



ECCO CHI SONO E QUANTO GUADAGNANO Stipendi alti e carriera più veloce diventare marittimi conviene ancora

GALLOTTI >> 14 e 15

Il lavoro a bordo

Stipendi alti e carriera, navigare conviene ancora

I marittimi italiani sono fra i meglio pagati. Ma sulle rotte internazionali la concorrenza degli stranieri è spietata

L'INCHIESTA

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Quasi mille euro di differenza al mese. Il calcolo è pura statistica, frutto di una media tra le diverse tipologie di nave che solcano i mari (traghetti, cisterne, portarinfuse e portacontainer) e le diverse posizioni a bordo. Ma la sostanza non cambia: il marittimo nazionale a bordo di una nave italiana ha uno stipendio di 2.200 euro netti al mese. Il suo corrispondente filippino, imbarcato sempre su una unità battente bandiera tricolore, guadagna 1.200 euro al mese netti.

La guerra esplosa tra i due big dell'armamento italiano, Vincenzo Onorato e Emanuele Grimaldi, si combatte su questa notevole differenza. Il numero uno di Moby e Tirrenia protesta, perché sulle rotte internazionali le navi italiane possono imbarcare marinai filippini e ottenere nel contempo sgravi per il personale italiano. Un notevole risparmio che - secondo Onorato - si traduce in concorrenza sleale. Per Grimaldi, però, è la legge a consentirlo: sia quella dello Stato italiano che quella di mercato, perché un numero così elevato di marittimi da

poter coprire le esigenze della flotta, in Italia non esiste. Eppure il mercato, soprattutto quello mondiale, ha fame di equipaggi. E le posizioni a bordo, per gli ufficiali, sono ottimamente retribuite.

Marketing e costi

«Non c'è shipping in Italia». Francesco Gargiulo ha passato una vita a bordo prima di approdare al vertice di Imec come amministratore delegato, l'associazione che rappresenta le compagnie marittime che battono bandiere di comodo come Bahamas, Liberia, Panama e Cayman, solo per citare le più note. Quella frase Gargiulo la sente ripetere ogni volta che prova a insistere con i suoi associati sulla qualità del marittimo italiano: «Nel mondo non conoscono così bene l'ufficiale italiano e comunque lo giudicano troppo costoso rispetto agli standard internazionali». Eppure il mercato mondiale potrebbe fornire uno sbocco enorme: ogni anno il rapporto Bimco sugli equipaggi certifica che nel mondo mancano almeno 40 mila ufficiali da imbarcare sulle navi e il nuovo report che sarà pubblicato tra poche settimane sulla situazione del 2015, non sarà così diverso: «Sono numeri incredibili e gli italiani potrebbero inserirsi, ma qualcosa deve cambiare»,

insiste Gargiulo. Anche i giovani italiani conoscono poco la carriera a bordo, eppure offre vantaggi oggi impensabili negli altri settori: è veloce, lo stipendio d'ingresso è molto alto e non è detto che si debba navigare tutta la vita.

Mercato calmierato

Tutto facile, in teoria. Ma l'export nel mondo del marittimo italiano ha due limiti. Intanto ci sarebbe spazio solo per gli ufficiali: impossibile fare concorrenza al giovanotto di macchina filippino, quando un italiano costa molto di più e la dura vita a bordo non è più la prospettiva di un paese altamente industrializzato. Sugli ufficiali invece ci sarebbe spazio non solo sulle navi nazionali, ma anche su quelle con bandiera dei registri emergenti. Per una nave da carico che batte bandiera liberiana, ad esempio, non è conveniente scegliere un ufficiale italiano perché il costo per l'armatore è superiore del



30%. «Si tratta di oneri previdenziali che rendono meno competitivo il nostro marittimo», spiega Filippo Guadagna, una vita a gestire equipaggi e oggi unico italiano nel board di Imec. «Il salario di mercato per gli ufficiali è grossomodo livellato per tutte le nazionalità, ma quel peso determinato dalle tasse è insostenibile per gli armatori». C'è poi il fronte del marketing: la qualità del marittimo italiano dovrebbe essere testata a bordo perché anche gli stranieri si accorgano della nostra preparazione. Per questo Confitarma, l'associazione degli armatori italiani, sta provando da tempo ad allargare i tirocini sulle navi con bandiera di convenienza, ma servono accordi con il ministro dell'Istruzione che per ora rimangono lontani.

La busta paga

L'unico concreto sbocco di lavoro per il marittimo italiano è quindi per ora sulla navi della flotta nazionale, sia nel cabotaggio sia sulle rotte internazionali. Le navi che viaggiano toccando solamente i porti nazionali, per legge, devono avere un equipaggio completamente composto da italiani. Dalla plancia di comando alla cambusa, per una nave con 19 membri di equipaggio, il costo mensile per l'armatore è di 74.650 dollari. La busta paga più pesante è del comandante: può raggiungere i 4 mesi di imbarco e un salario netto di 8.500 euro. Tra gli ufficiali l'allievo guadagna meno di tutti: è lì perché sta completando il periodo di tirocinio di 12 mesi che gli consentirà di diventare ufficiale dopo l'esame in capitaneria e proseguire poi la carriera. Per un ragazzo di 22/23

anni lo stipendio d'ingresso subito dopo la scuola, con qualifica di terzo ufficiale, è di 2.500 euro al mese. Dall'olimpico della sala comando alla coperta. Lo stipendio medio ad esempio, di un "giovannotto di macchina" membro dell'equipaggio di un traghetto che collega i porti del continente a Sardegna e Sicilia, è di 1.850 euro. Il concorrente filippino, imbarcato su navi che effettuano rotte internazionali, guadagna poco più di 900 euro. Stipendi alti dall'inizio, certezza dell'assunzione e carriera che inizia prima rispetto ai coetanei con la possibilità di scalare i vertici della compagnia: ecco perché oggi navigare conviene.

simone.gallotti@ilsecoloxix.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

