

Gli specialisti delle navi gasiere e petrolchimichiere

Freeship costretta a fare i conti con la ricerca di ufficiali preparati e muniti dei certificati

“Sulle navi italiane è già tanto se c’è ancora il comandante italiano”. Con questa espressione si può sintetizzare un cambiamento che in pochi decenni ha stravolto il lavoro di chi, come Ermanno Fresia, è attivo nel manning sulla scena genovese ormai dal lontano 1968, quando iniziò a lavorare come dipendente, costituendo nel 1970 la Società De Scalzo & Fresia, sino al 1988, con l’apertura di Freeship. “Il fatto è che più si eleva il grado di specializzazione di una nave e più è difficile trovare personale formato ed in possesso dei necessari certificati richiesti dalle normative internazionali e dai noleggiatori” spiega il Presidente della società. “La nostra azienda da sempre gode di un tratto distintivo rappresentato dalle competenze specifiche acquisite nel comparto delle navi petrolchimiche attraverso anni di esperienza nella selezione di ufficiali specializzati, ai quali affiancare personale in prevalenza straniero per contenere i costi, secondo quanto imposto dalla situazione di mercato attuale”.

“L’obiettivo che ci poniamo è evitare l’eccessivo mix di nazionalità a bordo, creando al contempo un pool di marittimi che sono impegnati e rotazione sempre sulle medesime navi della stessa compagnia” prosegue il figlio Marco, operativo in azienda dal 2003. “Sulle navi gasiere e petrolchimiche bisogna prestare doppia attenzione anche alla bassa forza che imbarchiamo: in cima alle preferenze dei nostri clienti risultano essere marittimi ex-URSS e rumeni, seguiti dai filippini”.

Tra i maggiori clienti di Freeship figurano alcuni nomi importanti dell’armamento nazionale ed internazionale come Furtrans, Eitzen Chemical, Grandi Navi Veloci (per la parte di cucina e di coperta) ed in passato anche Coeclerici e Bnavi, che prima di dismettere quasi interamente la flotta aveva portato in dote alcune decine di navi. Ad oggi la flotta seguita dall’azienda di Ermanno Fresia conta complessivamente una trentina di unità comprese le nuove costruzioni, ma non si esclude che a breve questo numero possa crescere con la conclusione di alcuni nuovi importanti contratti.

“La scarsità di marittimi, soprattutto italiani, ormai è diventato un problema cronico alimentato dal desiderio da parte di chi naviga di trovare un impiego a terra” sottolinea Fresia. “Una volta essere comandante di una nave da carico era un ruolo prestigioso, mentre oggi il mestiere non è nemmeno più affascinante come in passato. Prima si poteva girare il mondo e scendere a terra per visitare città e luoghi



Luca, Ermanno e Marco Fresia

da cartolina, oggi i tempi dell’economia impongono brevi soste in porto limitate ai tempi di carico e scarico che non concedono spesso nemmeno di toccare il suolo”.

Il mestiere del manning agent è poi reso ancora più complicato dalle normative internazionali, in primis gli standard STCW e soprattutto le regole di vetting imposte dalle oil major considerate spesso anche più temibili delle visite per il Port State Control. “La formazione del personale e l’attenzione per il rispetto ambientale hanno sicuramente aiutato a migliorare le condizioni di sicurezza delle navi e del personale navigante, ma, come spesso accade, l’estremizzazione di certe impostazioni normative può diventare controproducente complicando il lavoro delle aziende in maniera eccessiva”.