

LAVORATORI MARITTIMI. PROFILI SOCIALI E NUOVE DOMANDE DI SERVIZI

Abstract del Rapporto di ricerca

Valentina Longo, Graziano Merotto, Devi Sacchetto, Valter Zanin

Venezia 26 giugno 2002

Introduzione

La ricerca "I lavoratori marittimi. Profili sociali e nuove domande di servizi" svolta per conto dell'Autorità Portuale di Venezia, del Comune di Venezia e della Provincia di Venezia è stata svolta adottando quattro diversi approcci metodologici, che si è cercato di integrare l'uno con l'altro. Nel corso di quest'anno abbiamo quindi condotto:

- 1) Una ricerca quantitativa basata su tutte le schede delle navi e dei ruolini degli equipaggi giunti nel porto di Venezia nel corso del 2000 (circa 4500 navi) presenti presso la capitaneria di Porto.
- 2) Una ricerca quantitativa effettuata tramite questionari di 41 domande ciascuno, con sei domande aperte, sottoposti direttamente e indirettamente ai marinai, agli ufficiali e ai capitani presenti nelle navi in attracco al porto di Venezia.
- 3) Una ricerca qualitativa di raccolta di interviste, il più possibile in profondità con marinai, ufficiali e capitani in servizio e a riposo; infine, sono stati intervistati alcuni operatori marittimi e istituzionali al fine di ottenere una panoramica la più ampia possibile sul tema.
- 4) Una ricerca bibliografica, sia su materiale cartaceo pubblicato (libri, riviste, quotidiani), sia su letteratura grigia (rapporti, e periodici interni), sia su materiale reperito su siti informatici al fine di comprendere più a fondo le dinamiche recenti (Ilf, Isf, Imo, Ilo, Isl, Sirc, Icons, Lloyd, InforMare, Osservatorio sulla pirateria, International Institute of Social History, Infoporto del porto di Venezia).

Il lavoro di ricerca ha incontrato notevoli difficoltà ad entrare in contatto diretto con i marinai, a causa sia della tipologia di lavoro sia degli specifici e spesso impenetrabili luoghi in cui incontrare i soggetti. I ricercatori hanno dovuto adattarsi cogliendo ogni momento possibile per intervistare o per distribuire i questionari tra i marittimi: sono stati distribuiti circa 2000 questionari a bordo di 120 navi, per riuscire a raccoglierne almeno 412. Tali questionari non sempre sono stati compilati completamente. Per circa un decimo dei questionari si è fatto affidamento alla collaborazione delle agenzie marittime.

Le percentuali di ufficiali e capitani che hanno compilato il questionario sono relativamente sovradimensionate, rispetto agli arrivi reali nel porto e ancor più nel caso delle interviste realizzate. In vari casi infatti, il contatto diretto con i marinai è stato negato in modo diretto o indiretto dato che capitani e ufficiali si ponevano, quasi sempre, come mediatori anche rispetto alla semplice distribuzione. E' plausibile che, per alcuni marinai, abbia funzionato una sorta di autocensura dato che la raccolta dei questionari passava per le figure gerarchiche superiori. Infine, nel corso della ricerca sono state effettuate quasi un centinaio di interviste e colloqui, in particolare a bordo.

Flotta internazionale

Osservando l'evoluzione dell'industria dei trasporti su scala mondiale si evince la persistente importanza di tale settore industriale, sia su scala globale sia nel caso dell'Italia. La circolazione marittima movimentata approssimativamente "solo" un quarto del commercio mondiale calcolato in valore, ma circa i tre quarti del tonnellaggio complessivo del commercio estero mondiale.

Gli anni Novanta vedono il settore controllato dai cosiddetti *global carriers* con integrazioni verticali e orizzontali su tutto il ciclo di circolazione. In Europa, la *leadership* sul traffico tradizionalmente appartiene ai porti del nord. I recenti cambiamenti e il processo di apertura politica e militare delle aree balcaniche, caucasiche, transcaspiche ed ex sovietiche alla penetrazione del capitale europeo e statunitense si sono intrecciati con l'instabilità politica e sociale del Mediterraneo balcanico e africano, nonché del Medio Oriente. Ad esempio, il porto di Venezia nel corso dell'ultimo decennio è interessato da un trasferimento di materie prime che giungono dai porti russi e ucraini, compresi quelli fluviali delle aree più interne.

Una delle principali strategie messe in campo dalle imprese è stata l'immatricolazione delle navi sotto bandiera ombra, che ha permesso di evitare l'applicazione di norme più restrittive previste in Registri navali. La corsa alla registrazione sotto bandiera di convenienza è tutt'altro che inibita, anzi: nella flotta mondiale nel corso del decennio

1989-1999 si è registrato un costante incremento del tonnellaggio battente bandiere di comodo.

Il settore marittimo è il primo esempio su scala mondiale di un mercato del lavoro relativamente aperto, in cui cioè vengono impiegati lavoratori stranieri senza particolari limitazioni su quei pezzi di stato nazionale galleggiante che sono le navi. Il declino del numero di marittimi europei è stato pressoché costante a partire dagli anni '60, anche se esso ha interessato in modo disomogeneo i diversi paesi. L'Italia, come la Spagna e la Norvegia, ha sostanzialmente mantenuto inalterata la quota di marinai.

Gli armatori e le agenzie di reclutamento che operano su grande scala considerano i marittimi di ogni angolo del mondo come potenziali dipendenti e raccolgono informazioni sui vari gruppi nazionali, "sperimentando" diverse composizioni di equipaggio al fine di ottenere un mix 'lavorativo' ottimale. A fianco di marittimi che dispongono di lunghe tradizioni, si ritrovano marinai con scarsa cultura marinara, più profughi che operai, fuggiti magari dalle guerre e dalla fame.

Gli anni Ottanta rappresentano l'inizio di un'internazionalizzazione spinta per tutto il settore; nel caso dei marinai si registra l'organizzazione dell'entrata di forza lavoro asiatica prima e dei paesi dell'Europa orientale poi. Per quanti vivono nei paesi dell'Europa dell'est e in Cina, ad esempio, sono i repentini processi di pauperizzazione ad indurre sempre più frequentemente all'imbarco. La loro apertura politica ed economica sta riversando quote di forza lavoro, che tendono ad abbassare nuovamente il livello dei salari e delle condizioni a bordo delle navi. Il fattore età per i marittimi sta diventando una delle questioni più importanti dato che la tendenza è a mantenere un mercato del lavoro particolarmente giovane, con poche esperienze sindacali. Per i marinai i quarant'anni sono spesso un'età fatale, riuscendo difficilmente a reperire un lavoro superata tale soglia, mentre gli ufficiali - data la loro carenza - riescono a navigare quasi fino ai 60 anni.

Del lavoro

Il tempo di vita che i marittimi trascorrono a bordo - circa il 90% del tempo complessivo di imbarco - è centrale per intendere la specificità di questa categoria di lavoratori, di fatto l'unica su scala mondiale che si riproduca per lunghi periodi nel luogo stesso in cui eroga la propria prestazione lavorativa. Una prima caratteristica che differenzia il lavoratore del mare da quello di terra è l'essere immerso ventiquattro ore al giorno, per intere settimane o mesi, in una rete di relazioni che supportano una socialità molto scarsa, poco diversificata e stimolante, pervasa dall'ordine dei ruoli lavorativi.

L'essere relegati in una nave per lunghi periodi mette a dura prova la pazienza e i nervi di tutto l'equipaggio, data la difficoltà di coesistenza tra soli maschi e la quasi totale assenza di contatti con il mondo esterno. L'orizzonte in cui vivono molti marinai è quello di una segregazione in cui neanche l'inglese è la lingua comune, servendo tutt'al più per il lavoro. Essa è di fatto più la lingua della merce, dei capitani e degli ufficiali, che non dell'esistenza e delle relazioni sociali extralavorative dei marinai. La diffusione di equipaggi misti per nazionalità induce ad una comprensione sempre parziale perché si usa una lingua terza. Nella gran parte dei casi, l'inglese parlato a bordo è una sorta di *pidgin* internazionale, in cui quello che conta è la capacità di comprendere alcuni comandi. Questo strumento che serve più a trasmettere e comprendere ordini che a comunicare può talvolta - o spesso - non favorire la rottura degli stereotipi reciproci tra i diversi gruppi a bordo. Il marinaio in un equipaggio misto beccheggia così tra due correnti: la prima gli permette di evitare discussioni e litigi, a scapito però di una maggiore espressività dei propri bisogni ed emozioni, acuendo lo stato di isolamento e deprivazione di esperienza; la seconda lo mette a confronto con altri lavoratori, come lui, di fatto, multinazionali.

L'isolamento costante in cui vivono i marittimi mette a repentaglio la loro vita affettiva e sociale e il tempo passato a terra può diventare prolungamento delle condizioni di solitudine vissute in mare. Lo sviluppo tecnologico degli ultimi vent'anni ha portato ad una netta diminuzione dell'equipaggio necessario a governare una nave; nel frattempo le dimensioni sono cresciute e alcune fasi sono state automatizzate. La sensazione di isolamento, la fatica e lo stress sono accentuati dai lunghi orari di lavoro e dal sistema dei turni.

La maggioranza dei marittimi lavora con contratti per singoli imbarchi. La lunghezza del contratto varia a seconda degli armatori e della nazionalità; per i marinai è spesso un'arma a doppio taglio: garantisce un lungo periodo di reddito ma obbliga alla permanenza

lontano da casa. In particolare tra i più giovani si fa strada l'idea di contratti brevi, in modo da poter rinsaldare con più frequenza le proprie amicizie, ma solitamente i capitani e gli ufficiali sono i soli a poter operare qualche scelta sulla lunghezza del contratto di lavoro. Per altri marittimi, invece, il contratto di lavoro può significare anche il periodo di un'esistenza meno difficile, rispetto a quanto li aspetta nella terraferma.

Un aspetto centrale nella vita del marinaio è il salario e il suo pagamento regolare. Il minimo salariale stabilito dall'Ilo è di 435 dollari mensili per marinai specializzati, senza includere straordinari, ferie, e contributi sociali, anche se il sindacato internazionale stabilisce minimi salariali lordi complessivi di 971 dollari. L'Isf (International Shipping Federation), in una sua recente indagine ha però rilevato come la media dei salari minimi lordi è pari a 563 dollari mensili totali.

Lo sventagliamento salariale tra i marittimi è particolarmente accentuato e si basa essenzialmente sulla nazionalità del marittimo imbarcato secondo una scala che vede i paesi europeo-occidentali, tardo industriali oppure ad alto reddito pro capite (Usa, Australia, Giappone, Nuova Zelanda) detenere le posizioni di testa. Lo scarto si nota sia per i marinai, sia per gli ufficiali sia anche per i capitani: ad esempio l'ufficiale filippino meglio pagato riceve uno stipendio dieci volte inferiore rispetto al suo collega britannico peggio pagato.

Per tutti gli anni Novanta i salari medi per i marinai specializzati si riducono: se nel 1992 la media salariale internazionale era di 1.762 dollari, nel 1995 si passa a 1.526 dollari e, nel 1999 si assesta sui 1.318 dollari mensili. *Ciò significa che nel corso di otto anni il salario medio per un marinaio specializzato si riduce di più di un quarto; a subire gli effetti di tale ridimensionamento sono soprattutto i marittimi dei paesi tardo industriali o ad alto reddito.*

Sulle navi migliori ci sono alloggi individuali per i marinai, con bagno interno, spazi adeguati per gli effetti personali, comodini e tavoli, aria condizionata e riscaldamento, buona illuminazione e ventilazione, nonché lavanderie di bordo con macchine per asciugare e stirare. L'età della nave non è una guida sicura per ipotizzare buone o cattive situazioni riguardanti cibo e alloggio, anche se in genere le navi nordeuropee, statunitensi, giapponesi e sudcoreane tendono ad avere un buono standard. Di fatto, anche le più lussuose navi da crociera talora alloggiano l'equipaggio in cabine per più di quattro persone per aumentare lo spazio a disposizione dei passeggeri, senza contare che spesso tali cabine sono localizzate in aree rumorose e calde della nave.

L'azione sindacale rimane difficile, dato il forte potere assunto dalle organizzazioni datoriali e ad un mercato del lavoro che si struttura immediatamente a livello globale. In ogni caso, la presenza di forti sindacati di 'terraferma' sembra essere legata a doppio filo con la capacità di agibilità dei sindacati dei marittimi. L'unica forma di lotta dei marinai immaginata come possibile dai nostri interlocutori è spesso la richiesta di intervento a bordo dell'ispettore Itf che, per altro, sembra poter agire dopo aver ricevuto l'autorizzazione dalla centrale mondiale Itf a Londra e magari solo su sollecitazione di un membro iscritto.

Tra il mare e la terra

Pur permanendo un certo alone dell'uomo che gira il mondo, chi si imbarca oggi sembra riuscire a vedere poco le città in cui attracca dati i tempi sempre più rapidi di carico e scarico. In effetti, esiste una profonda contraddizione tra la velocizzazione dei trasporti da un lato e la progressiva immobilità dei marinai all'interno della nave. I marinai vivono in un mondo escluso ed escludente in cui la degradazione può arrivare a bassi livelli, dove si è estranei rispetto alle società di momentanea accoglienza. La vita dei marinai si delinea così come un aspetto di non inserimento nelle istituzioni di terraferma, dove anche l'andare da una prostituta risulta difficile.

In generale, per i marittimi, i migliori porti sembrano essere quelli del nord Europa, ma anche quelli statunitensi vengono giudicati positivamente da quanti hanno l'opportunità di viaggiare su rotte transoceaniche. Il Seaman club è uno dei luoghi più apprezzati dai marittimi, in particolare perché si riesce a staccare dal lavoro e dalla pesantezza del viaggio tra persone solitamente fidate; in particolare il modello ideale è spesso costruito sull'esperienza maturata negli anni di navigazione, con una particolare predilezione per i porti del Nord Europa.

Oltre ai servizi offerti dai porti, sono le condizioni di vita negli stati in cui essi attraccano a influenzare spesso il giudizio dei marinai, anche se evidentemente tali elementi sono spesso strettamente correlati. Le coste meno amate dai marinai continuano così ad

essere quelle africane dove si intrecciano pericoli per la propria incolumità personale - dalla salute alle rapine - e per i propri beni con strutture fatiscenti sia all'interno dei porti sia nelle città. Anche i porti all'interno del Mediterraneo, Mar nero compreso, non sempre sono percepite come sicure, specie quelle caspiche e limitrofe al Mar Nero, per una "pericolosità di area, legata alle guerre e all'instabilità politica", senza contare l'incremento di attività criminali che il crollo dell'Unione sovietica ha comportato.

I marittimi che arrivano a Venezia con le passeggeri trovano ad attenderli un piccolo spazio pubblico con qualche telefono, schede telefoniche, il collegamento Internet, un servizio bancario e le informazioni principali fornite in alcune delle lingue del mare. Per quanti invece giungono nel porto commerciale lo scenario è più povero con alcune cabine telefoniche non sempre funzionanti, qualche snack bar frequentato prevalentemente dai lavoratori portuali, il servizio di trasporto reperibile presso l'Associazione Stella Maris Friends' Onlus, una chiesa appena fuori dall'area recintata e un posto di medicazione che talvolta viene impropriamente usato anche dai marittimi, essendo destinato ai lavoratori portuali. Per quanti arrivano nelle aree più lontane - come ai 'Grandi Molini' - la situazione è piuttosto desolante. In caso di pioggia poi, il giungere in un posto qualsiasi di ristoro o uscire dal porto implica confrontarsi con il fango e i residui delle varie merci scaricate.

Tra le lamentele più ricorrenti fra i marittimi che giungono a Venezia c'è quella relativa alla mancanza di un efficace servizio di trasporti, che permetterebbe di non spendere cifre astronomiche con i taxi; o doversi fare passeggiate chilometriche quando magari si ha anche poco tempo a disposizione. Un'altra mancanza che torna spesso, tanto forte quanto poco esplicitata talvolta, per imbarazzo, è quella di donne, per cui tra i servizi descritti nel questionario come necessari, i marittimi hanno spesso aggiunto la voce "*women*"; altri suggeriscono che la vita a bordo potrebbe essere migliorata: "facendo imbarcare donne".

Prima ancora di potere usufruire o meno di un eventuale servizio di trasporto, va sottolineata la condizione di effettiva reclusione, cui le leggi sulla migrazione costringono alcune nazionalità di marittimi in arrivo al porto. Questo lavoratore globale nel suo girovagare viene sottoposto di volta in volta ad una legislazione diversa della quale deve imparare in fretta i principali rudimenti. Come spiega un documento emanato dalla Polizia di frontiera nel maggio 2000 per uscire dal porto di Venezia i marittimi devono ottenere uno *shore pass* firmato dal capitano e concesso dall'Autorità di frontiera, la quale lo concede dopo il versamento di alcune decine di euro - che i marittimi affermano di non pagare - e la presentazione di alcuni documenti: la fotocopia del passaporto, la compilazione di un modello e l'eventuale biglietto di viaggio. Ma per alcune nazionalità, documenti e denaro non sono mezzi sufficienti per uscire dal porto, poiché ad essi viene vietata anche quella scarsa mobilità (ad esempio, siriani).

L'analisi dei ruolini del 2000 depositati presso la Capitaneria di Porto di Venezia

Nel corso della ricerca sono stati analizzati i ruolini di bordo delle navi arrivate a Venezia nel corso del 2000. Tali dati non sono estrapolati da un campione statistico, ma da quello che può essere definito come un vero e proprio censo delle navi e degli equipaggi transitati per Venezia nell'anno.

Tale censo è organizzato in due enormi database, che nel seguito saranno chiamati "Censo dei soggetti" e "Presenze totali in porto", costruiti attraverso l'imputazione completa dei circa 4.500 ruolini resi disponibili in fotocopia dalla Capitaneria del porto di Venezia. Sono stati inseriti: il nome internazionale della nave e la bandiera, la data di arrivo e quella di partenza, la tipologia, l'anno di costruzione, il porto di arrivo e quello di destinazione, il numero degli ufficiali presenti a bordo e quello della forza comune, eventuale presenza o meno di familiari a bordo, la merce trasportata, l'agenzia marittima, il molo di attracco. Per quel che riguarda i membri dell'equipaggio sono stati immessi i dati relativi alla posizione a bordo, l'anno di nascita, la nazionalità, il ruolo omogeneizzato in cinque codifiche.

Il numero dei ruolini di tutte le navi prese in considerazione un'unica volta è stato di 1.328, per un numero complessivo di 34.636 casi di marittimi inseriti, ma la massa reale degli arrivi di marittimi è pari a poco meno di 200.000 casi. Per quanto riguarda la cittadinanza del mare, il nostro censo evidenzia un profilo per appartenenza nazionale della forza lavoro in transito nel porto di Venezia, che si discosta per alcuni aspetti significativamente rispetto ai dati relativi alla composizione nazionale della forza lavoro marittima mondiale.

Le prime quindici nazionalità per numero di presenze totali coprono l'83,2% delle presenze totali, mentre le prime quindici nazionalità per soggetti censiti, rappresentano il 78,6% del totale ad essa relativo. Considerando distintamente le tre grandi attività portuali in cui possiamo suddividere l'area veneziana, notiamo come i marittimi presenti sui traghetti che attraccano sono quasi esclusivamente greci, turchi e croati. Sulle navi da crociera prevalgono i filippini, seguiti da italiani, indonesiani, honduregni e indiani; infine sulle commerciali, italiani, filippini, greci, ucraini e russi.

Tabella 1 - Comparazione tra le prime tredici nazionalità di manodopera marittima a livello mondiale e nel porto di Venezia

MONDO			VENEZIA, marittimi censiti anno 2000		
Paese	Totale marittimi	Percentuale sul totale	Paese	Totale marittimi	Percentuale sui marittimi
Filippine	230.000	18,7	Filippine	5.552	16,0
Indonesia	83.500	6,8	Italia	3.270	9,4
Cina	82.017	6,7	Ucraina	3.075	8,9
Turchia	62.447	5,1	Turchia	2.350	6,8
Russia	55.680	4,5	Grecia	2.317	6,7
India	54.700	4,4	Russia	2.222	6,4
Usa	46.078	3,7	Croazia	1.339	3,9
Ucraina	37.000	3,0	Bulgaria	1.281	3,7
Grecia	32.500	2,6	India	1.070	3,1
Giappone	31.013	2,5	Polonia	907	2,6
Myanmar	29.000	2,4	Romania	867	2,5
Gran Bretagna	24.145	2,0	Germania	852	2,5
Italia	23.500	1,9	Cina	759	2,2
Altro	435.476	35,5	Altro	8775	25,3
Totale	1.227.956	100	Totale	34.636	100

Abbiamo scelto di dividere in quattro tipologie le navi che arrivano nel porto di Venezia. Le tipologie scelte sono: passeggeri (ovvero le navi da crociera), traghetti, container e commerciali. Dalle percentuali totali si evince come la permanenza del 67,5% di tutte le imbarcazioni arrivate nel corso del 2000 va dalle poche ore a un giorno, il 15,3% delle navi si ferma per due giorni, il 7,3% per 3 giorni e infine il 3,8% per 4 giorni e oltre.

Tabella 9: Tempo di permanenza medio per tipologia di nave

TIPOLOGIA	GIORNI DI PERMANENZA											
	0/24 ORE	%	1	%	2	%	3	%	4 e Oltre	%	tot	%
Commerciali	452	15,4	1094	37,3	636	21,7	316	10,8	432	14,7	2930	100
Contanier	221	45,3	229	46,9	18	3,7	9	1,8	11	2,1	488	100
Passeggeri	131	65,5	46	23	21	10,5	1	0,5	1	0,5	200	100
Traghetti	829	95,6	24	2,8	12	1,4	1	0,1	1	0,1	867	100
TOTALE	1633	36,4	1393	31,1	687	15,3	327	7,3	445	3,8	4485	100

Disaggregando i dati per tipologia, balza immediatamente all'occhio come il 95,6% dei traghetti parta nello stesso giorno in cui arriva, mentre solo il 2,8% riparte dopo un giorno e solo una percentuale minima di navi si ferma per più di due giorni. Per quanto riguarda le passeggeri, il 65,5% effettua una sosta che dura meno di un giorno, il 23% riparte dopo un giorno e il 10,5% sta a Venezia per 2 giorni. Altra tipologia di navi 'mordi e fuggi' è

sicuramente la portacontainer. Il 45,3% di tali navi che arrivano, sosta nel porto per un periodo inferiore al giorno, che se sommato alle navi che si fermano per un giorno (46,9%), si raggiunge una percentuale di 92,2% di navi che sta nel porto per un periodo che va da poche ore a un giorno. Come ampiamente anticipato sono le commerciali le navi che hanno una dilatazione dei tempi di sosta e che costituiscono il 65,3% di tutti gli arrivi a Venezia nel 2000. E' solo l'15,4% di tali navi che si ferma per meno di 24 ore, mentre la percentuale più alta, 37,3% rimane nel porto per un giorno. Il 21,7% riparte dopo due giorni.

Le opinioni dei lavoratori del mare tra le banchine

Nel corso della ricerca sono stati distribuiti circa duemila questionari in due lingue, italiano e inglese, battendo le varie aree portuali con frequenze di due o tre giorni la settimana negli ultimi sei mesi tra la fine del 2001 e l'inizio di quest'anno. La ricerca ci ha messo ben presto di fronte alle rilevanti difficoltà date dalle modalità organizzative del settore e dalle condizioni in cui si trovano a lavorare i marittimi.

I questionari raccolti sono stati compilati da 412 marittimi coinvolgendo più di 60 navi ormeggiate nel porto di Venezia in rappresentanza di 27 nazionalità e di 22 bandiere. Ma le navi in cui si è saliti per la somministrazione sono state 120 circa; solamente nella metà dei casi si è ottenuta la compilazione e la restituzione di almeno un questionario.

Le nazionalità delle persone intervistate è varia, particolarmente presenti sono i filippini (32,2%), i turchi e i cinesi (con il 10,1% ciascuno). I questionari sono stati compilati per quasi il 43% da marinai, per il 39% da ufficiali, per il 10,5% da personale delle passeggeri considerato come staff - nel caso non fossero addetti ai servizi all'interno della nave -, e per il 7,3% da capitani. I cinesi e i croati sono frequentemente ufficiali, mentre i due terzi dei filippini e degli ucraini sono forza comune. Dal punto di vista della tipologia della nave i marittimi intervistati sono principalmente in porta rinfuse (35,7%) e bulk carrier (31,5%), seguono le passeggeri con (12,6%), e le ro-ro (7,3%).

L'età di quanti hanno risposto al questionario è relativamente bassa, in linea con i cambiamenti a livello mondiale: il 70% non supera i 40 anni e solamente il 7,5% ne ha più di 50. La fascia di età maggiormente rappresentata è quella tra i 21 e i 30 anni (34,7%), mentre le fasce centrali tra i 30 e i 50 anni di età sono insieme, ovviamente, le più presenti. Non si tratta di lavoratori di lungo corso, più della metà lavora in mare da meno di dieci anni, anche se permangono alcuni vecchi lupi di mare che contano più di 25 anni di esperienza (12,8%) e quasi la metà di questi lavorano nelle bulk carrier.

Il titolo di studio di quanti hanno risposto è per quasi il 58% un diploma di scuola media superiore, il 34% si è fermato alla licenza media, mentre licenza elementare (4,4%) e laurea (3,8%) sono presenti in modo quasi omogeneo. I più istruiti sono gli indonesiani, i filippini, i cinesi, mentre tra gli italiani il 90% si è fermato alla licenza media. Sotto la media delle risposte risultano anche i polacchi, i siriani e i turchi.

Per lavorare in mare occorre passare quasi esclusivamente attraverso un'agenzia di reclutamento privata o un armatore. Anche tra i nostri intervistati si confermano tali modalità che costituiscono infatti l'86,5% del totale del campione presentandosi quindi come canali semi-obbligati per reperire un'occupazione. In particolare sono le agenzie internazionali a fare la parte del leone con quasi il 48% delle assunzioni, mentre gli armatori si fermano al 38,8%.

La quasi totalità di quanti hanno risposto al questionario ha contratti di lavoro che non superano l'anno: il 99%. Di questi, il 29,5% ha contratti di lavoro della durata fino a sei mesi, il 35,9% da sette a nove mesi, il 31,8% da dieci a dodici mesi. I contratti di lavoro più lunghi si ritrovano nelle navi portarinfuse e bulk carrier, mentre i contratti di breve periodo interessano quanti lavorano nelle portacontainer, confermando che il livello di stress è relativo anche al tempo di permanenza nel porto e alla velocità delle operazioni.

Per quanto concerne la percezione generale dei cambiamenti intervenuti nelle condizioni di lavoro in mare nel corso degli ultimi cinque anni il quadro sembra poco mutato, anche se in alcuni casi si notano dei lievi miglioramenti, in particolare nelle comunicazioni con la famiglia.

L'iscrizione al sindacato interessa circa il 39% dei rispondenti, sopra tale soglia troviamo gli italiani, i cinesi, i polacchi e i russi. Le percentuali più basse riguardano, invece, i filippini, gli ucraini, i turchi e i siriani. Gli iscritti al sindacato si ritrovano soprattutto nelle portacontainer e bulk carrier, mentre il livello più basso di iscrizione riguarda gli equipaggi

delle ro-ro. Le prospettive di promozione sono lamentate come insoddisfacenti per il 21%, tra questi è rilevante la scarsa mobilità verticale percepita da turchi, indonesiani e indiani.

Il numero di coloro che soffrono qualche tipo di discriminazione a bordo delle navi o nei porti è ancora elevato. La causa principale di discriminazione sembra essere ancor oggi l'appartenenza a una diversa nazionalità; ben il 26,3% afferma infatti di aver subito talvolta o spesso qualche forma di trattamento iniquo a causa di questo motivo. Queste discriminazioni avvengono più frequentemente nei confronti di filippini, turchi e siriani. Sono le navi battenti bandiera della Grecia i luoghi in cui più frequentemente si segnala tale tipo di cattivo trattamento. I casi di discriminazione basati sulla nazionalità sono strettamente collegati alla varietà nella composizione dell'equipaggio per cui aumentano insieme con questa. In particolare è nelle navi passeggeri e nelle portarinfuse che sono presenti tali abusi.

Il professare una determinata religione ha attirato atteggiamenti negativi in numero nettamente inferiore di casi: 'solo' il 9%, soprattutto perpetrati ai danni di filippini e turchi. Ma la vita in mare può riservare anche abusi fisici da parte di ufficiali, o di altri membri dell'equipaggio (rispettivamente 8,4% e 9,2%), mentre le forme di *mobbing* hanno interessato più del 15%. In alcuni casi si notano anche minacce contro la famiglia (8,4%), oppure tentativi di bloccare l'affiliazione al sindacato (8%) o addirittura la diffida a contattare rappresentanti sindacali (13,2%). In particolare per quanto riguarda il sindacato, le intimidazioni interessano i filippini, i turchi e i rumeni. Per quanto riguarda la sicurezza a bordo, gli incidenti in mare sono ancora diffusi e ben il 37% dei rispondenti ha segnalato di averne subito qualcuno.

Per quanti arrivano a Venezia, la media salariale è piuttosto contenuta, anche se non particolarmente bassa. Tali risultati sono, inoltre, influenzati da una sovrarappresentazione di ufficiali e capitani tra quanti hanno risposto al questionario. D'altra parte a questa domanda quasi il 29% non ha risposto, evidenziando, quindi, un certo imbarazzo a trattare l'argomento. La media salariale complessiva è pari a 1109 dollari mensili - comprensivi di eventuale straordinario. Per la forza comune la media è pari a 732 dollari, cresce fino a 956 per lo staff, a 1428 per gli ufficiali e a 2340 per i capitani. Le navi battenti bandiera italiana sono solitamente quelle in cui il salario medio percepito è più elevato. Per quanto riguarda la tipologia di navi, salari elevati si percepiscono nelle petroliere e nelle container e al gradino più basso troviamo le ro-ro. I salari minori sono per gli indiani (372 dollari), i russi (700).

Lunghi orari di lavoro sono conosciuti da tempo nell'industria marittima e tale aspetto aumenta il rischio relativo alla salute e alla sicurezza a bordo e a terra dei marinai. Solamente un quarto di quanto hanno risposto al questionario si ferma alle canoniche otto ore giornaliere mentre oltre i due terzi svolgono dalle 9 alle 12 ore giornaliere e un buon 7,3% sfonda verso l'alto tale limite. Chi lavora più a lungo sono i marinai e lo staff, cioè coloro che coprono i servizi prevalentemente nelle navi passeggeri. Tuttavia, anche per ufficiali e capitani la vita in nave assorbe tempo ed energie: il 38% di loro dichiara di lavorare oltre le 10 ore quotidiane. Nelle portacontainer si ritrovano gli orari mediamente più lunghi seguiti a breve distanza dalle ro-ro e dalle navi passeggeri.

Una delle domande riguardava il giudizio rispetto ad una serie di figure con cui i marittimi vengono a contatto a Venezia. Per quanto riguarda la capitaneria di porto si segnala un livello di insoddisfatti del 6,4%, inferiore comunque a quello degli agenti marittimi (7,9%). Qualche dissapore c'è sicuramente con le agenzie di ingaggio (9,9%), ma è soprattutto con la polizia di frontiera che vengono segnalati i maggiori disagi (19,1%).

Per comprendere a fondo i bisogni dei marittimi, a partire dallo spaesamento che assale la persona la prima volta che si trova in un luogo estraneo, è necessario valutare la frequenza di arrivo nel porto dei marittimi intervistati, oltre che l'esperienza accumulata nella visita ad altri porti su scala mondiale. Oltre la metà infatti è giunto a Venezia una sola volta nel corso del 2001 (51,3%), ed un altro quinto per un massimo di tre volte (20,5%). Siamo quindi in presenza di una popolazione con accentuati tratti di mobilità e rotazione che permane molto spesso nel porto per poche ore o pochi giorni.

Da un punto di vista generale chi arriva in un porto segnala di attendersi innanzitutto la possibilità di potersi mettere in comunicazione telefonica con i propri cari, infatti ben il 94,7% ritiene importante un servizio efficiente di telefonia internazionale, nonostante la diffusione dei telefoni cellulari. A questo proposito anche nel corso delle interviste sono emerse lamentele sulla lontana collocazione e sulla scarsa manutenzione dei telefoni in alcune aree del porto. In alcuni casi i marittimi suggeriscono comunicazioni telefoniche a minor prezzo o anche gratuite. Altri nodi fondamentali nella vita dei marittimi sono ritenuti essere il trasporto da e per la nave (88,9%), la clinica medica (84,8%) e il cambio valute (84,6%).

Per quanto riguarda il giudizio sui servizi relativi al porto di Venezia è inevitabile una certa percentuale di distorsione data dal fatto di essere proprio in tale porto. Inoltre la situazione è particolarmente differenziata tra molo passeggeri e commerciale. Più che alle risposte di soddisfazione - dato che il 36,4% si ritiene, ad esempio soddisfatto dell'alloggio in porto - è necessario tenere presente le risposte di quanti sono insoddisfatti, non tanto come critica al malfunzionamento, quanto piuttosto per cercare di comprendere quali sono i servizi di cui essi mostrano maggiore bisogno. *Si scopre così che la voce che lascia meno soddisfatti i marittimi in arrivo rimane comunque il trasporto, seguito dal cambio di valuta e dallo scambio di libri e video.* In generale, chi arriva più spesso a Venezia avverte maggiormente la necessità di usufruire dei servizi giudicando importanti quelli proposti nel questionario. Una volta a terra, quasi un terzo non è soddisfatto innanzitutto delle strutture per la mobilità: tra questi oltre agli italiani, anche i croati, i rumeni, i russi, i siriani e i turchi registrano più difficoltà di spostamento.

Gli altri elementi elencati nel questionario superano comunque quasi sempre il 60%. In ordine di importanza vengono segnalati: il servizio postale, il servizio di scambio libri e video, lo snack bar/self service, gli impianti sportivi e le gite organizzate, i luoghi di culto e l'alloggio in porto, i luoghi di socializzazione e i servizi di consulenza personale, una stanza per la lettura o una biblioteca e lo sportello sindacale. La voce meno importante è invece ritenuta essere la lavanderia (44,5%).

Conclusioni

A lungo, nell'immaginario dell'occidente, il mare ha occupato lo spazio dell'estraneità e della solitudine e il viaggio per mare ha rappresentato un gravame che si subisce, una minaccia da esorcizzare. Ora, per aspetti altri e nuovi, la realtà di chi va per mare appare ancora connotabile con quei caratteri. Non sappiamo se la comunità dei naviganti di Conrad trovasse la felicità in mare, resta il fatto che, in tutti i tempi, il bisogno o la costrizione forzata ha probabilmente imbarcato più marittimi che lo spirito di avventura o la ricerca di una socialità incontaminata. Oggi la vita nel mare è raramente sotto i riflettori. Probabilmente non c'è altro settore così 'globale'; eppure, in un mondo che si dice globalizzato, la vita dei marinai avrebbe il pregio di svolgere una piega immediatamente internazionale. In un settore internazionalizzato come lo *shipping*, il costo del lavoro - che complessivamente copre il 40% dei costi operativi - è la voce principale su cui concentrare gli effetti della concorrenza del mercato mondiale.

Pensare a delle politiche orientate al *welfare* dei marittimi, significa doversi confrontare con le specificità della vita e del lavoro a bordo e a terra, oltre che con usi e costumi differenziati. In particolare la condizione comune a molti marittimi può essere ricondotta ai seguenti elementi:

- 1) lunghi periodi di isolamento durante la navigazione;
- 2) scarse relazioni sociali e disorientamento nei luoghi di approdo;
- 3) riduzione dei tempi di socialità a bordo a causa dei lunghi orari di lavoro, del sistema dei turni e della riduzione degli equipaggi;
- 4) riduzione del tempo libero anche nelle soste nei porti;
- 5) alimentazione e alloggi non sempre confortevoli;
- 6) scarse strutture ricreative a bordo delle navi e nei porti di approdo;
- 7) salari non sempre corrisposti, e talvolta inferiori ai minimi internazionali;
- 8) presenza di legislazioni sulle migrazioni che impediscono ai marittimi di alcune nazionalità di sbarcare nei porti europei, anche dopo lunghi mesi di navigazione;
- 9) presenza di forme di ricatto (*black lists*) per prevenire la sindacalizzazione soprattutto sulle navi battenti bandiere di comodo;
- 10) presenza di situazioni e pratiche analoghe alla schiavitù su circa il 12% della flotta mondiale nel 2000.

A proposito dei bisogni dei marittimi, va detto che non ci si può limitare ad interventi a terra di mero servizio, ma - e qui ci si può riallacciare al discorso del Presidente dell'Autorità portuale di Venezia - vanno azionati anche interventi di tipo politico per lo meno a livello europeo per migliorare le condizioni lavorative e di vita.

La mobilità resta una delle questioni irrisolte che più incidono sulla qualità della vita di chi si trova a passare per Venezia. Le progressive recinzioni fanno del porto una scatola cinese, rendendolo sempre più spezzettato, aumentando il senso di isolamento e di controllo. Le difficoltà di spostamento intaccano notevolmente la vivibilità delle ore di libertà a terra dei marinai. Tra i servizi necessari, si dovrebbe tentare di istituire un sistema di trasporti frequente e a basso costo per le varie banchine vicine e lontane dal centro abitato e dai negozi commerciali.

Apprezzabile è la mappa del porto 'vista dal mare' messa a disposizione da giovani volontari dell'Associazione Stella Maris Friends' Onlus, con l'indicazione delle uscite e dei servizi maggiormente richiesti, quali autobus e supermercati. Altra iniziativa auspicabile è la segnalazione, tramite cartelli visibili, dei nomi dei moli e delle direzioni da prendere per raggiungere l'uscita o i pochi bar presenti all'interno e immediatamente fuori l'area portuale.

Per chi si ferma poche ore l'importante è la disponibilità di servizi immediatamente disponibili e fruibili, quindi non solo il raggiungimento di centri abitati e servizi fuori del porto, ma anche all'interno dell'area. La diffusione di cellulari ha certamente migliorato la capacità di comunicare con l'esterno dei lavoratori del mare, ma non ha risolto per molti di essi la questione, dato che il servizio è molto costoso. La presenza di telefoni pubblici in modo capillare nei vari moli, possibilmente con tariffe a basso prezzo viste le distanze da coprire, potrebbe migliorare effettivamente il tempo trascorso a Venezia e spezzare l'isolamento affettivo e sensoriale del mare.

Altri servizi importanti sono richiesti all'interno dell'area portuale quali ad esempio strutture ricreative per il tempo libero e servizi di base. In particolare occorrerebbe garantire opportunità di formazione e informazione per lavoratori multinazionali attraverso l'istituzione di una biblioteca e di una emeroteca internazionale rappresentativa delle principali nazionalità in transito a Venezia, una videoteca, una televisione satellitare, un computer con accesso Internet, servizio postale e bancario, strutture sportive, possibilità di lavanderia, di bagni e docce pubbliche, di possibilità di pernottamento.