

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Intervista a Giovanni Avon: comandante italiano che ha scelto il Nord Europa

Nicola Capuzzo · Friday, August 8th, 2025

Giovanni Avon, comandante di lunga esperienza nel settore offshore, ha fatto una scelta di vita radicale: lasciare l'Italia per la Danimarca. Una decisione dettata da una profonda insoddisfazione per le condizioni lavorative del settore marittimo italiano. Oggi, da Copenhagen, lavora a terra per Dof, l'azienda che ha acquisito l'ex Maersk Supply Service, e con la sua esperienza ci fornisce uno sguardo diretto sulle differenze abissali tra due mondi.

Comandante Avon, lei è partito dalla Sicilia per andare a lavorare a Copenhagen. Cosa l'ha spinto a fare una scelta così drastica?

“Diciamo che la mia scelta è stata motivata da un'offerta di lavoro a terra che ho ricevuto qui, ma è stato il contesto italiano che ha fatto sì che per me fosse impossibile restare. In Italia, la mia ex compagnia, dopo otto anni come comandante a bordo delle sue navi, mi aveva offerto per un ruolo a terra un contratto a tempo determinato, da stagista, con uno stipendio di 1.500 euro al mese, circa 10 volte meno del mio stipendio precedente. Qui, invece, una compagnia che non mi conosceva mi ha assunto per la mia professionalità, sulla base di un curriculum, offrendomi condizioni contrattuali e retributive decisamente migliori e, soprattutto, dignitose.”

Partiamo dal nocciolo del problema: le differenze contrattuali. In un suo post ha parlato di come in Italia si firmi per una cifra e se ne percepisca un'altra. In Danimarca funziona diversamente?

“Sì, è una delle differenze più evidenti. In Italia, il marittimo firma un contratto, la cosiddetta “convenzione”, per il minimo garantito dal contratto collettivo nazionale. L'armatore, poi, compensa la differenza con voci extra come indennità o compensativi. Questo crea una situazione di estrema precarietà. Se la nave rimane ferma, l'armatore può abbassare unilateralmente lo stipendio al minimo contrattuale, e il marittimo non può protestare perché ha firmato per quella cifra.

In Danimarca, questo non succede. Il marittimo firma un contratto a tempo indeterminato e percepisce una paga annua fissa, che non cambia se è a bordo o a casa. Il salario che firmi è quello che ricevi. Inoltre, le rotazioni sono egalarie: un mese a bordo e un mese a casa, pagato. Non c'è l'incubo della disoccupazione o il ricatto di dover accettare un nuovo imbarco a condizioni

sfavorevoli.”

Quindi, il marittimo italiano, anche se naviga con una compagnia importante, è di fatto un precario?

“Sì, esattamente. Un comandante di una nave italiana, che fa le stesse rotazioni di un suo collega scandinavo, al termine del periodo a bordo sbarca e finisce in disoccupazione. Si deve affidare alla buona volontà del crew manager che lo richiamerà per un nuovo imbarco, ma senza nessuna garanzia. Questo precariato si riflette anche sulla stabilità dell’equipaggio. Qui, l’equipaggio è fisso sulla stessa nave, cosa che garantisce maggiore sicurezza ed efficienza. In Italia, la rotazione continua del personale rende il comandante meno sicuro, dovendo costantemente formare nuove persone, da un momento all’altro, nella carenza di tempo e con il rischio di compromettere la sicurezza a bordo.”

A suo parere, chi sono i responsabili di questa situazione in Italia?

“La colpa è di un mix di fattori: la politica, i sindacati e i marittimi stessi. La politica non ha mai riconosciuto il settore mercantile come una risorsa economica fondamentale, preferendo ignorare i problemi o applicare leggi obsolete come quelle del 1936. I sindacati, troppo spesso, non sono gestiti da persone che conoscono la realtà del mare, ma da chi ha lavorato su traghetti di linea e non ha vissuto le reali esigenze di un marittimo d’altura. Non c’è una rappresentanza sindacale differenziata per tipologia di nave, a differenza dei paesi nordici, dove esistono sindacati specifici per comandanti, ufficiali, o bassa forza. Infine, noto che da tempo i marittimi stessi si sono fatti prendere dalla rassegnazione, non scendendo mai in piazza per far valere i propri diritti.”

C’è, in generale, una differenza culturale che ha notato tra il modo di lavorare italiano e quello danese?

“Assolutamente. In Italia, siamo abituati a una burocrazia asfissiante e a dover lottare per i nostri diritti. In Danimarca, tutto funziona bene e la burocrazia è ridotta al minimo, e la gestione dei problemi è diversa perché non sono abituati ad averne e quando capita tendono a non prendere posizioni e a scaricare le responsabilità. È qui che noi italiani possiamo avere un vantaggio, perché la nostra capacità di affrontare situazioni complesse ci rende più proattivi e disposti ad assumerci le responsabilità necessarie. Direi però che di questo unico vantaggio che ci proviene dalla nostra cultura italiana possiamo goderne solo qui, nel Nord Europa.”

Lei ha anche evidenziato un limite culturale da parte delle compagnie scandinave nei confronti dei marittimi italiani. Ce lo può spiegare?

“Purtroppo c’è un forte pregiudizio culturale. Le compagnie scandinave pensano che noi marittimi del Sud Europa siamo meno professionali e che cerchiamo di ‘aggirare’ le regole. Ma non è così. Io combatto ogni giorno contro questa idea. Le navi italiane hanno le stesse certificazioni e seguono gli stessi controlli delle navi danesi. Leggi internazionali come la Solas sono uguali per tutti.

La differenza sta nella mentalità e nella burocrazia. L’Autorità Marittima italiana è un corpo militare, e a volte applica le regole in modo troppo rigido per il mondo commerciale. In Danimarca, invece, l’autorità non è militare: gli ispettori sono dipendenti statali che lavorano al servizio degli armatori, spesso con esperienza a bordo. Questo elimina la burocrazia e la rigidità che abbiamo noi, e a trarne vantaggio è la loro professionalità.

La cosa più evidente è il modo in cui lo stesso ispettore italiano si comporta. A bordo di una nave straniera, mostra rispetto e lavora alla pari con il comandante, a volte persino con un timore reverenziale. Sulle navi italiane, invece, l'atteggiamento è diverso, spesso più autoritario, come se dovesse imporre la sua superiorità. Questo è un problema serio che ostacola il nostro lavoro.”

Un altro aspetto importante è la situazione delle donne nel settore marittimo mercantile, la cui presenza in Italia è pressoché nulla. Come è la situazione in Danimarca?

“La differenza è enorme, ed è, anche qui, di tipo culturale. In Danimarca, è normale vedere donne in ogni ruolo, da marinaio a comandante. In Italia, sono ancora delle rarità e si limitano a ruoli di ufficiale. Il nostro ambiente, a volte, è ancora ostile, con una mentalità antiquata che non accetta che una donna possa svolgere un lavoro tradizionalmente maschile. Io, onestamente, non manderei mai le mie figlie a navigare nel contesto italiano, a causa di questo ambiente dove si può arrivare anche al limite del bullismo. Qui, invece, la cultura lavorativa è più aperta e sicura per tutti.”

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Friday, August 8th, 2025 at 7:00 pm and is filed under [Interviste](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.