OGGI A LONDRA L'ASSEMBLEA ANNUALE DELL'ASSOCIAZIONE

Lavoro a bordo, italiani penalizzati

Guadagna (Imec): «Eppure per gli ufficiali esistono ancora grandi opportunità»

dal nostro inviato
SIMONE GALLOTTI

LONDRA. C'erano una volta le bandiere ombra, quelle che anche solo per il nome evocavano situazioni losche, affari internazionali che nessuno doveva sapere e soprattutto carrette del mare con un carico misterioso trasportato da marinai sottopagati. «Ecco: tutto questo non c'è più. Panama si sviluppa storicamente dopo che gli Usa avevano introdotto regole troppo stringenti sulla flotta. Quando ci sono troppi vincoli, gli armatori provano a trovare una diversa soluzione» spiega Filippo Guadagna, presidente della Sirius Ship management e membro di Imec (l'International Maritime Employers' Council). «Ora i registri di comodo sono molto rispettabili e molto efficienti. Panama, ad esempio, è il primo registro al mondo perché è serio, effettua controlli, attua le direttive e offre ottimi servizi». Quasi 214 milioni di tonnellate di stazza lorda (dato 2014) rendono il registro sud americano inarrivabile: è quasi il doppio del secondo classificato, la Liberia, seguita a ruota dalle Isole Marshall. Queste sono le prime tre bandiere al mondo: se anche l'Unione europea si inventasse una bandiera comunitaria, sarebbe quasi a pari con Panama. «In passato qualcuno aveva pensato alla bandiera europea, poi non se ne fece nulla e nacquero i registri internazionali dei singoli paesi». Meno burocrazia e più

Guadagna

efficienza «ma anche tutela per l'occupazione marittima nazionale; il registro internazionale italiano prevede anche sulla navigazione internazionale, ad esempio, che almeno sei marittimi siano italiani o comunque comunitari».

Imec si occupa invece dei marittimi imbarcati sulle navi che battono le bandiere degli open registries. «Prima di noi c'era solo un contratto, quello della potente Itf. Successivamente siamo arrivati noi, anche per cercare una posizione che dialogasse con il sindacato e non fosse solo di rottura. Così è nato il contratto Ibf (International Bargaining Forum)». Oggi il contratto di Imec è applicato a 360 mila marittimi e ha segnato un incremento di 11 mila nuovi marittimi contrattualizzati ed è il primo contratto che si applica in tutto il mondo.

Su questi temi si confronteranno oggi in assemblea a Londra tutti i membri dell'Imec: «Purtroppo il peso degli italiani è scarso» spiega Guadagna, che è nel comitato formazione dell'associazione. Pochi armatori dentro il board, ma non solo: «Il marittimo italiano di bassa forza, non può competere con la concorrenza dei filippini: noi preferiamo navigare vicino a casa e non conosciamo bene l'inglese. Senza contare che costiamo di più. Sugli ufficiali potremmo andare alla conquista di altri mercati, ma dobbiamo partire da un'azione di marketing per farci conoscere». La domanda esiste a livello internazionale, ma l'offerta manca ancora «nonostante negli ultimi tempi abbiamo cominciato a tornare a bordo». Un inizio sarebbe la fiscalizzazione degli allievi imbarcati su navi estere «così ci faremmo conoscere». La crisi impone di ridurre l'eccesso di stiva e quindi di mandare a demolire le navi: «Eppure per ora questi effetti non si sentono. Tra tre o quattro mesi forse, ma adesso manteniamo i livelli alti. Mancano ancora marittimi a livello globale e la crisi potrebbe equilibrare il mercato».

shipping@ilsecoloxix.it

TURISMO E CROCIERE

Savona, convegno a bordo della nave "Costa Favolosa"

SAVONA. Si terrà mercoledì 20 aprile, a bordo di "Costa Favolosa", a Savona, la tavola rotonda "Why Liguria-Il valore del turismo per il territorio". L'incontro è organizzato da Deloitte e Costa Crociere. Per partecipare, è necessario confermare la propria presenza a eventi@deloitte.it, indicando nome, cognome, luogo e data di nascita, nazionalità, tipo e numero di documento di identità e residenza.