

I guadagni maggiori spingono i giovani all'estero. L'espatriato: ««Il rientro? Sempre un'opzione»»

Broker marittimi, fuga da Genova

In dieci anni sono 120 in meno

IL CASO

Alberto Quarati / GENOVA

Solo a Genova negli ultimi 10 anni il numero delle aziende di brokeraggio impegnate nell'attività di noleggio e compravendita delle navi si è quasi dimezzato, e gli occupati ad alta specializzazione sono passati dai 340 del 2010 agli attuali 220, 120 in meno. Il censimento di Federagenti, l'associazione nazionale degli agenti e broker marittimi è limitato alla piazza più importante in Italia, ma il calo dell'attività, dice il presidente Alessandro Santi, è visibile ovunque: a Napoli, l'altra città di riferimento per la mediazione nel settore dello shipping, così come negli altri porti del Paese, dove spesso le so-

cietà offrono insieme servizi di agenzia e brokeraggio.

Se ne vanno via i più giovani, destinazione Svizzera (Lugano o Ginevra), Montecarlo, Londra o Singapore: «Certamente c'è il fattore economico - spiega Mario Marocco, che sette anni fa, a 34 anni, lasciò Genova per spostarsi sul Lago Lemano, broker alla Ifchor -. In termini di tassazione, in Svizzera esistono delle aliquote piuttosto consistenti, ma il costo del lavoro per le aziende è molto più basso. Un altro aspetto è quello della crescita professionale: io oggi ad esempio sono chartering manager, sono rimasto in Svizzera ma ho cambiato città e professione. E poi una certa attenzione al settore: corsi, maggiore aggiornamento dei software... Anche se magari in questi anni le cose in Italia sono cambiate».

Tornerebbe? «Certo, è sempre nelle opzioni: non lo escludo in un futuro, magari approfittando degli ultimi incentivi del governo per favorire il rientro dei cervelli... è vero che non è uno strumento pensato per lo shipping ma piuttosto per il mondo della ricerca, ma se si può sfruttare, perché non farlo...».

Il problema, spiega Maurizio Gozzi, che ha fatto il percorso inverso, lasciando il colosso internazionale Clarksons per mettersi in proprio, è che ai broker italiani a un certo momento è mancata la spinta: nei porti transitano sempre meno rinfuse energetiche (carbone *in primis*, ma anche greggio e derivati) che costituivano una delle basi più solide dell'attività; poi la perdita del controllo da parte dei capitali italiani di attività strategiche industriali come

quella della siderurgia, sino alla contrazione nel numero delle compagnie di navigazione italiane impegnate nel trasporto di merci alla rinfusa. «Il patrimonio professionale c'è ancora - commenta Gozzi - ma il rischio è che andiamo a formare persone che poi lavoreranno all'estero, con il prosciugamento della comunità italiana».

«Con un sistema Paese - arriva a concludere Santi - che in un panorama generale di accorciamento delle filiere di approvvigionamento strategico e di aumentato controllo sulle stesse, è diventato incapace di comprendere quanto sia vitale difendere alcune attività legate a traffici vitali, delegandone, invece, il controllo a player stranieri, anche l'attività dei broker marittimi segna il passo, facendo scattare un allarme che non può passare inascoltato». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

