

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## “Per l'autoproduzione con il personale di bordo non basta la tabella di armamento”

Nicola Capuzzo · Monday, February 6th, 2023

Le tabelle di armamento sono una cosa, il personale dedicato all'autoproduzione da parte del bordo delle operazioni portuali un'altra.

È questo in sintesi il succo di una nota firmata dall'ammiraglio Luigi Giardino capo del VI Reparto, sicurezza della navigazione, del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto. Giardino interviene su sollecito di un interpello attivato dall'avvocato Francesco Rizzo, che ha patrocinato la società cooperativa Pelagica nell'ambito di una [querelle](#) riguardante la pretesa di Caronte&Tourist di operare in autoproduzione a Lampedusa.

Giardino, che si indirizza anche alla Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, spiega che “verifiche effettuate successivamente e tese al rilascio di autorizzazioni allo svolgimento in autoproduzione di determinate operazioni portuali, assumono una veste del tutto autonoma ed indipendente da quella esperita in occasione del rilascio delle tabelle di armamento e, soprattutto, fanno capo alle Autorità di sistema portuale nell'ambito dell'esercizio delle proprie funzioni di regolamentazione e promozione dei traffici dello scalo cui sono preposte”.

La Capitaneria, dettaglia l'ammiraglio, è chiamata con l'istruttoria relativa alla tabella di armamento “ad individuare la giusta composizione qualitativa e quantitativa dell'equipaggio, sufficiente a garantire la sicurezza della navigazione ed i servizi di bordo, in funzione del tipo di navigazione cui l'unità è destinata a compiere, a prescindere da eventuali e successive valutazioni attinenti allo svolgimento di operazioni e/o servizi portuali da svolgersi in autoproduzione”.

Decisivo il richiamo al testo dell'articolo 16 della legge 84/1994, come riformato nel 2020, con l'enfasi sulle parole ‘aggiuntivo’ ed ‘esclusivamente’: “A maggior suffragio della tesi su esposta occorre rimarcare che il legislatore è intervenuto nel 2020 novellando la Legge n.84 del 28/01/1994 prevedendo, all'art. 4-bis, che la nave è autorizzata a svolgere le operazioni (portuali) in regime di autoproduzione a condizione che sia dotata di personale idoneo, **aggiuntivo**, rispetto all'organico della tabella di sicurezza ed esercizio della nave e dedicato **esclusivamente** allo svolgimento di tali operazioni”.

Insomma, chiude Giardino, “non v'è dubbio che ogni diversa valutazione e competenza connessa a

procedimenti attinenti il lavoro portuale di cui alla Legge n. 84/94, e nella fattispecie finalizzati al rilascio/rinnovo di autorizzazioni all'esecuzione in autoproduzione di operazioni portuali, non possa, e non è previsto che lo siano, essere predeterminato nelle istruttorie svolte per la definizione delle tabelle delle navi interessate, ma vadano piuttosto ricondotte ad un autonomo ed indipendente procedimento che fa capo alle Autorità di Sistema Portuale”.

“Il rizzaggio e derizzaggio va fatto da due persone, per garantire i tempi tecnici su Lampedusa c'è bisogno di quattro persone, quindi la Caronte per garantire la rotazione dei portuali di bordo dovrà assumere almeno otto operai e con contratto dei lavoratori portuali” ha commentato Giuseppe Gangarossa della Cooperativa Pelagica a valle della nota di Giardino.

**A.M.**

### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Monday, February 6th, 2023 at 8:00 pm and is filed under [Porti](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.