

Lavoro. Su 22.500 unità mercantili Navi, mancano 50mila ufficiali

GENOVA

La crisi dell'armamento, con i noli ai minimi storici e le compagnie che, a livello mondiale, non riescono a far quadrare i bilanci, si riflette anche sulla composizione degli equipaggi. Non esiste una stima definitiva ma si dice che per le 22.500 navi mercantili che solcano i mari manchino almeno 50mila ufficiali. Un cifra che fa riflettere, visto che la flotta mondiale, negli ultimi anni, è cresciuta a ritmi molto serrati. A questo incremento non ne è corrisposto uno altrettanto forte dei marittimi nei ruoli di comando. Siva, però, verso un'inversione di tendenza che potrebbe essere completa in 5-10 anni.

A spiegare la situazione è Filippo Guadagna, membro dell'Imec, l'*International maritime employers' committee* di Londra (organizzazione internazionale focalizzata sulla sicurezza nel lavoro marittimo) e alla guida di **Sirius ship management**, azienda genovese con un'esperienza quindicennale nella gestione di navi, che attualmente si occupa di 90 unità di armatori italiani (tra i quali **Amico**, D'Alesio e Montanari) ed esteri. La società si avvale di un centinaio di dipendenti distribuiti tra Italia, India, Filippine e Singapore. «Attualmente - afferma Guadagna - gestiamo circa 3mila marittimi e abbiamo un quadro molto chiaro di come si sta evolvendo il mercato». A partire del fatto che, a differenza di quanto accadeva un tempo, si sta assottigliando il divario di guadagno tra il personale di comando italiano (storicamente pagato di più) e quello straniero.

«Un tempo - chiarisce - i graduati stranieri venivano messi a bordo perché consentivano di ridurre i costi. Oggi vengono assunti stranieri perché non si trova altro. Ormai non c'è molta differenza di stipendio tra un ufficiale indiano e uno italiano. Un comandante di petroliera nato in Italia guadagna circa 9mila euro netti al mese. Un indiano arriva a circa 13mila dollari, che corrispondono, su per giù, alla stessa cifra. Magari un filippino prende mille dollari in meno ma la differenza si ferma lì».

Guadagna spiega che la penuria di ufficiali è un effetto dell'ultima crisi dello shipping, quella degli anni 90, cui è seguito un boom straordinario durato fino alla nuova crisi iniziata nel 2008. «In pratica, manca una generazione di ufficiali, che in Italia è scomparsa quando il mercato era in crisi e non c'era ancora il registro navale internazionale (che agevola il mantenimento della bandiera italiana, ndr).

LO SCENARIO

Guadagna (Imec): non c'è più differenza negli stipendi con i marittimi stranieri, la penuria di personale frutto della crisi degli anni '90

In quel periodo non si imbarcavano allievi ufficiali, cosa che, invece, oggi si deve fare». Secondo Guadagna, però, si è già innescata un'inversione di tendenza. «Complice anche la crisi economica, oggi gli istituti nautici sono pieni. Anche perché un allievo prende, al primo imbarco, uno stipendio di 2.500 euro. Il risultato di questo trend, però, si vedrà in un arco di tempo medio-lungo: tra i 5 e i 10 anni. Tra l'altro, il mestiere di marittimo, una delle poche professioni in cui la formazione è certificata a livello internazionale, offre diverse possibilità di riciclarci, una volta finita la vita in mare. La prospettiva può essere quella di navigare una decina d'anni e poi trovare lavoro a terra come ispettore tecnico, ad esempio».

R.d.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

