



Sulla stessa barca

Testo: Valentina Longo *
Foto: Livio Senigalliesi

Con gli operatori della Stella Maris' Friends, organizzazione che si occupa di fornire servizi di welfare ai marittimi, mi aggiro tra le banchine del porto commerciale di Venezia. Niente a che vedere con le immagini pittoresche della città lagunare che abbiamo in mente: al porto ci si fa strada tra pile di container colorati e montagne di soia o di tondini di ferro. Sulle banchine navi di varie dimensioni e tipologia ospitano membri di equipaggi altrettanto variegati. La composizione multinazionale della forza lavoro è immediatamente evidente: colori della pelle, divise e lingue si mescolano, dando forma a una fotografia dell'umanità navigante.

Come nelle città contemporanee, persone provenienti da luoghi molto lontani si mescolano in nuove configurazioni sociali. «La globalizzazione che vediamo nelle nostre città - so-

stiene padre Mario Cisotto, ex cappellano del porto di Venezia - viene dal mare: quello che si vedeva a bordo dieci anni fa, oggi avviene nelle nostre metropoli».

Se l'eterogeneità nella composizione degli equipaggi non è un fenomeno nuovo, si osservano però nel tempo alcuni mutamenti. Nel corso dei secoli, le varie marinierie nazionali - pensiamo a quella inglese - hanno utilizzato personale proveniente da Paesi su cui

avevano un dominio di tipo coloniale, mentre negli ultimi decenni si fa più forte la spinta alla composizione di equipaggi multinazionali. Una spinta legata anche alla diffusione delle bandiere di convenienza, che porta con sé un allentamento dei vincoli tra Stato di immatricolazione della nave e nazionalità dell'equipaggio: oltre a sgravi fiscali per le navi che si immatricolano sotto tali bandiere, come quella panamense, non vigono

«La globalizzazione che vediamo nelle nostre città - sostiene padre Mario, ex cappellano del porto di Venezia - viene dal mare: si vedeva a bordo già dieci anni fa»

Un marinaio musulmano in preghiera sul ponte di un mercantile. Sotto, un ufficiale filippino.

restrizioni nell'impiego di marittimi con cittadinanza diversa dalla bandiera della nave.

Tra la fine degli anni Sessanta e l'inizio dei Settanta si sono poi diffuse nuove modalità di reperimento del personale con agenzie di reclutamento in diverse parti del mondo. Non si tratta però di equivalenza nelle possibilità di imbarco tra tutte le nazionalità: ad esempio i marittimi asiatici sono molto presenti, mentre quelli africani quasi assenti nelle rotte internazionali. Perché? Si tratta di una questione che non è stata ancora adeguatamente indagata, ma sicuramente i livelli salariali dei diversi Paesi giocano un ruolo importante nella preferenza di alcuni gruppi nazionali. A parità di qualifica, un marittimo indiano viene pagato meno di uno italiano, all'armatore converrà quindi andare a reclutare la forza lavoro nei Paesi in cui questa costa meno.

Per rimanere a Venezia, nel corso del 2005 (ultimo anno di cui siano disponibili i dati) la nazionalità più numerosa transitata nel porto lagunare era costituita dai filippini, seguita dai greci, mentre gli italiani si collocano solo al terzo posto, davanti a indonesiani, indiani e ucraini. Però la globalizzazione sul mare non è solo una questione di numeri. Questi celano la vita di uomini in carne e ossa (le donne sono ancora poco presenti nel settore commerciale, mentre in quello crocieristico raggiungono circa il 20% sul totale del personale), ponendo questioni legate alla convivenza per lunghi periodi di persone provenienti da contesti nazionali e socio-culturali differenti, nonché di condizioni di vita e di lavoro differenziate.

IN UNA SCATOLA DI ACCIAIO

Le condizioni di isolamento, lo spazio ristretto in cui vivere, la socialità limitata rispetto a quanto avviene sulla terraferma e la lontananza dai propri affetti sono aspetti che accomunano tutta la popolazione del mare. Vi so-

no però anche alcune differenze che vanno tenute presenti e che plasmano il contesto entro cui si danno le relazioni sociali. La durata del contratto, ad esempio, è diversificata in base alla provenienza: marittimi che provengono da Paesi tardo-industriali stipulano contratti più brevi rispetto a quelli dei Paesi meno industrializzati. Allo stesso modo le posizioni di bordo variano in base alla provenienza nazionale: tendenzialmente gli ufficiali e la forza comune costituiscono blocchi piuttosto compatti dove i primi sono spesso del Primo mondo mentre i secondi vengono da Paesi meno «sviluppati». Si delinea così una divisione del lavoro che passa attraverso i filtri della nazionalità e del colore della pelle, proprio come accade spesso nelle grandi città, dove la popolazione è divisa nei vari mestieri e quartieri.

Lavorare in mare significa trascorrere periodi lunghi, da sei mesi a un paio d'anni, vivendo e lavorando in una scatola d'acciaio, essere sottoposti a una disciplina quasi militare in un ambiente di lavoro potenzialmente rischioso, dove la cooperazione fra tutti i membri dell'equipaggio è fondamentale per il buon funzionamento

del natante e la sicurezza collettiva. In un simile contesto la comunicazione rapida ed efficace diventa uno dei principali strumenti per garantire la soluzione dei problemi. La lingua di lavoro ufficiale a bordo delle navi è l'inglese, lingua che nel caso di equipaggi misti diventa anche quella del tempo libero. Le ricerche sul campo evidenziano però che molti marittimi conoscono un inglese molto elementare, spesso solo

alcune parole chiave necessarie per capire i comandi ed eseguirli, ma che risulta insufficiente come lingua per parlare di sé, della propria storia e del proprio stato d'animo o anche semplicemente per utilizzare l'ironia. «Se non riesci nemmeno a raccontare barzellette sei come morto», commentava un marittimo indonesiano a bordo di una nave ormeggiata a Porto Marghera.

Senza una solida conoscenza dell'inglese, dunque, le comunicazioni più

Negli ultimi decenni si è fatta più forte la spinta alla composizione di equipaggi multinazionali, anche in relazione alla diffusione delle bandiere di convenienza



personali e intime, quelle che scaldano il cuore e fanno sentire meno soli, sono escluse dalle conversazioni. Queste tendono a rimanere circoscritte all'ambito del proprio gruppo nazionale. In alcune navi, però, dove il collettivo navigante si conosce meglio ed è più affiatato, il limite della mancanza di una lingua comune viene superato attraverso la creazione di una specie di lingua franca che mescola i vari idiomi e che diventa patrimonio comune. Si tratta dell'elaborazione di un linguaggio che sicuramente facilita il lavoro, ma che riesce anche a oliare le relazioni sociali a bordo, a smussare la rigidità dei ruoli lavorativi e a creare spirito di gruppo e di condivisione.

NON SOLO RAZZISMO

La scelta di ingaggiare equipaggi misti non è casuale. Le compagnie tentano di costruire gruppi di lavoro che siano il meno conflittuali e il più efficienti possibile. Se è vero che, come si diceva sopra, su una nave la

collaborazione tra i tutti i lavoratori è fondamentale, avviene però anche che la divisione del lavoro strutturata gerarchicamente e funzionalmente in base alla nazionalità contribuisca alla frammentazione in blocchi del collettivo na-

vigante. Gli stereotipi sulle diverse nazionalità, poi, spesso sostanziano relazioni di discriminazione e di razzismo, creando ulteriori confini nella vita di bordo. Mi è capitato, ad esempio, di sentire ufficiali greci chiamare la forza comune filippina con l'appellativo di «scimmie».

Tuttavia, lo «stare nella stessa barca» diventa talvolta motore di superamento delle divisioni nazionali, la sospensione della vita di bordo porta, infatti, a relazioni che fuori sarebbero

impensabili. Nel corso di una mia ricerca ho incontrato, a bordo della stessa nave, un marittimo serbo e uno croato che erano diventati amici e raccontavano come le rispettive nazionalità non contassero: la divisione provocata dalle conseguenze della guerra tra i rispettivi Paesi era meno forte del sentirsi inseriti in un destino comune che è motivo di unione e collaborazione per evitare i rischi che la navigazione comporta.

Come si diceva, lo stress e l'isolamento che comporta il lavoro marittimo vengono vissuti in modo differente a seconda dei fattori caratteriali, ma anche della tipologia di viaggio e della lunghezza del contratto: la lontananza da casa e dalle relazioni affettive significative per lunghi periodi e le difficoltà nel mantenere contatti con i propri cari si danno in misura differente a seconda della tipologia di nave, dei porti di attracco e della possibilità di mobilità dei marittimi all'esterno delle aree portuali. Occorre poi considerare che nel corso del tempo i porti si sono progressivamente spostati dal centro delle città verso aree isolate ed esterne, aumentando le difficoltà per chi è imbarcato di arrivare ai centri abitati: telefonare a casa o controllare la propria casella di posta elettronica può diventare una vera impresa quando nei porti non sono presenti tali servizi.

Ad alcune nazionalità, poi, viene del tutto negata la possibilità di scendere a terra. A Venezia, per esempio, non viene concesso il permesso di uscire dall'area portuale a quanti posseggono passaporto afgano, libico, yemenita, iraniano, siriano, palestinese, e di altri Paesi considerati pericolosi. Occorre ricordare che stiamo parlando di persone che lavorano e si trovano prigioniere in un porto dopo aver passato magari alcune settimane in mare.

Secondo una ricerca sulla vita dei marittimi svolta alcuni anni fa nel porto di Venezia da chi scrive e da altri colleghi, a bordo la nazionalità



sembra essere il primo motivo di discriminazione, il secondo è l'abuso di tipo psicologico (ad esempio il fatto di vedersi negato il permesso di scendere a terra per chiamare i propri cari), seguito a poca distanza da politiche antisindacali (come le minacce affinché i marittimi non contattino il sindacato) e da vessazioni a causa della religione.

Circa il 10% di chi ha risposto al questionario ha subito qualche forma di sopruso a causa della propria confessione religiosa. Si trattava soprattutto di marittimi filippini e turchi, quindi di fede cattolica e musulmana, in navi composte da equipaggi misti. La libertà religiosa, di qualsiasi religione si parli, sembra quindi una realtà ancora tutta da costruire, specialmente nei casi in cui chi professa una determinata fede si trovi in una posizione di minoranza, sia numerica sia gerarchica, rispetto al resto dell'equipaggio. ■

** Ricercatrice dell'Università di Padova, membro del Centro analisi e ricerche sul lavoro marittimo*

A bordo la lingua ufficiale è di solito l'inglese, ma molti marittimi la parlano male. «E se non riesci nemmeno a raccontare barzellette sei come morto»