

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## La carenza di marittimi in Italia rimette in discussione istituti storici e percorsi di formazione

Nicola Capuzzo · Thursday, July 7th, 2022

Il tema, già emerso nelle scorse settimane anche sulla nostra testata, è tornato ieri a fare capolino nelle parole di Mario Mattioli durante un convegno di Fit Cisl: “Siamo terrorizzati dalla questione della mancanza del personale. Tra un po’ avremo i traghetti fermi perché manca il personale. Una delle ragioni è in un provvedimento che noi non a caso osteggiamo fortemente, cioè la cosiddetta legge Cociancich. Ma c’è una responsabilità anche del reddito di cittadinanza”.

Difficile argomentare nei tempi stretti di un convegno come possa una forma di sostegno che mediamente vale 500 euro mensili entrare in competizione con qualunque salario abbia sufficiente dignità da meritare questo nome, l’occasione per un ragionamento più articolato è stata però colta da Alessandro Ferrari, segretario generale di Assiterminal ma già a lungo direttore delle risorse umane di Grandi Navi Veloci, tornato per qualche ora alle antiche passioni.

“Il fenomeno esiste e ha dimensioni davvero allarmanti. Ho avuto modo recentemente di fare un raffronto fra i numeri del compartimento di Napoli di oggi e quelli del 2019. Al di là delle indisponibilità per malattia, sempre alte d’estate ma cresciute del 75%, in larga parte a causa del Covid, il problema vero sono le cancellazioni dal turno generale, superiori al 50%. E in Sicilia, altra terra di marittimi, abbiamo numeri simili” esordisce Ferrari.

L’attuale direttore di Assiterminal riconosce che sui traghetti l’impatto è ancora più forte, “perché col ritorno a pieno ritmo delle crociere, molto personale che negli ultimi due anni aveva lavorato sui ro-pax si è spostato in quel settore, dove le retribuzioni sono maggiori. Preciso che, il problema è strutturale, se guardiamo ad esempio a Torre del Greco, dove nel 2018 c’erano 100mila matricole ed oggi, invece, molti ragazzi tentano il concorso pubblico o si accontentano del reddito di cittadinanza, che sulle qualifiche iniziali, sconta un delta di 400 euro”.

Che il problema sia quindi della consistenza di certe retribuzioni, soprattutto per la bassa forza? “Non penso, anche perché con la forfettizzazione degli straordinari anche le retribuzioni più basse, soprattutto in stagione, raggiungono i 1.200-1.300 euro. Credo che ci siano diversi fattori che partecipano alla spiegazione. Innanzitutto il tema è generalizzato. Persino in una popolazione come quella filippina, fortemente impegnata nei lavori a bordo, si registrano carenze di personale, segno forse che esiste un tema di sovrabbondanza di tonnellaggio”.

Ferrari passa poi ad aspetti più locali: “Il turno generale è un sistema antistorico, l’istituzionalizzazione di una stagionalità che crea difficoltà in tanti settori. L’istituto andrebbe senz’altro ripensato, come andrebbero rivisti quelli dell’apprendistato e la figura dell’allievo, che non riescono più a rappresentare un trampolino appetibile per la professione marittima, la quale richiede inoltre elevati costi di formazione. Comprensibile quindi che per questi lavori – conclude il manager – cresca la disaffezione, alimentata anche da istituti di formazione evidentemente non adeguati. Rarissime ad esempio sono divenute le competenze tecniche, che, con la crescente specializzazione, per il settore non sono fornite nemmeno dagli Its”.

### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Thursday, July 7th, 2022 at 10:30 am and is filed under [Navi](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.