

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Bucchioni (Agenti marittimi spezzini) all'attacco del deputato Gariglio e del suo emendamento

Nicola Capuzzo · Wednesday, July 8th, 2020

*Contributo a cura di Giorgio Bucchioni **

** presidente Associazione Agenti Marittimi La Spezia*

Lo scorso 27 giugno ha avuto gli onori della cronaca e, successivamente, del Parlamento, l'imprudente manifestazione di equilibrismo da parte di due marittimi che lavoravano senza cinture di sicurezza su nave operativa al Terminal LSCT.

Il fatto in sé ha forse un indice di pericolosità inferiore all'andare in moto senza casco, all'attraversare con il rosso in bicicletta, a non indossare le cinture in auto ma tant'è la spettacolarità della foto che mostrava i due marittimi su una struttura metallica sospesa ha indotto chi pratica la sedentarietà di una scrivania a esprimere sconcerto e riprovazione per un supposto sfruttamento dei marittimi imbarcati.

E poiché si sta discutendo di autoproduzione si è preso l'episodio a pretesto per sostenere che il marinaio è un irresponsabile sfruttato e magari poco professionale mentre il lavoratore portuale offre ogni garanzia di sicurezza e professionalità.

Singolare che si ritenga esistano lavoratori di serie A e B.

Cavalca la tesi l'Avv. Davide Gariglio parlamentare protempore che, nel *question time* del primo luglio, e con controparte governativa il Sottosegretario Salvatore Margiotta, si lancia in una intemerata critica sulla vicenda e in uno scomposto attacco alle Istituzioni spezzine.

Usa, l'avvocato ora parlamentare, una terminologia enfatica (raccapricciante, fatti gravissimi di reato criminale, regime da Bangladesh, comportamento omissivo).

Ciò che colpisce è la palese confusione che sui fatti e sul diritto viene strumentalmente alimentata con grande superficialità certamente non consona a quella che un cittadino si aspetta da un consesso parlamentare.

1. Il decreto legislativo n. 271/1999 richiamato non lascia dubbi: si riferisce esplicitamente alle navi nazionali e quindi non è applicabile;
2. Viene ipotizzato un reato (che non c'è) ma non si capisce se viene ritenuto delitto o contravvenzione;
3. Vengono confuse le operazioni commerciali a cura del terminalista e le manutenzioni di bordo che competono all'equipaggio;
4. Su analoghe vicende le Magistrature e non solo si sono già pronunciate in conformità alla linea tenuta dall'Autorità Marittima nella vicenda.

Si solleva un gran polverone che mi spiego con la volontà di strumentalizzare un episodio “normale”, anche se forse criticabile, ad altri fini.

Ne testimonia l'entusiasmo della Compagnia Portuale di Civitavecchia che a valle del *question time* definisce l'avvocato onorevole Gariglio “Nostro Grande Amico e Onorevole – *omissis* – un grande uomo nella battaglia contro l'autoproduzione”.

Altro firmatario dell'interrogazione, oltre all'onorevole Scilipoti, è l'onorevole Luca Grilli (Presidente dell'Associazione delle Compagnie Lavoratori Portuali – ANCIP – definito “amico, compagno e fratello” dalla predetta Compagnia Portuale di Civitavecchia).

Si denigrano le Istituzioni del Porto della Spezia a partire dalla Capitaneria e dall'Autorità di Sistema, cosa del tutto inaccettabile. Denigrare un Porto e le sue Istituzioni per sostenere interessi corporativi non mi sembra corretto. O sbaglio?

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, July 8th, 2020 at 9:25 am and is filed under [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.