



Divisione Demanio, Imprese e Lavoro Portuale

67
ORDINANZA N. /2019

IL PRESIDENTE

- VISTA** la legge 28 gennaio 1994 n. 84 ss.mm.ii, recante il riordino della legislazione in materia portuale, così come modificata dal D.lgs. 4 agosto 2016, n. 169 di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'art. 8, comma 1, lettera f) della legge 7 agosto 2015, n. 124" pubblicato in Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 203 del 31.08.2016 e successive modificazioni ed integrazioni;
- VISTO** l'art. 6 comma 4 lett. a) della legge 28 gennaio 1994, n. 84 secondo cui l'Autorità di Sistema Portuale svolge compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo, delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie di cui agli articoli 16, 17 e 18 ibidem e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali.
- VISTO** ancora, l'art. 6 comma 4 lett. a) l. 84/94 a mente del quale all'Autorità di Sistema Portuale sono conferiti poteri di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi alle attività e alle condizioni di igiene sul lavoro;
- VISTA** la Convenzione ILO 152 relativa alla sicurezza e all'igiene del lavoro nelle operazioni portuali;
- VISTA** altresì, la Convenzione internazionale sul lavoro marittimo (ILO- MLC, 2006), recante la disciplina e la normativa a tutela della gente di mare o marittimo quali i soggetti impiegati o ingaggiati o lavoratori a qualsiasi titolo a bordo di una nave alla quale si applica la Convenzione medesima;
- VISTA** in particolare la parte 4.2 della citata Convenzione (ILO- MLC, 2006), così come da ultimo emendata, rubricata "Responsabilità dell'armatore", a mente della quale gli armatori devono provvedere a garantire la sicurezza finanziaria necessaria a far fronte alle conseguenze dell'abbandono della nave, prevedendo l'obbligo dell'armatore di provvedere all'indennizzo per la morte o la disabilità a dei marittimi a causa di infortuni avvenuti su navi abbandonate.
- VISTO** il D.lgs 27 luglio 1999, n. 271 recante "Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi



mercantili da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485;

- VISTO** il D.lgs 27 luglio 1999, n. 272 recante adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485 ed il D.Lgs. 9 aprile 2008 n. 81/2008, in quanto applicabile, in materia di sicurezza e igiene del lavoro;
- VISTA** l'art. 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante la disciplina e la definizione delle operazioni portuali quali il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale;
- VISTO** il D.M. 31 marzo 1995, n. 585 pubblicato in Gazzetta Ufficiale del 26 febbraio 1996, n. 47 rubricato "Regolamento recante la disciplina per il rilascio, la sospensione e la revoca delle autorizzazioni per l'esercizio di attività portuali";
- VISTO** in particolare, l'art. 8 comma 1 del citato D.M. 31 marzo 1995, n. 585, relativo all'espletamento delle operazioni in autoproduzione (cd. self-handling), a mente del quale l'Autorità portuale può rilasciare al vettore marittimo o impresa di navigazione o al noleggiatore, o per essi ad un loro rappresentante che dovrà spenderne il nome, l'autorizzazione all'esercizio delle operazioni di cui al comma 1 dell'art. 16 l. 84/94 in occasione dell'arrivo o partenza di navi, dotate di mezzi meccanici e di personale alle dirette dipendenze di tali soggetti autorizzati, adeguato alle operazioni da svolgere ed inserito nella tabella di armamento ovvero nell'organico della loro struttura operativa in ambito portuale,
- VISTO** ancora, l'art. 8 comma 2 del citato D.M. 31 marzo 1995, n. 585 a mente del quale i soggetti autorizzati potranno avvalersi, nell'esercizio delle operazioni portuali suddette, anche della collaborazione dei propri ausiliari dotati di adeguata struttura operativa, purché l'attività loro affidata consista solamente nel concorso all'organizzazione delle predette operazioni e non nell'autonomo esercizio delle stesse.
- CONSIDERATO** che, l'art. 8 comma 3 del citato D.M. 31 marzo 1995, n. 585 secondo cui le autorizzazioni sono rilasciate in occasione dell'arrivo o partenza della nave ed anche per più arrivi o partenze già programmate, non rientrando nel numero massimo di autorizzazioni assentibili, consentito dalle caratteristiche di ciascuno scalo, tenuto conto della capacità operativa e delle funzioni dello scalo medesimo, nonché dell'organizzazione e dell'efficienza dei servizi e delle infrastrutture stradali e ferroviarie di collegamento con l'entroterra, assicurando la più ampia concorrenza;
- POSTO** che l'autorizzazione è rilasciata, previa verifica da parte dell'Autorità di sistema, delle attestazioni fornite, nonché previo versamento da parte



dell'istante di una somma e di una cauzione, entrambe correlate alla tipologia delle merci da trattare ed all'eventuale utilizzo di infrastrutture portuali da parte del richiedente e che la stessa opera in deroga alle concessioni di cui all'art. 18 l. n. 84 del 1994, secondo le direttive stabilite dall'Ente;

VISTA

l'Ordinanza Presidenziale n. 55/2019 del 18.09.2019, che ha approvato e reso esecutivo il regolamento relativo all'esercizio in regime di autoproduzione delle operazioni portuali nella circoscrizione della Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ed alle procedure per il rilascio della relativa autorizzazione, ai sensi dell'art.16 comma 4 lett. d) della Legge 84/94 così come attuato dall'art. 8 D.M. 31 marzo 1995, n. 585.

VISTE

le comunicazioni formalizzate dagli operatori portuali di Ortona di cui alle note acquisite al prot. n. ARR 10068-18_10_2019, nonché prot. n. ARR9957-16_10_2019, con cui le imprese hanno richiesto l'autorizzazione in via del tutto eccezionale ad una moratoria fino al 31.12.2019 al fine di trovare le opportune soluzioni per l'imbarco di carichi di dimensione e peso eccezionale su navi c.d. heavylift, nonché allo scopo di provvedere alla implementazione delle nuove procedure negli assetti organizzativi e di programma delle imprese portuali, adeguandoli in sede di organizzazione e contrattualizzazione di operazioni portuali, alla disciplina regolamentare introdotta;

RITENUTO

che le ragioni esplicitate dalle locali imprese ortonesi di una moratoria eccezionale, pertanto di una sospensione della efficacia della Ordinanza n. 55/2019 del 18/09/2019 fino al 31.12.2019, al fine di trovare le opportune soluzioni per l'imbarco di carichi di dimensione e peso eccezionali su navi c.d. heavy lift, nonché funzionale alla implementazione delle nuove procedure negli assetti organizzativi e di programma delle imprese portuali, con adeguamento in sede di organizzazione e contrattualizzazione di operazioni portuali, alla disciplina regolamentare introdotta, appaiono, attese le caratteristiche dei carichi, delle modalità di movimentazione delle merci, delle tipicità organizzative del porto di Ortona, meritevoli di approfondimento ed, allo stato, di positiva valutazione;

TENUTO CONTO

altresì, che, nell'ambito del porto di Ortona, l'organizzazione del lavoro portuale si svolge attraverso l'utilizzo di banchine pubbliche da parte delle imprese autorizzate ex art. 16 l. 84/94 ss.mm.ii. in assenza di terminal commerciali assentiti ai sensi dell'art. 18 l.84/94 ss.mm.ii.;

TENUTO CONTO

ancora, che il porto di Ortona, scalo commerciale polifunzionale, specializzato nella gestione del traffico rinfusiero, general cargo e project cargo, è asservito alle limitrofe zone industriali e produttive che dello stesso si avvalgono per la movimentazione di prodotti ed apparecchi dalle caratteristiche tecniche e dimensionali che rendono



particolarmente complessa la gestione delle relative operazioni portuali con le ordinarie strumentazioni in dotazione alle imprese portuali;

CONSIDERATO

ancora, che il porto di Ortona, per le suddette operazioni portuali con carichi, per caratteristiche e tipologie merceologiche, di natura eccezionale, è con frequenza sempre più crescente scalato, in ragione della richiamata peculiarità dei carichi da effettuare, da general cargo ship tipo tramper, breakbulk cargo e/o project cargo ship tipo heavy lift;

RITENUTO

pertanto, di provvedere, limitatamente alle fattispecie evidenziate dagli operatori del porto di Ortona e per le motivazioni sopra indicate, ovverosia per il segmento di movimentazione di carichi eccezionali, non altrimenti gestibili con gli ordinari mezzi di banchina, in dotazione alle imprese portuali, alla sospensione della Ordinanza n. 55/2019 del 18/09/2019;

VISTO

l'art. 59 del Regolamento di Esecuzione del Codice della navigazione;

VISTI

gli atti d'ufficio;

ORDINA

Che, a decorrere dalla pubblicazione della presente Ordinanza sul sito istituzionale dell'Ente e fino alla data del 31.12.2019, limitatamente alle operazioni portuali relative a carichi eccezionali non altrimenti movimentabili con le ordinarie dotazioni di banchina delle imprese portuali di Ortona, viene sospesa l'efficacia della Ordinanza n. 55/2019 del 18.09.2019 esclusivamente con riferimento alle manifestate esigenze di l'imbarco di carichi di dimensione e peso eccezionali su navi c.d. heavylift, affinché gli operatori portuali provvedano alla implementazione delle nuove procedure negli assetti organizzativi e di programma delle imprese portuali, adeguandoli in sede di organizzazione e contrattualizzazione di operazioni portuali, alla disciplina regolamentare introdotta;

Durante il periodo di sospensione disposto con la presente Ordinanza e limitatamente all'ambito portuale di Ortona, la fattispecie verrà disciplinata ai sensi dell'art. art. 6 della Ordinanza n. 02/ 2017 della Capitaneria di Ortona del 16.01.2017, alla quale gli operatori portuali dovranno scrupolosamente attenersi;

Manda agli Uffici per ogni conseguente, necessario ed ulteriore approfondimento in relazione alla peculiare fattispecie afferente la gestione di carichi eccezionali non altrimenti movimentabili con le ordinarie dotazioni di banchina da parte delle imprese portuali, nonché al fine di riavviare ogni utile analisi della suddetta fattispecie in sede di Commissione Consultiva, per la predisposizione di soluzioni atte a dettare specifica disciplina idonea a garantire lo svolgimento delle operazioni portuali in sicurezza e contestualmente il mantenimento e l'incremento dei livelli di traffici portuali che nel porto di Ortona si svolgono.

Ancona, il 24/10/2019

IL PRESIDENTE

Rodolfo Giampieri