

Capitolo 5 | Il porto

Sommario

1. Generalità e riordino della disciplina sistematica. - 2. Classificazioni. - 3. I piani regolatori portuali. - 4. La gestione dei porti. - 5. Autorità portuale ed Autorità marittima: competenze. - 6. Le operazioni portuali ed i servizi portuali. - 7. La concessione di aree e banchine ed il concetto di impresa terminalista. - 8. Il lavoro portuale. - 9. L'attività amministrativa e la polizia nei porti. - 10. I provvedimenti di polizia portuale. - 11. Gli altri servizi portuali.

1. Generalità e riordino della disciplina sistematica

Sotto il profilo naturalistico, il **porto** costituisce uno specchio acqueo artificialmente o naturalmente riparato e, pertanto, idoneo ad agevolare l'approdo o la partenza delle navi. Dal punto di vista giuridico, il principio della **natura demaniale** e dell'**appartenenza statale** del porto è stato sancito prima nel codice civile vigente che, all'art. 822, lo annovera tra i beni del **demanio necessario** e poi nel codice della navigazione che, all'art. 28, lo inserisce più specificamente fra i beni del *demanio marittimo*.

Detta scelta legislativa determina l'assoggettamento del porto alla *disciplina giuridica* vigente per i beni demaniali in materia di *inalienabilità, non usucapibilità ed inespropriabilità* degli stessi.

La materia portuale ha subito notevoli mutamenti ed è disciplinata principalmente dalla **L. 28-1-1994, n. 84 «Riordino della legislazione in materia portuale»**, i cui aspetti salienti possono così riassumersi:

- distinzione dei concetti di *organizzazioni portuali*, autorità portuali ed autorità marittime;
- nuova classificazione dei *porti marittimi nazionali*;
- nuova disciplina dei *piani regolatori portuali* e delle opere portuali;
- istituzione delle *autorità portuali* e disciplina dei relativi organi;
- distinzione delle competenze tra le *autorità portuali e le autorità marittime*;
- concetto e disciplina delle *operazioni portuali* e nozione di servizi portuali;
- disciplina relativa alla *concessione di aree e banchine*;
- disciplina della successione delle società alle organizzazioni portuali, nonché trasformazione in società delle compagnie e gruppi portuali;
- norme transitorie ed abrogative.

2. Classificazioni

I **porti** sono infrastrutture di particolare importanza nelle mani dello Stato per il conseguimento della difesa militare e della sicurezza della navigazione nonché fattori rilevanti dell'economia dei trasporti marittimi.

In forza della duplice rilevanza della struttura portuale, l'art. 4 della citata L. 28-1-1994, n. 84 suddivide i porti in **due categorie**:

- a) **porti di prima categoria**: ovvero i porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato;
- b) **porti di seconda categoria**: ripartiti in *tre classi* correlate alla rilevanza economica internazionale (I classe), nazionale (II classe), regionale o interregionale (III classe). Tali porti possono avere funzioni: commerciale, industriale e petrolifera, di servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto.

Il Ministro della difesa determina le caratteristiche e procede alla individuazione dei *porti di I categoria*, disciplinando anche le attività da svolgersi in essi e nelle relative baie, rade e golfi.

Le caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali dei *porti di II categoria* e l'appartenenza di ogni scalo alle tre classi anzidette sono determinate con decreto ministeriale — sentite le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità marittime — tenuto conto:

- dell'entità del traffico globale e delle rispettive componenti;
- della capacità operativa degli scali derivante dalle caratteristiche funzionali delle attrezzature e dei servizi, nonché dalle condizioni di sicurezza rispetto ai rischi ambientali degli impianti;
- del livello e dell'efficienza dei servizi di collegamento con l'entroterra.

Il decreto del Ministro deve essere preceduto dai pareri delle Regioni interessate e delle Commissioni parlamentari competenti per la materia.

L'anzidetta distinzione dei porti (e la loro classificazione nell'ambito della seconda categoria) rilevano anche ai fini della *ripartizione dell'onere della spesa*, per le *opere marittime* ad essi relative tra lo Stato e gli *enti minori* chiamati a parteciparvi.

Le opere marittime

Le **opere marittime** relative ai porti sono specificamente elencate dall'art. 5 del T.U. 3095/1885 e comprendono i *moli di ridosso* e i *frangi-onde*, le *banchine*, *gli scali*, le *darsene*, le *macchine per il carico e la scarica delle navi*, nonché ogni altra opera destinata a mantenere integri i fondali del porto, a facilitare l'accesso e l'uscita da esso e ad aumentarne la sicurezza.

Tra tali opere sono considerate **di grande infrastrutturazione**: le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali (art. 5, 9° comma, L. 84/1994).

Fanno capo allo Stato le competenze e le spese per la *costruzione* e la *manutenzione* delle **opere marittime** relative ai porti della I categoria e della prima classe della II categoria, nonché le opere di preminente interesse nazionale per la sicurezza dello Stato e della navigazione e per la difesa delle coste. Spetta altresì allo Stato l'onere per le *grandi infrastrutture* nei porti della seconda classe della II categoria, in relazione ai quali, comunque, possono intervenire con proprie risorse (in concorso o in sostituzione dello Stato) anche le Regioni, il Comune interessato o l'autorità portuale.

Fanno capo, invece, alle **Regioni** le competenze e le spese per la *costruzione* e la *manutenzione* delle *opere marittime* relative ai porti della seconda e terza classe della II categoria, nonché le spese per la realizzazione delle *opere di grande infrastrutturazione* nei porti della terza classe della II categoria. Per le *opere relative alle grandi infrastrutture*, i progetti devono essere sempre approvati dal *Consiglio superiore dei lavori pubblici*.

3. I piani regolatori portuali

Nei porti di II categoria, classi I, II e III — esclusi i porti con funzione turistica e da diporto — l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica ed alle infrastrutture stradali e ferroviarie sono delimitati e disegnati dal **piano regolatore portuale**.

Nei porti sopra indicati il piano è adottato:

- dal **comitato portuale**, previa intesa con il Comune interessato, se il porto è sede di autorità portuale;
- dall'**autorità marittima**, previa intesa con il Comune interessato, se il porto non è sede di autorità portuale.

In ogni caso, le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti.

Una volta adottato, il documento è inviato per il parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale si esprime entro 45 giorni dal ricevimento dell'atto. Decorso inutilmente detto termine, il parere si intende formulato in senso favorevole.

Esaurita la suddetta procedura, il piano regolatore è sottoposto, ai sensi della normativa vigente in materia, alla valutazione di impatto ambientale ed è, quindi, approvato dalla Regione. Con riguardo ai porti di rilevanza economica regionale ed interregionale, il piano regolatore portuale rientra tra le prerogative della Regione.

— Cosa si intende per sistema portuale? —

Dal porto va debitamente distinto il cd. sistema portuale.

Per *sistema portuale* si intende una struttura complessa costituita dall'insieme organico di più porti, che esprimono una capacità produttiva superiore alla somma delle capacità produttive che i singoli porti sarebbero in grado di esprimere se operassero autonomamente.

Tale sistema (che ha già trovato piena e positiva attuazione nei grandi porti atlantici del nord-Europa e che da noi è stato disciplinato in seno al *Piano generale dei trasporti e della logistica*, approvato con D.P.C.M. 14-3-2001) è comprensivo non solo delle opere *stricto sensu* portuali ma anche di aree situate nell'entroterra (cosiddetti interporti) che siano funzionalizzate ad una più efficiente organizzazione dei traffici marittimi.

4. La gestione dei porti

Nei porti di Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Olbia — Porto Torres, Catania, Civitavecchia, Livorno, Piombino, Marina di Carrara, Napoli, Genova, La Spezia, Savona, Ravenna, Palermo, Augusta, Taranto, Trieste, Venezia, Manfredonia, Salerno e Messina sono state istituite le **autorità portuali** (art. 6 L. 84/1994), alle quali sono affidati compiti:

- di **indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali** (sul concetto di operazioni portuali si veda par. 6), e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi a tali attività ed alle condizioni di igiene del lavoro;

- di **manutenzione ordinaria e straordinaria** delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali, previa convenzione con il Ministero competente;
- di **affidamento e controllo** delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di *servizi di interesse generale* (ossia i servizi di illuminazione, di pulizia, idrici, informatici), non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 16, 1° comma, individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

L'autorità portuale, che è dotata di personalità giuridica di diritto pubblico, nonché di autonomia amministrativa, di bilancio e finanziaria, affida **in concessione**, mediante **gara pubblica**, l'esercizio delle attività di manutenzione delle strutture portuali e di quelle dirette a fornire servizi di interesse generale. Essa in nessun caso può esercitare, né direttamente né attraverso la costituzione o la partecipazione in società, la gestione delle *operazioni portuali* e di ogni altra attività strettamente connessa alle operazioni medesime.

Tale disposizione è volta a delimitare il ruolo dell'autorità portuale di direzione, controllo e programmazione, rispetto alle altre attività che si svolgono in ambito portuale, destinate ad essere svolte da distinti soggetti. L'autorità portuale, quindi, essendo destinata a soddisfare essenzialmente bisogni di interesse generale, si qualifica come **ente pubblico non economico**.

5. Autorità portuale ed Autorità marittima: competenze

Nei **porti sede di autorità portuale**, sono di competenza dell'*autorità portuale*:

- la disciplina delle operazioni portuali;
- la disciplina delle concessioni di aree e banchine e relativi rinnovi;
- la disciplina delle attività che si svolgono nel porto.

Nei **porti a minor volume di traffico**, dove non sono istituite autorità portuali, l'autorità marittima è titolare esclusiva delle funzioni di amministrazione attiva e di vigilanza sulle attività che si svolgono nei porti, attività regolate dal comandante del porto. Nei **porti maggiori**, invece, dove sono istituite le autorità portuali, l'autorità marittima conserva solo le competenze non attribuite alle autorità portuali, tra cui rilevano:

- le funzioni di polizia e di sicurezza previste dal codice della navigazione e dalle leggi speciali;
- le rimanenti funzioni amministrative (ad es., funzioni di cui agli artt. 32, 33 e 34, disciplina e controllo dei servizi tecnico-nautici ancillari alla navigazione — pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio —).

Nei porti sede di autorità portuale, la disciplina e l'organizzazione dei servizi sopra menzionati sono stabilite dall'autorità marittima di intesa con l'autorità portuale. In difetto di intesa, provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

6. Le operazioni portuali ed i servizi portuali

La parte più importante della legge di riforma della portualità riguarda la riorganizzazione delle principali attività di impresa svolte in porto, ossia le **operazioni portuali** ed i **servizi portuali**.

A) Operazioni portuali

Ai sensi dell'art. 16, comma 1, D.L. 84/1994, costituiscono **operazioni portuali** «*il carico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni materiale, svolti in ambito portuale*».

Lo svolgimento delle suddette operazioni:

- è subordinato al rilascio di apposita autorizzazione a cura dell'autorità portuale ovvero dell'autorità marittima, laddove la prima non sia stata istituita;
- è disciplinato e soggetto alla vigilanza della autorità portuale ovvero dell'autorità marittima, laddove la prima non sia stata istituita, anche con riferimento alla applicazione delle tariffe indicate da ciascuna impresa autorizzata ad operare;
- può essere limitato, nel senso che l'autorità portuale, sentita la commissione consultiva locale, ha facoltà di stabilire il numero massimo di autorizzazioni rilasciabili, in considerazione delle esigenze di funzionalità del porto e del traffico assicurando, ad ogni modo, la massima concorrenza.

B) Servizi portuali

I **servizi portuali** sono quelle prestazioni specialistiche, complementari ed accessorie al ciclo delle operazioni portuali (art. 16, comma 1, L. 84/1994).

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, comma 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*» (art. 2 del D.M. 6-2-2001, n. 132).

Dai servizi portuali vanno tenuti distinti i cd. **servizi tecnico-nautici** (battellaggio, rimorchio, pilotaggio ed ormeggio), volti a garantire la sicurezza dei porti e la prevenzione di eventi dannosi nel loro ambito senza soluzione di continuità temporale.

In particolare, si tratta di servizi resi alla nave, al momento dell'arrivo o della partenza dal porto, volti a garantire che la stessa si muova ed ormeggi in condizioni di sicurezza, in spazi portuali che per l'esiguità comportano un concreto rischio di incidenti, con potenziali danni all'ambiente, a persone, cose ed infrastrutture.

A differenza delle operazioni e dei servizi portuali, i servizi tecnico-nautici sono ancor oggi espletati in un regime di **monopolio**, giustificato dall'interesse pubblico a garantire la sicurezza nei porti; forti, quindi, sono la presenza ed il controllo della **pubblica amministrazione** sull'erogazione di tali servizi, anche con riferimento alla determinazione delle tariffe.

7. La concessione di aree e banchine ed il concetto di impresa terminalista

L'esercizio delle operazioni portuali e dei servizi portuali specialistici complementari e accessori è svolto da **imprese** in base ad un'autorizzazione rilasciata dall'autorità portuale (o, in mancanza, dall'autorità marittima) che svolgono movimentazione della merce nell'ambito del porto e quindi, essenzialmente, a caricare e a scaricare la merce dalle navi, provvedendo anche alla custodia.

L'impresa, legittimata ad operare in porto in forza di autorizzazione, può talora disporre in modo esclusivo di aree o banchine portuali — dietro ottenimento di apposita **concessione** — ossia di un *terminal* (o terminale) in porto.

Il *soggetto* che possiede, quindi, sia l'*autorizzazione* ad operare in porto che la *concessione per l'occupazione* di aree o banchine portuali viene definito *impresa* od *operatore terminalista* (**terminal operator**).

Il *terminal operator* è di fatto l'attore principale all'interno del porto, in quanto fornisce ad una nave i **servizi-chiave** delle operazioni portuali (rizzaggio e derizzaggio, carico e scarico dei container, loro stivaggio, operazioni di *groupage* e *degroupage* — ossia il consolidamento/parcellizzazione di distinti carichi di piccole dimensioni all'interno dello stesso container — movimentazione delle merci all'interno del terminal, servizi di approvvigionamento della nave etc.), ossia quei servizi prestati con l'ausilio di attrezzature fisse di banchina (ad es., le gru), per le quali si rende necessario disporre di spazi portuali in modo esclusivo.

Il terminalista deve:

- presentare, all'atto della domanda, un **programma di attività**, assistito da idonee garanzie, anche di natura fideiussoria, volto all'incremento dei traffici ed alla produttività del porto;
- possedere adeguate **attrezzature tecniche ed organizzative** idonee, anche sotto il profilo della sicurezza, a soddisfare le esigenze di un ciclo produttivo ed operativo a carattere continuativo ed integrato per conto proprio e di terzi;
- prevedere un **organico di lavoratori** rapportato al programma di attività di cui alla lettera a).

8. Il lavoro portuale

A seguito dell'abrogazione del monopolio in materia di lavoro portuale previsto dal Codice della navigazione, la legge 84/1994 ha disposto la *trasformazione delle compagnie portuali in società commerciali di diritto comune*, di tipologia differente in relazione allo scopo perseguito (art. 21, lett. a), b) e c)).

L'art. 17 della legge 84/1994 — nella successiva versione introdotta dalla legge 186/2000 — disciplina la **fornitura di lavoro temporaneo** alle imprese autorizzate all'espletamento di operazioni e servizi portuali.

Al riguardo, l'*autorità portuale autorizza*, a seguito di apposita gara pubblica, l'erogazione di tali prestazioni da *parte di un'impresa*, italiana o comunitaria, la cui *attività deve essere unicamente quella di fornire lavoro temporaneo* per la esecuzione delle suddette operazioni e servizi portuali.

In ordine all'**attività di vigilanza**, l'autorità portuale emana specifici regolamenti tesi a controllare le attività svolte dall'impresa fornitrice la manodopera temporanea, anche

allo scopo di verificare l'osservanza dell'obbligo di parità di trattamento nei confronti di tutte le altre imprese operanti in ambito portuale.

9. L'attività amministrativa e la polizia nei porti

L'**autorità marittima** svolge le funzioni di polizia e di sicurezza previste nel Codice della navigazione e da altre leggi nonché le funzioni amministrative non attribuite alle Autorità portuali.

In particolare:

— **il comandante del porto:**

- a) regola e vigila l'entrata e l'uscita, il movimento, gli ancoraggi e gli ormeggi delle navi;
- b) può ordinare l'ormeggio, il disormeggio ed ogni altra manovra delle navi nel porto;
- c) regola e vigila il carico, lo scarico ed il deposito delle merci, nonché l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri;
- d) regola e vigila l'impiego delle navi, dei galleggianti e delle altre costruzioni galleggianti addette al servizio del porto;
- e) stabilisce il numero minimo dei marittimi di guardia a bordo precisandone, se necessario, la qualifica, con riferimento alle navi in disarmo;
- f) può richiedere il versamento di una cauzione a garanzia del pagamento delle spese di riparazione dei danni alle opere ed agli impianti portuali, quando cagionati da una nave;
- g) rilascia l'eventuale autorizzazione all'esercizio della pesca nei porti e nelle altre località di sosta o transito delle navi;
- h) rilascia l'eventuale autorizzazione all'uso di armi, alla deflagrazione di sostanze esplosive ed alla accensione di luci o fuochi nei porti, quando gli stessi possano turbare il servizio di segnalamento;
- i) provvede per tutto quanto concerne in genere la sicurezza e la polizia del porto o dell'approdo e delle relative adiacenze;

— **il capo del circondario marittimo** regola con propria ordinanza (ordinanza di polizia marittima), per i porti e per le altre zone demaniali marittime e di mare territoriale della sua circoscrizione in cui lo ritenga necessario:

- a) la ripartizione degli specchi acquei per lo stazionamento delle navi;
- b) la destinazione delle calate, dei moli e degli altri punti di accosto allo sbarco ed all'imbarco dei passeggeri, al carico ed allo scarico delle merci;
- c) i turni di accosto delle navi e dei galleggianti;
- d) il servizio delle zavorre;
- e) la destinazione di determinate zone alla costruzione, all'allestimento, alla riparazione, alla demolizione, al carenaggio e all'alaggio delle navi e dei galleggianti;
- f) il trasporto di persone a mezzo di imbarcazioni;
- g) l'uso delle boe, dei gavitelli, dei catenari e degli altri mezzi destinati all'ormeggio delle navi e dei galleggianti;
- h) l'imbarco, lo sbarco e la custodia delle merci pericolose;
- i) l'entrata e l'uscita delle navi e dei galleggianti, l'ammarraggio e la partenza degli idrovolanti;
- l) in generale, tutto quanto riguarda la polizia e la sicurezza dei porti, nonché le varie attività che si esercitano nei porti e per le altre zone della sua circoscrizione;

— **il capo del compartimento marittimo:**

- a) esercita le funzioni di cui agli artt. 32, 33, 34, 35 e 55 cod. nav.;
- b) può limitare, in relazione alle esigenze del traffico, il numero delle navi e dei galleggianti addetti al servizio dei porti;

- c) può provvedere d'ufficio alla rimozione e, se del caso, alla vendita di merci o altri materiali sommersi nei porti, qualora gli interessati non adempiano alla rimozione ed a giudizio dell'autorità marittima possa derivare, dalla sommersione, un pericolo od intralcio alla navigazione;
 - d) provvede affinché, nel caso di danni alle opere ed agli impianti portuali, ne sia accertata l'entità a mezzo del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche ed intima al responsabile di eseguire le riparazioni necessarie;
 - e) emana le disposizioni cui devono attenersi i proprietari frontisti di canali o di altri corsi d'acqua sboccanti in un porto;
 - f) rilascia l'eventuale autorizzazione per lavori di escavazione lungo le sponde dei canali sboccanti nei porti;
 - g) rilascia l'eventuale concessione ai fini dell'esercizio del servizio di rimorchio;
- **il direttore marittimo** può, per particolari esigenze, rendere obbligatorio il servizio di pilotaggio, nei luoghi in cui lo stesso è facoltativo;
 - **l'autorità marittima** (intesa come ogni autorità rientrante nell'ambito dell'amministrazione attiva della navigazione):
 - a) deve immediatamente provvedere al soccorso, quando abbia notizia di una nave in pericolo ovvero di un naufragio o di altro sinistro;
 - b) ai fini dell'art. 69, può ordinare che le navi che si trovano nel porto o nelle vicinanze siano messe a loro disposizione con i relativi equipaggi.

10. I provvedimenti di polizia portuale

I provvedimenti di polizia portuale si articolano in:

- **ordinanze**: provvedimenti generali ed astratti riferiti a situazioni tipizzate (ordinanze in senso stretto) ovvero atipici e limitati, giustificati dalla sussistenza di una situazione di necessità ed urgenza, che ne costituisce il presupposto di legittimità (cd. *ordinanze di urgenza*). Possono essere emanate esclusivamente dal capo del circondario marittimo (art. 59 del Regolamento per la navigazione marittima);
- **autorizzazioni di polizia portuale**: provvedimenti diretti alla rimozione di limiti legislativamente imposti nei confronti di manifestazioni dell'autonomia individuale che potrebbero pregiudicare la sicurezza e l'ordine del porto; possono essere emanate dal comandante del porto ovvero dal capo del compartimento marittimo, a seconda della materia;
- **ordini**: provvedimenti emanati nell'esercizio di un generico potere-dovere di vigilanza, al fine di imporre una determinata condotta al destinatario. Possono essere emanati dal comandante del porto ovvero dal capo del compartimento marittimo, a seconda della materia.

11. Gli altri servizi portuali

A) Servizio portabagagli

Il servizio di portabagagli nei porti è esercitato da apposite imprese, previa autorizzazione del capo del compartimento. Le relative tariffe sono stabilite da chi esercita il servizio d'intesa con l'autorità concedente.

Il servizio è facoltativo e il corrispettivo è pagato direttamente dal passeggero che ne usufruisce. Pertanto, l'impresa autorizzata non ha rapporti con gli armatori, ma si pone in condizione di offerta al pubblico, stipulando contratti di trasporto di bagagli con i singoli passeggeri che di volta in volta richiedono il servizio.

B) Servizio antincendio

In tutti i porti è istituito un servizio antincendio, che dipende dal comandante del porto ed è esplicito a cura e spese del Corpo nazionale dei vigili del fuoco. Il servizio comprende la prevenzione e l'estinzione degli incendi nei porti, sia a terra che a bordo delle navi e dei galleggianti.

In caso di incendio, il comandante del porto assume la direzione dei soccorsi e può procedere, senza alcuna formalità, alla requisizione di ogni mezzo, nautico o terrestre, esistente nell'ambito portuale. Nella sua opera di direzione, il comandante del porto coordina, all'azione dei vigili del fuoco (che è diretta dal relativo comandante), tutti gli altri mezzi nautici e terrestri nonché la prestazione delle persone (comprese quelle delle forze armate e della polizia) che sono tenute a rispondere alle richieste dell'autorità marittima.

C) Servizi di interesse generale

La L. 84/1994 dispone che l'autorità portuale può affidare in concessione mediante gara pubblica ulteriori servizi, denominati di interesse generale, da fornire a titolo oneroso agli utenti.

Essi sono:

- *servizi di illuminazione*, comprendenti la distribuzione di energia elettrica ai concessionari, agli utenti portuali e alle navi;
- *servizi di pulizia e raccolta rifiuti*, comprendenti la gestione della rete fognaria e la pulizia degli specchi acqueei;
- *servizio idrico*;
- *servizi di manutenzione e riparazione* di beni, impianti, sistemi tecnici e tecnologici, mezzi meccanici oggetto di concessione;
- *stazioni marittime passeggeri*;
- *servizi informatici e telematici*;
- servizi comuni al *settore industriale e commerciale del porto*, quali la gestione di parcheggi, di bacini di carenaggio, di strutture di supporto all'autotrasporto e agli altri operatori ed utenti;
- *servizio ferroviario*.

Ormeggiatori, battellieri, palombari e sommozzatori

Oltre ai servizi portuali di pilotaggio e rimorchio, svolti da soggetti che assumono la qualità di imprenditore, ulteriori servizi sono oggetto dell'attività professionale di altre categorie di personale marittimo iscritto nei registri del personale addetto ai servizi nei porti. Gli **ormeggiatori** provvedono ad ormeggiare la nave in arrivo, a vigilare sull'ormeggio durante la sosta della nave in porto e a disormeggiare la nave in partenza. Essi possono essere costituiti in gruppo dal capo del compartimento e prestano la propria opera, per le navi in arrivo, quando la nave raggiunge il punto di ormeggio; per le navi in partenza, la loro prestazione cessa quando la nave ha salpato le ancore ed ha messo in moto. Il comandante del porto disciplina il servizio e determina il numero e le caratteristiche delle imbarcazioni di cui devono essere provvisti gli ormeggiatori. I **battellieri**, detti anche barcaioi, sono adibiti ai servizi attinenti al traffico, trasportando persone e beni necessari alla normale attività delle navi ferme in rada. Il comandante del porto disciplina il servizio e determina le tariffe. I **palombari** in servizio locale e i **sommozzatori** in servizio locale esercitano la loro attività entro l'ambito del porto presso il cui ufficio sono iscritti e nelle adiacenze; possono esercitare temporaneamente anche in altri porti, ma in tal caso devono essere autorizzati dall'autorità marittima del porto di iscrizione.