prova deve fornire l' armatore del rimorchiatore, quando la direzione della navigazione è affidata al comandante di un elemento rimorchiato.

Art. 105 - Obblighi e responsabilità in caso di consegna al rimorchiatore

Fermo il disposto dell' articolo precedente, quando è fatta consegna degli elementi rimorchiati all' armatore del rimorchiatore, gli obblighi e le responsabilità di quest' ultimo e dei suoi dipendenti e preposti sono regolati dalle disposizioni sul contratto di trasporto.

Art. 106 - Soccorso prestato alla nave rimorchiata

Il rimorchiatore che, al fine di assistere o salvare la nave rimorchiata, presta un' opera eccedente quella normale di rimorchio, ha diritto alle indennità ed al compenso previsti nell' art. 491.

Art. 107 - Servizi per l' ordine e la sicurezza del porto

Oltre che nei casi previsti nell' art. 70, i rimorchiatori devono essere messi a disposizione delle autorità portuali che lo richiedano per qualsiasi servizio necessario all' ordine e alla sicurezza del porto.

Ormeggio e battellaggio

Servizi disciplinati dal comandante del porto e svolti da soggetti che non rivestono la qualità di imprenditore commerciale bensì da soggetti appartenenti alle altre categorie di personale marittimo iscritto nei registri del personale addetto ai servizi nei porti

Gli ormezzatori:

Ormezzano e disormezzano le navi in partenza ed in arrivo e vigilano sugli ormezz durante la sosta. Prestano la loro opera quando la nave arriva in porto e raggiunge il punto di ormezzo. Per le navi in partenza la loro opera cessa quando la nave ha salpato le ancore ed ha messo in moto

Sono costituiti in società cooperativa

I battellieri:

Trasportano persone e beni necessari alla normale attività delle navi ferme in rada. Possono essere costituiti in gruppo dal capo del compartimento (art. 209 reg. nav. mar.)

Art. 14,1-quinquies, l. 84/1994: A seguito dell'esercizio dei poteri del comandante del porto previsti dall'art. 81 c. nav. e dall'art. 209 reg. nav. mar., gli ormezzatori iscritti nel relativo registro, previa specifica procedura concorsuale, si costituiscono in società cooperativa. Il funzionamento e l'organizzazione di tale società sono soggette alla vigilanza e al controllo del comandante del porto e lo statuto e le sue eventuali modifiche sono approvate dal comandante del porto secondo le direttive emanate in materia dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.