

SONO 20 LE COMPAGNIE CHE STANNO RISTRUTTURANDO IL DEBITO

In Italia crisi e burocrazia cancellano 74 navi

In un anno la flotta tricolore ha perso 1.100 marittimi. Il registro internazionale il più colpito

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Secondo un documento riservato del ministero dei Trasporti, la flotta italiana ha perso nell'arco di un anno 74 navi, per un totale di 1.110 marittimi in meno. Il calo più evidente è nel registro internazionale (-8%, cioè il registro riservato alle unità commerciali impiegate su rotte internazionali): se alla fine del 2013 erano 727 le navi registrate (per 17,7 milioni di tonnellate di stazza lorda) alla fine del 2014 la quota era scesa a 668 unità, per 15,8 milioni di tonnellate, cui si devono aggiungere le 15 unità in meno del registro ordinario.

Il calcolo del ministero è fatto tenendo conto delle unità entrate in flotta: le navi uscite dal registro internazionale nel 2014 sono state 84, coperte da solo 25 unità in entrata: sommandole alle 42 del 2013, fanno 101 navi in meno.

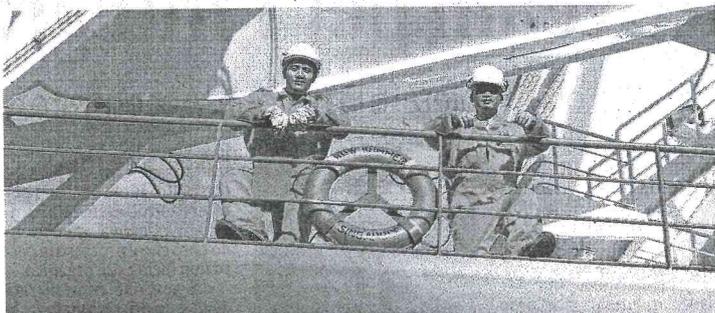
Una tendenza al ribasso che sta proseguendo anche nel corso del 2015 - visto che al 30 marzo le navi iscritte alla bandiera italiana erano 662 - e che non riesce a essere contrastata dai nuovi innesti in flotta: 42 per il 2013, 84 appunto per il 2014 e otto per il primo trimestre 2015.

Uno dei fenomeni che si sta verificando in questo periodo a livello mondiale è la riduzione della flotta a fronte di un aumento del tonnellaggio: secondo i dati dell'Istituto di economia marittima e logistica (Isl) di Brema, questo nel 2014 è regolarmente avvenuto per la flotta mondiale (portacontainer, navi convenzionali, traghetti) ma il fenomeno non si può applicare alla flotta italiana, perché in questo caso a fianco del numero di navi, diminuisce anche il tonnellaggio.

Non solo, ma in calo è anche la flotta del registro ordinario, quindi quello riservato alle unità che percorrono tragitti inferiori alle 100 miglia nautiche tra andata e ritorno del viaggio: qui nel 2014 il passaggio è stato da 779 a 764 unità a fine 2014.

-8%
le navi iscritte
al registro
internazionale:
a fine 2014 erano 668

15
persone
la formazione
media di un
equipaggio



La crisi e la concorrenza di registri stranieri ha colpito anche il lavoro a bordo

de poche ore: questo fenomeno era già emerso tra 2011 e 2012, all'acme della crisi della pirateria in Somalia, quando la mancanza di norme certe sul fronte della difesa delle navi aveva spinto qualche armatore a registrare le navi a Valletta.

Oggi, con circa 20 compagnie di navigazione italiane alle prese con la ristrutturazione del debito e una situazione di mercato caratterizzata ancora da noli bassi, i margini di manovra spesso sono risicati, e le decisioni strategiche sono prese

più dalle banche che dai consigli di amministrazione: l'unica voce facilmente comprimibile nella gestione operativa di una nave è il personale, tanto da giustificare la scelta di bandiere che sottendono contratti meno onerosi sugli equipaggi.

Per la verità, gli obblighi imposti dal registro internazionale nei confronti del personale italiano non sono insuperabili: sei membri dell'equipaggio devono essere di nazionalità italiana o di Paese dell'Ue, tra cui obbligatori-

mente il comandante, il primo ufficiale di coperta, il direttore di macchina, ai quali si aggiunge, per i restanti tre, personale con qualifica di ufficiale o sottufficiale. Devono essere imbarcati almeno un allievo ufficiale di coperta e un allievo ufficiale di macchina. Infine, per la quota di lavoratori comuni la nave deve essere armata in via prioritaria con personale italiano assunto con contratto di formazione e lavoro. In mancanza di questo personale, sempre per la quota di lavoratori comuni, può essere imbarcato personale extracomunitario. In questo contesto, l'endemica sovrabbondanza di personale di hotellerie e la scarsità di quello di coperta è un altro elemento che rende le compagnie italiane propense a guardare altrove per armare le loro navi.

quarati@ilsecoloxix.it

Tornando al registro internazionale, il calo di 74 navi si può quantificare nella perdita di circa 1.100 posti di lavoro, calcolando una tabella di armamento media di circa 15 persone. In termini di personale italiano, le cifre sono ridotte, perché oggi non sussistono particolari obblighi a carico dell'armatore sull'assunzione di personale su navi di registro internazionale, ma la perdita di flotta rappresenta una diminuzione di entrate per lo Stato (il settore armatoriale rappresenta il 2% del pil) e una perdita di peso politico per la marina italiana.

Dunque, cosa sta succedendo? Secondo fonti di settore, il primo problema riguarda la macchinosità della burocrazia italiana, che spingerebbe le aziende a spostare le navi sotto altro registro. In particolare, sarebbero numerosi i casi di unità portate sotto bandiera maltese. Gli armatori non trasferiscono le navi in blocco, ma sulla base di interventi spot, nelle circostanze in cui l'operazione risulti più opportuna, e considerato che il passaggio da una bandiera a un'altra richie-