

GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

TRIBUNALE DI VENEZIA 12 DICEMBRE 2022

Pres. e rel. Tosi

R.C. (avv. S. Sorrentino) c. G.G., D.A.V. e S.N. (avv. C. Golda, F. Munari e M. Barbieri),
Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Capitaneria di porto - Guardia costiera di
Venezia (avv. dello Stato)

**Pilotaggio – Corporazione dei piloti – Natura giuridica – Persona giuridica pubblica
– Società cooperativa regolata da norme speciali.**



RIASSUNTO DEI FATTI – Un componente della corporazione dei piloti Estuario Veneto chiamò in giudizio, innanzi al Tribunale di Venezia, l'ente di appartenenza, il capo pilota e i suoi due coadiutori, lamentando l'omesso riconoscimento di varie indennità, oltre all'incongruità di alcune spese sostenute nel 2019. L'azione venne proposta anche nei confronti della Capitaneria di Porto - Guardia costiera di Venezia, chiamata all'approvazione del rendiconto annuale della corporazione. La domanda rivolta ad ottenere il ripristino degli emolumenti non corrisposti venne dichiarata inammissibile, non essendo l'ente stato ritualmente citato in giudizio. Il Tribunale si è invece pronunciato sul merito di quella relativa all'illecito gestorio, riconducendola alla fattispecie della responsabilità extracontrattuale per danni provocati al socio dagli atti dolosi o colposi degli amministratori.

Persona giuridica riconducibile alla fenomenologia degli enti pubblici economici, la corporazione dei piloti esercita un'attività imprenditoriale con finalità marcatamente mutualistiche, per questo va inquadrata fra le società cooperative regolate da norme speciali ⁽¹⁾.

MOTIVI DELLA DECISIONE – La eventuale mancata qualificazione giuridica della domanda, in generale, non ne determina la nullità ex art. 164, n. 4, c.p.c., fino a che il giudice, sulla scorta delle circostanze allegate, sia in grado di individuare la disciplina di legge applicabile. Né concreta nullità il fatto che l'attore richiami e contesti reiteratamente nella sua espositiva un rendiconto che non impugna né risulta avere contestato altrove, nel mentre propone una domanda diversa dalla impugnazione del rendiconto, al più dovendosi valutare la pertinenza dei suoi argo-

⁽¹⁾ V. la nota di L. ANCIS, a pag. 375.

menti e, ove essi siano rilevanti, la sufficiente esposizione delle circostanze sollevate a censura. La nullità della domanda potrebbe ravvisarsi infatti laddove per la inconsistenza degli elementi di fatto dedotti non sia possibile comprendere la sostanza delle censure che la parte attrice solleva. Si tratta di una questione, non raccolta dal giudice istruttore, e che tuttavia non è rilevante per la decisione, per quanto si dirà.

La parte attrice non ne ha inquadrato giuridicamente il fondamento, se non per il richiamo all'art. 114 del reg. nav. mar. L'art. 114 reg. nav. mar. stabilisce che «Unitamente a due piloti designati ogni anno dalla assemblea dei piloti il capo pilota cura l'amministrazione della corporazione. I piloti designati sono solidalmente responsabili col capo pilota».

La norma non stabilisce espressamente alla tutela quale soggetto la responsabilità ivi prevista sia rivolta. Come sia parte attrice che i convenuti ampiamente spiegano, il codice della navigazione e il suo regolamento stabiliscono che le corporazioni piloti sono istituite con decreto del Presidente della Repubblica nei porti e nei luoghi ove il servizio di pilotaggio è necessario. Esse hanno personalità giuridica e sono dirette e rappresentate dal capo pilota. Il servizio può essere anche essere reso obbligatorio sempre con decreto presidenziale, e ciò è in concreto avvenuto per il porto di Venezia ove opera la corporazione piloti dell'Estuario Veneto, cui appartengono attore e convenuti. La corporazione è sottoposta alla vigilanza dell'autorità competente secondo il regolamento: rileva fra l'altro la vigilanza disciplinare del capitano del porto, e il suo controllo del rendiconto annuale (art. 99 e 120 reg. nav. mar.). Le tariffe sono approvate dal Ministero dei trasporti e della navigazione (oggi il ministero convenuto) il quale anche fissa le norme per l'esercizio del pilotaggio.

È del tutto evidente la natura marcatamente pubblica della corporazione, come ribadita dal Consiglio di Stato nella sentenza n. 3226/2015 prodotta da parte attrice.

Parte attrice però rifiuta le ricostruzioni giuridiche che poggiano sull'attività di questa come attività lato sensu imprenditoriale, o quantomeno da esercitarsi con criteri di economicità, quale invece qualificata dallo stesso Consiglio di Stato (A questo riguardo è ancora il caso di evidenziare che la struttura associativa ed il carattere obiettivamente imprenditoriale dell'attività di pilotaggio, attraverso la quale la corporazione trae i mezzi per l'esercizio della propria attività sulla base di un equilibrio tra costi e ricavi, sono pienamente compatibili con la soggettività pubblica, in particolare riproducendosi in tal modo la fenomenologia degli enti pubblici economici).

L'attore sottolinea a tale proposito come le navi e gli altri mezzi obbligatori tramite i quali si esercita l'attività sono in proprietà fra i piloti (art. 110 reg. nav. mar.), elemento questo, perverso, assai particolare e deviante rispetto a quanto la natura pubblicistica dell'ente farebbe ritenere.

Resta il fatto che il disposto dell'art. 114 reg. nav. mar. non si presta, di per sé, ad essere interpretato se non come norma applicativa del generale principio della responsabilità dell'amministratore nei confronti dell'ente da lui gestito.

La parte attrice agisce invece come associato della corporazione deducendo che gli amministratori, gravando la corporazione di spese estranee a quelle previste, abbiano a lui personalmente cagionato danno, dal momento che disponendo spese indebite e appostandole poi a rendiconto essi avrebbero determinato una decurtazione della quota disponibile per la ripartizione fra i piloti, e quindi di quella in concreto altrimenti riconoscibile per l'esercizio 2019 all'attore.

Il riferimento è alla disciplina dell'art. 120 reg. nav. mar., sulla ripartizione dei compensi: «L'ammontare complessivo dei compensi riscossi, compresi quelli di cui all'art. 133, è mensilmente ripartito tra i piloti secondo la quota di partecipazione fissata per ciascuno di essi dall'art. 121, con esclusione dei piloti assenti per cause diverse dall'infermità, dalla licenza per ferie, dallo svolgimento di incarichi presso l'associazione di categoria e dalla partecipazione ai corsi di cui all'art. 101, comma quarto.

Prima di procedere alla ripartizione, dai compensi di cui al primo comma sono detratte le spese previste dal presente capo, nonché le altre necessarie al buon funzionamento della corporazione, gli oneri sociali e gli accantonamenti, ivi inclusi quelli per il pagamento del trattamento di fine servizio di cui all'art. 121-*bis*. La ripartizione è effettuata mensilmente, in via provvisoria ed entro la fine del mese di dicembre, in via definitiva».

Un precedente di questo ufficio (27 novembre 2018 n. 2152), confermato per questo aspetto in sede di appello (App. Venezia 18 febbraio 2021 n. 353), ha qualificato la corporazione, ente marcatamente mutualistico, come cooperativa regolata da norme speciali ed *ex art.* 2520 c.c. assoggettata, alle disposizioni codicistiche, in quanto compatibili. Le due pronunce hanno pertanto ritenuto applicabile alla corporazione lo schema, riprodotto dalla causa decisa, dell'azione sociale (2393 c.c.) contro l'amministratore, dal momento che in tale causa agiva un rappresentante comune di alcuni piloti, nel contraddittorio con la corpo-

razione stessa e con l'amministratore convenuto, per ottenere il ristoro della corporazione dell'illecito gestorio del capo pilota, consistente nel porre a carico della corporazione spese esulanti dal suo scopo. Si trattava di una azione che si giovava della legittimazione straordinaria dei soci ammessa dalla disciplina delle società, ma che per il suo contenuto derivava pianamente dal mandato gestorio che corre fra ente e suo amministratore, e traeva fondamento normativo nell'art. 114 reg. nav. mar. Questo collegio non ritiene di potere assumere, sulla ricostruzione della natura della corporazione, e sulla assoggettabilità di essa alla disciplina dell'art. 2520 c.c. e dunque delle società per azioni (2519 c.c.) in quanto compatibile, una posizione diversa dal citato precedente, e ciò anche richiamandosi al passaggio sopra ripreso, della motivazione del Consiglio di Stato. La corporazione deve infatti agire secondo criteri di economicità e operando scelte che in senso lato devono dirsi imprenditoriali, anche se lo scopo di essa, verso gli associati, non è la distribuzione di utile ma la ripartizione del sopravanzo di gestione del servizio. Ove anche infatti i mezzi siano in tutto o in parte in comproprietà fra i piloti, resta il fatto che la corporazione, per operare, gestisce necessariamente un patrimonio, con criteri di economicità, come mostra lo stesso fatto che essa deve sostenere anche le spese non predeterminate ma «necessarie al buon funzionamento» il che implica scelte gestorie avvicinate alla *business judgement rule*. Lo stesso art. 114 reg. nav. mar. che tratta della «amministrazione della corporazione», e i successivi che trattano del rendiconto, confermano che la corporazione dispone di, e gestisce, un proprio patrimonio, da utilizzare per le spese e distribuire in forma di quota ai componenti. La gestione di entrate e uscite ad un determinato scopo configura appunto la gestione di un patrimonio. Ed è della mala gestione di tale patrimonio – e non già, per esempio del danno arrecato al compendio dei beni strumentali in comproprietà fra i piloti – che l'attore si duole, per il danno che gliene deriva.

Sotto la specie della disciplina societaria, dunque, l'azione del socio che lamenta l'illecito gestorio come fonte di danno a sé medesimo, si inquadra nella fattispecie di cui all'art. 2395 c.c. Tale ipotesi, di stampo extracontrattuale, non dissimilmente dalla generale azione aquiliana ex art. 2043 c.c. – l'unica che in alternativa potrebbe qualificare la domanda attorea – richiede che dall'illecito lamentato scaturisca un danno diretto all'attore. Ciò non è nel presente caso.

Infatti, la spesa indebitamente disposta dall'amministratore non va direttamente a detrimento del patrimonio del socio, ma del patrimonio della corporazione; e solo indirettamente la spesa indebitamente posta

a carico della corporazione danneggia il socio in sede di ripartizione del risultato di esercizio.

Pertanto la domanda attorea va comunque respinta nel merito

Sulla natura giuridica della corporazione dei piloti

SOMMARIO: 1. Il fatto. – 2. Natura giuridica e attività della corporazione dei piloti nella decisione del Tribunale di Venezia. – 3. La necessità di superare l'impostazione classica: la corporazione come ente privato. – 4. Considerazioni finali.

1. *Il fatto* – La pronuncia in epigrafe trae origine da alcune contestazioni sollevate sulla gestione amministrativa e contabile della corporazione dei piloti Estuario Veneto. Un membro effettivo dell'ente ebbe infatti a lamentare il mancato riconoscimento di alcuni emolumenti, nonché l'incongruità di varie spese risultanti dal rendiconto. Oltre al capo pilota, vennero chiamati in giudizio anche i due piloti coadiutori, responsabili col primo dell'amministrazione dell'organizzazione, nonché la Capitaneria di porto - Guardia costiera di Venezia per insufficiente vigilanza (art. 113 e 114 reg. nav. mar.).

Dichiarata inammissibile la domanda rivolta al ripristino delle indennità non corrisposte, avendo l'attore omissso di citare in giudizio la corporazione, il Tribunale di Venezia, sezione specializzata in materia di impresa, si è pronunciato sul merito della azione promossa per il risarcimento del danno da illecito gestorio.

2. *Natura giuridica e attività della corporazione dei piloti nella decisione del Tribunale di Venezia* – Istituto fra i più antichi del diritto della navigazione, il servizio di pilotaggio consente al comandante della nave in arrivo o in partenza dal porto, oppure in transito in aree particolarmente sensibili, di avvalersi dell'assistenza di un esperto dei luoghi nella determinazione della rotta e delle manovre necessarie per seguirla ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Sull'istituto esiste amplissima bibliografia, riguardo agli studi di tipo monografico v. in particolare G. PESCATORE, *La corporazione dei piloti*, Milano, 1942; S. CRISAFULLI BUSCEMI, *Pilota pratico, corporazione dei piloti, contratto di pilotaggio*, Pavona Albano Laziale, II ed., 1992; G. COTTIGNOLA, *Studi sul pilotaggio marittimo*, Milano, 2003 e da ultimo L. ANCIS, *Il pilotaggio, un istituto in evoluzione*, Napoli, 2022. Sulla materia è venuta ad incidere la l. 1° dicembre 2016, n. 230, in vigore dal 3 gennaio 2017. Sul contenuto del provvedimento v. L. ANCIS, *Il nuovo sistema di responsabilità civile dei piloti marittimi*, in *Dir. trasp.* 2017, 823 ss.; A. ZAMPONE, *La nuova responsabilità nel pilotaggio*, in *Il libro dell'anno del diritto 2018*, Roma, 2018; E.G. ROSAFIO, *Il quadro dei servizi tecnico nautici alla luce della l. 1° dicembre 2016, n. 230, e del reg. (UE) n. 352/2017 del Parlamento europeo e del Consiglio: prime osservazioni*, in *Dir. mar.* 2017, 996 ss.; nonché *Il contratto di pilotaggio*, in *Riv. dir. nav.*, 2018, 471 ss. Sull'i-

In qualsiasi luogo di approdo o transito può essere istituita, con decreto del Presidente della Repubblica, la corporazione dei piloti, dotata di personalità giuridica e diretta e amministrata dal capo pilota. In determinate aree il servizio può addirittura essere dichiarato obbligatorio con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (art. 86 e 87 c. nav.) (2).

Alla nomina del capo pilota provvede il capo del compartimento marittimo competente, nell'ambito di una terna designata dall'assemblea dell'ente fra i membri con particolari requisiti di anzianità (art. 113 reg. nav. mar.).

Oltre a poteri disciplinari e di coordinamento dei professionisti inquadrati, l'ordinamento gli affida anche la gestione amministrativa e contabile dell'ente. Nell'espletamento di tali mansioni è coadiuvato da due colleghi denominati coadiutori, designati anno per anno dall'assemblea. I tre costituiscono un vero e proprio comitato di gestione, tanto da essere chiamati a rispondere solidalmente di eventuali mancanze o errori (art. 114, comma quarto, reg. nav. mar.).

Avendo l'attore omissso di citare in giudizio la corporazione, cioè il soggetto nei cui confronti intendeva ottenere la pronuncia, la domanda rivolta al ripristi-

stituito in generale v. invece A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2022, 169; A. ANTONINI, *Pilotaggio e soccorso: differenza causale fra le due fattispecie*, in *Dir. trasp.* 2023, 176 ss.; E.G. ROSAFIO, *Brevi notazioni sulla responsabilità del pilota e sulla posizione dei terzi estranei al contratto di pilotaggio*, in *Riv. dir. tur.* 2023, 7 ss.; C. SEVERONI, *Riflessioni sull'attività di pilotaggio resa in circostanze eccezionali*, in *Dir. trasp.* 2023, 75 ss. e S. ZUNARELLI - M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Milano, 2023, 463 ss. Sul servizio ha inciso anche il reg. (UE) 15 febbraio 2017, n. 352, del Parlamento europeo e del Consiglio, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti, in vigore dal 23 marzo 2017. Sul punto v. in particolare M. BRIGNARDELLO, *La disciplina delle operazioni portuali e dei «servizi portuali specialistici» nella l. n. 84/1994: le ragioni di una mancata riforma*, in *Riv. dir. nav.* 2017, 3 ss. e A. XERRI, *I servizi tecnico-nautici alla luce della riforma portuale*, in *Riv. dir. nav.* 2020, 1329 ss.

(2) Sulla corporazione v. A. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, I, III ed., 1933, 154, secondo cui la confluenza di norme di tipo diverso ha finito per rendere l'ente in esame «una persona giuridica sui generis»; A. TESAURO, *La natura giuridica della corporazione dei piloti*, in *Riv. dir. nav.* 1939, 18, 3 ss.; T.C. GIANNINI, *Il pilota e il codice della navigazione*, in *Dir. mar.* 1942, 139 ss.; A. FIORENTINO, *Diritto della navigazione*, Napoli, 1954, 56 ss.; C.A. MILANESEN - G. RICCARDELLI, *Pilotaggio n. Noviss. dig. it.*, XIII, Torino, 1966, 92 ss.; L. TULLIO, *Pilotaggio*, in *Enc. dir.*, XXXIII, 1983, Milano, 862 ss.; G. RIGHETTI, *Revisione critica della dottrina in materia di pilotaggio*, *Dir. mar.* 1985, 722 ss.; S. CRISAFULLI BUSCEMI, *Pilota pratico*, II ed., cit., 439 ss.; E. FOGLIANI, *In tema di rapporti fra corporazione piloti ed utenti del servizio di pilotaggio* (nota a Cass., sez. un., 16 dicembre 1986, n. 7533), in *Dir. mar.* 1987, 906 ss., nonché *La natura della corporazione dei piloti e del rapporto fra pilota e corporazione* (nota a TAR Puglia-Lecce 11 novembre 1986, n. 354), in *Dir. trasp.* 1988, 152 ss.; G. COTTIGNOLA, *Studi sul pilotaggio marittimo*, cit., 1 ss.; S. CAMPOGRANDE, *Il rapporto fra il pilota e la corporazione di appartenenza*, in *Dir. mar.* 2015, 192 ss. e M. BADAGLIACCA, *Sulla natura associativa del rapporto fra corporazione dei piloti e pilota di appartenenza*, in *Dir. trasp.* 2017, 307 ss.

no delle indennità mancate è stata dichiarata inammissibile. Il giudice veneziano si è invece pronunciato sul merito di quella avente ad oggetto il risarcimento dei danni da *mala gestio*.

L'omessa qualificazione giuridica dell'azione ha reso necessario preliminarmente inquadrare la domanda. Muovendo dalla convinzione che la corporazione dei piloti svolga una attività economica imprenditoriale con finalità essenzialmente mutualistica, quest'ultima è stata ricondotta alle società cooperative destinatarie una disciplina speciale, in quanto tali soggette, per quanto non diversamente disposto, alle norme del codice civile (2520 c.c.).

Lo schema da impiegare per far valere l'illecito gestorio sarebbe pertanto dovuto essere quello dell'azione sociale di cui all'art. 2519 c.c., da esperire contro l'ente di appartenenza in contraddittorio con gli amministratori.

Non avendovi l'attore fatto ritualmente ricorso anzi, essendosi limitato a lamentare il danno subito per effetto della riduzione della propria quota di partecipazione ai risultati di esercizio, a seguito della decurtazione di spese incongrue, il giudice ha correttamente ritenuto di dover ricondurre l'azione alla fattispecie della responsabilità extracontrattuale per danni al socio da comportamenti colposi o dolosi degli amministratori (art. 2395 c.c.).

L'attore non ha tuttavia dimostrato alcun danno diretto. Le spese contestate sono infatti andate a detrimento del patrimonio dell'ente, e soltanto in via mediata di quello del singolo pilota. Insoddisfatto tale essenziale requisito, la domanda è stata respinta nel merito.

Al di là delle condivisibili conclusioni, e della linearità della motivazione, la sentenza del giudice veneziano denuncia comunque una certa fretteolosità nell'affrontare il tema della natura giuridica della corporazione dei piloti, inquadrata come si è detto fra le persone giuridiche pubbliche svolgenti attività imprenditoriale con finalità essenzialmente mutualistiche.

3. La necessità di superare l'impostazione classica: la corporazione come ente privato – Il Tribunale ha considerato pressoché scontata tale conclusione, tanto da non attardarsi in particolari argomentazioni, se non quella consistente nel richiamo di una pronuncia del Consiglio di Stato del 2015 ⁽³⁾.

Sulla natura giuridica della corporazione dei piloti si sono confrontati alcuni fra i più illustri studiosi del diritto della navigazione. È tuttavia a Gabriele Pescatore che devono riconoscersi i risultati più brillanti.

Questi si dichiarava assolutamente certo della sua natura di ente pubblico, essendo rivolto alla realizzazione di finalità rientranti negli obiettivi propri dello Stato, in particolare quello di scongiurare sinistri in aree particolarmente sensibili. Con la sua istituzione, aggiungeva, non si fa altro che assegnare ad

(3) V. Cons. St. 21 aprile 2015, n. 3226, par. 7.

altri un compito istituzionale proprio del primo (4).

Espressione di un vincolo associativo non riconducibile ad alcuno degli schemi allora in uso, considerava infine la corporazione come esercente un'attività economica imprenditoriale senza scopo di lucro (5).

Trascorsi oltre quarant'anni, altra dottrina, muovendo dall'evoluzione dell'elaborazione scientifica in ordine agli indicatori utilizzati per determinare la pubblicità di un ente, aveva promosso la revisione della posizione classica, riconoscendo nella corporazione dei piloti un ente privato chiamato a svolgere un servizio di interesse pubblico. Si osservò che da tempo doveva considerarsi assodata la differenza fra la funzione pubblica, traducentesi in veri e propri atti amministrativi, e il mero espletamento di un servizio di interesse collettivo, categoria destinata a ricomprendere tutte le attività operate da privati nell'interesse generale, ma con atti estranei agli ordinari procedimenti amministrativi (6).

Sviluppando tali argomentazioni, altri giunsero ad attribuirvi la natura di società cooperativa di lavoro regolata da leggi speciali (2517 c.c.) (7).

Tali posizioni devono necessariamente confrontarsi con le novità introdotte dalla l. 1° dicembre 2016, n. 230 che, pur incidendo solo su tre disposizioni del codice, sembrerebbe aver pesantemente coinvolto i meccanismi nevralgici di funzionamento dell'istituto (8).

La riforma ha soppresso la cauzione, e con essa la responsabilità solidale e in garanzia dell'organizzazione per le obbligazioni sorte nell'esercizio del servizio da parte dei singoli professionisti. Sono pertanto rimasti solo questi ultimi a dover rispondere di eventuali eventi dannosi.

Si potrebbe forse ritenere che, nonostante le novità, l'ente continui ad assolvere direttamente al servizio di pilotaggio rimanendo responsabile, in virtù dei principi generali, dell'operato dei singoli aderenti. In questo caso, però, il nuovo sistema di responsabilità civile sarebbe destinato ad operare soltanto nel caso di danni a terzi (9).

Il fatto che ormai il pilota risponda in ogni caso del suo operato e sia anche tenuto a procurarsi idonea copertura assicurativa del rischio potrebbero tuttavia trovare ragionevole giustificazione anche nell'ottica di un radicale cambiamento di prospettiva sulla funzione della corporazione.

L'attività di interesse generale che l'ordinamento affida a quest'ultima non è

(4) In questi termini G. PESCATORE, *La corporazione dei piloti*, cit., 104 ss.

(5) G. PESCATORE, *La corporazione dei piloti*, cit., 110.

(6) In questo senso G. RIGHETTI, *Revisione critica della dottrina in materia di pilotaggio*, cit., 732.

(7) G. COTTIGNOLA, *Studi sul pilotaggio marittimo*, cit., 55 e 65.

(8) Sul contenuto del provvedimento v. L. ANCIS, *Il nuovo sistema di responsabilità civile dei piloti marittimi*, cit., 823 ss.; A. ZAMPONE, *La nuova responsabilità nel pilotaggio*, cit. e E.G. ROSAFIO, *Il contratto di pilotaggio*, cit., 471 ss.

(9) V. sul punto A. ZAMPONE, *La nuova responsabilità nel pilotaggio*, cit.

ormai più quella dell'effettuazione diretta della prestazione, quanto quella della predisposizione di tutte le condizioni necessarie affinché ogni nave in ingresso o uscita dal porto, oppure in transito, possa, al di là del carattere o meno obbligatorio del pilotaggio, contare sulla disponibilità di un operatore idoneo pronto ad assumere il servizio ⁽¹⁰⁾.

Alla luce della nuova regolamentazione della responsabilità civile dei piloti, la funzione dell'ente di appartenenza deve dunque farsi coincidere con quella dell'organizzazione e mobilitazione dei professionisti aderenti. Inoltre l'attività lavorativa viene da costoro prestata direttamente a favore dell'armatore della nave richiedente, ancorché i pagamenti continuino a essere corrisposti all'ente per motivi di carattere pratico e contabile.

Nel nuovo sistema la quota di comproprietà sulle unità impiegate non rappresenta affatto il contributo individuale all'obiettivo comune, ma una sorta di residuo del sistema previgente, ormai privo di rilevanza nelle attuali dinamiche di funzionamento dell'istituto. Se non quella di rappresentare una condizione, o un ostacolo a seconda dei punti di vista, all'ingresso in pianta stabile di nuovi membri.

Il rapporto fra i singoli piloti e l'ente di appartenenza sembrerebbe pertanto assimilabile a quello fra molte categorie di lavoratori autonomi e i relativi ordini professionali ⁽¹¹⁾.

Al netto dei più intensi poteri di vigilanza e controllo da parte dello Stato, facilmente giustificabili alla luce della particolare tipologia di attività, questi ultimi organismi da sempre svolgono funzioni corrispondenti a quelle attualmente esistenti a capo della corporazione. Con la differenza che mentre gli ordini assicurano la preparazione, la diligenza e l'onorabilità degli appartenenti alla categoria, in questo caso a rispondere ad un preciso interesse collettivo è soprattutto la pronta e rapida efficienza del servizio.

Di qui alla previsione del concorso pubblico per il reclutamento degli aderenti, ma anche all'individuazione di una serie di prescrizioni inderogabili sulle concrete modalità della prestazione e sulla disponibilità, da parte dell'ente, di strutture e beni in grado di garantire un'attività da svolgersi secondo canoni di piena efficienza.

Fra la corporazione e i suoi membri non sembrerebbe dunque più potersi configurare un vero e proprio rapporto associativo, limitandosi ormai l'ordinamento a condizionare l'esercizio di una professione dagli incontestabili profili di rilevanza pubblica alla partecipazione in pianta stabile ad una organizzazione insediata nella struttura portuale, o comunque nella località ove verranno esercitate le funzioni ⁽¹²⁾.

⁽¹⁰⁾ L. ANCIS, *Il pilotaggio, un istituto in evoluzione*, cit., 228.

⁽¹¹⁾ Così L. ANCIS, *Il pilotaggio, un istituto in evoluzione*, cit., 246. Per una impostazione simile, seppure sulla base di argomentazioni diverse, v. T.C. GIANNINI, *Il pilota e il codice della navigazione*, cit., 143 e A. TESAURO, *La natura giuridica della corporazione dei piloti*, cit., 33.

⁽¹²⁾ V. ancora L. ANCIS, *Il pilotaggio, un istituto in evoluzione*, cit., 246.

4. *Considerazioni finali* – La pronuncia del giudice veneziano si presta dunque ad una lettura ambivalente.

Messe in rapporto con le premesse fondamentali della personalità giuridica pubblica, dello svolgimento del servizio con modalità imprenditoriali e del perseguimento di finalità spiccatamente mutualistiche, le conclusioni del Tribunale dovrebbero considerarsi perfettamente logiche e lineari. L'azione sociale per il ripristino degli emolumenti non corrisposti sarebbe infatti del tutto inammissibile e quella per l'illecito gestorio infondata per difetto della prova del danno diretto.

Il problema è però che da qualche anno il contesto è profondamente cambiato. I giudici dovrebbero dunque evitare di riporre eccessivo affidamento sui precedenti giurisprudenziali frutto di un quadro giuridico diverso, cadendo nell'errore di considerare scontate conclusioni che non possono più considerarsi tali.

Anche se, a dire il vero, nel caso di specie ciò potrebbe non aver avuto particolari effetti sul contenuto di una pronuncia che, in virtù dei principi generali, avrebbe forse potuto essere di segno identico anche se alla corporazione non si fosse riconosciuta natura di ente pubblico cooperativo di diritto speciale.

LUCA ANCIS