

Welcome in Venice

programma di assistenza e promozione sociale dei marittimi

Ass. Stella Maris' Friends - Coop. PassPort

Newzine

Circolare interna quindicinale

numero 2 - 13 settembre 2004

Carissimi,
ecco un'occasione per ritrovarci tutti e passare un po' di tempo assieme: giovedì 30 settembre in Campo Santa Margherita a Venezia.

Nei prossimi giorni saranno pronte le locandine e gli inviti, naturalmente siamo tutti sollecitati a diffondere la notizia, per cui fateci sapere di quanto materiale avete bisogno. Se invece avete delle persone a cui gli inviti è meglio spedirli, fateci avere i loro indirizzi.

Per ogni info supplementare (tipo: dove ritirare locandine ed inviti? oppure: posso portare qualcosa...?) telefonate a Renato (3403947841).

E se ne approfittassimo dell'occasione anche per una foto di gruppo?



La città incontra il mare

**30 Settembre 2004
World Maritime Day**

Venezia Campo Santa Margherita
ore 18.30

Immagini dal mondo dei marittimi
Proiezione di fotografie di Livio Senigalliesi

Jazz in campo
Concerto del gruppo Ensemble di trombe Santa Cecilia

Sapori di mare e prodotti di terra
per una piccola degustazione

Per informazioni: tel. 800 125 168
www.stellamarisfriends.org

Con il patrocinio del Consiglio di Quartiere 2 Comune di Venezia



StellaMaris' friends
assistenza ai marittimi

KNOWLEDGE SHARING FROM WATERFRONT

- ship-visiting
- ship to shore (il trasporto in città)
- Seamen's club
- Altre ed eventuali ...

Facilitatore di comunicazione...

(by Ivan Zancolich)



La motivazione principale che mi ha portato ad approdare alla coop. PassPort è stata la possibilità che questo lavoro offre di esplorare uno degli infiniti mondi paralleli che popolano il nostro pianeta.

Le navi, i marinai, le crociere, i comandanti, le merci, i porti e forse anche il nostro lavoro sono gli abitanti di un universo silenzioso che si interseca con sconvolgente aderenza al mondo di terra, rimanendo tuttavia una presenza evanescente.

Le ragioni di questa "discrezione" possono essere ricondotte alla velocità con cui le navi toccano terra per poi ripartire o all'inaccessibilità dei luoghi dove i marittimi lavorano, ma temo che quella principale sia da ricercarsi in un modello di società sempre più attenta alle merci e sempre di meno agli esseri umani.

Credo che se si interrompesse il flusso dei beni la presenza dei marittimi si imporrebbe alla nostra attenzione in modo inequivocabile.

Ma torniamo al mondo dei marinai. Quando penso a loro li immagino chiusi in queste fabbriche o alberghi galleggianti, mi identifico nella loro smania di affermare la loro presenza ai terrestri, e soprattutto mi rallegro di essere, col mio lavoro, lo strumento col quale hanno la possibilità di comunicare al mondo (per ora solo il mondo dei loro affetti).

E' proprio così: dare assistenza ai marittimi significa avvicinarli, con diversi mezzi di comunicazione (carte telefoniche internazionali, sim card, ricariche per i cellulari, collegamenti internet) ad un mondo che proprio il loro lavoro ha reso più piccolo ed accessibile.

Equipaggio Kawkab

aggiornamenti importanti

(by Michele Mingardi)



15 giugno 2004: la M/S Kawkab viene venduta all'asta per 1,694,000 ad un armatore Siriano.

In 7 sono ufficialmente imbarcati fino a tale data; 4 indonesiani e 3 egiziani.

Il quarto egiziano, Mohamed, era sbarcato il 1° Maggio 2004, avendo trovato ospitalità e aiuto presso alcuni italiani, un lavoro in una fabbrica di lampadari, fermamente convinto di rimanere in Italia e dichiarare conclusa la sua carriera di marittimo.

7 settembre 2004: il nuovo armatore si presenta alla Capitaneria di Porto di Venezia per comunicare l'avvenuto passaggio di proprietà.

La vicenda giudiziaria: il tribunale farà l'elenco dei creditori (fra i quali l'equipaggio) e stabilirà per ognuno l'ammontare del dovuto.

Se tutti saranno soddisfatti, nel giro di "qualche" mese potrebbe essere tutto finito.

Se al contrario, qualcuno farà opposizione, i tempi...!?!



La vicenda umana: i 3 egiziani (Kamal, Elwan e Saad) hanno tutti un lavoro in regola. Elwan e Kamal sono già andati a vivere in terraferma.

Dei 4 indonesiani il Capitano Louis, Awi e Nano lavorano in regola.

Awi ha trovato anche ospitalità presso "Migrantes" a Mira, vicino al posto di lavoro.

Asnir, padre di Nano, è l'unico certo di tornare in Indonesia non appena ricevuto ciò che gli spetta.

8 settembre 2004: i 4 ancora a bordo (tre indonesiani ed un egiziano), ricevono le chiavi di un appartamento a Castello (Venezia centro storico).

Oggi 10 settembre 2004, stiamo cercando una barca per fare il trasloco definitivo dalla nave alla nuova casa.

I primi giorni della settimana prossima, ci incontreremo nuovamente con ITF, COGES e Comune di Venezia per fare il punto della situazione.

Sicuramente, ancora non è stata scritta la parola FINE ma il lavoro di rete fatto da tutti coloro che hanno partecipato e continuano a partecipare, ha portato finora a risultati insperati.

KNOWLEDGE SHARING FROM LAND

- Progetti in corso, Progetti in attesa e Progetti approvati, comunicazione e sensibilizzazione del territorio, dimensione culturale...
- Contatti con il partenariato locale (autorità settore marittimo, municipalità, associazionismo, etc...)
- Bandi utilizzabili pro-marittimi.

Progetti in attesa

(by Andrea Jester)

◆ Il Consiglio dell'associazione ha approvato la proposta di presentare una richiesta alla Regione per una parziale copertura dei costi sostenuti in occasione del 30 settembre. La richiesta, scritta in collaborazione con il Centro Studi della Co.Ge.S. - con un microprogetto allegato - è stata inoltrata venerdì 9 settembre.

◆ Il 15 Ottobre la Fondazione CariVe pubblicherà i progetti formativi che riceveranno un contributo in denaro: ricordo che la cooperativa Passport, assieme all'associazione, ha presentato una proposta in tal senso. Incrociate le dita!!!!!!

Progetti approvati

(by Andrea Jester)

◆ L'assessore al Lavoro della Provincia di Venezia, Sabbiucchi, in un incontro a tre con il sottoscritto e Marco Zamarchi ha dato la sua piena adesione al progetto di aggiornamento della ricerca sui lavoratori marittimi. Oltre ad essere favorevole a patrocinare la ricerca e a contribuire con una introduzione/presentazione, la Provincia contribuirà anche a livello economico. A breve si saprà quale sarà il contributo.

Progetti in corso:

Apriamo i Muri (URBAN ITALIA)

(by Federica Thiene)

◆ URBAN ITALIA

Finalmente dopo due anni di lavoro, contatti con il territorio e con gli artisti, disdette, speranze e tanti punti di domanda, il progetto può partire.

Che cos'è URBAN-ITALIA

Il finanziamento Comunitario URBAN ITALIA assegnato al Comune di Venezia e attivato attraverso l'Assessorato alle Politiche Comunitarie, prevede la riqualificazione degli ambienti urbani in termini strutturali, sociali e culturali, attraverso la diretta partecipazione dei soggetti cittadini.

IL PROGETTO

L'Associazione Stella Maris' Friends avrà a disposizione un finanziamento di 140.000 euro per la realizzazione di un programma culturale inserito all'interno del programma **URBAN "Apriamo i Muri"**.

All'interno del Progetto Urban Italia "Apriamo i Muri", l'Associazione Stella Maris' Friends intende svolgere un programma di attività socio culturali che agevolino il dialogo e le relazioni tra la comunità di terra e la comunità di mare che con i suoi 200 mila marittimi ogni anno interagisce con Venezia. Le attività culturali qui presentate fanno parte integrante di un progetto più ampio di welfare ai marittimi *Welcome in Venice* che l'associazione sta svolgendo in quest'area.

Tali attività prevedono:

un'apertura del Porto verso la cittadinanza attraverso degli eventi di arte contemporanea prodotti per l'occasione in cui il Porto diventa teatro d'eventi per la città;

un dialogo con le scuole dell'area nelle quali attraverso dei laboratori creativi portare l'attenzione su questa realtà;

uno scambio interculturale fatto di incontri e feste tra le 122 etnie naviganti che sbarcano in città e quelle stanziali;

un luogo d'incontro dialogo e scambio multiculturale presso il Seamen's Club Stella Maris Friends fabbricato 255.

EVENTI: ANNO 2004

settembre, ottobre, novembre, dicembre

5 interventi di animazione nelle scuole medie superiori.

Laboratorio di osservazione creativa sull'invisibile società del mare e realizzazione di una installazione permanente in città in cui divulgare le informazioni del progetto.

5 incontri di socializzazione tra la comunità di terra e la comunità di mare:

ottobre 1 torneo di calcio tra equipaggi mercantili e squadre locali da realizzare a saccafisola.

ottobre 1 torneo di basket tra equipaggi mercantili e una comunità etnica locale.

novembre 2 convivi tra equipaggi mercantili e due comunità etniche locali, aperto al pubblico.

dicembre 1 concerto etnico di natale da realizzare in motonave, aperto al pubblico.

novembre, dicembre La realizzazione di un luogo di incontro multiculturale presso il Seamen's Club Stella Maris' Friends fabbricato 255.

EVENTI: ANNO 2005

<u>gennaio, febbraio, marzo, aprile, maggio, giugno</u>	5 interventi di animazione nelle scuole medie superiori. Laboratorio di osservazione creativa sull'invisibile società del mare e realizzazione di una installazione permanente in città in cui divulgare le informazioni del progetto.
<u>marzo, aprile, maggio, giugno, luglio, settembre</u>	5 incontri di socializzazione tra la comunità di terra e la comunità di mare che porteranno alla realizzazione di un festival etnico da realizzarsi in luogo pubblico (in concomitanza con la biennale cinematografica).
<u>ottobre</u>	convegno sul welfare assieme a ICSW/ITF/ Autorità Portuale, ecc. per la realizzazione del comitato portuale per il welfare.
<u>ottobre</u>	1 evento teatrale prodotto ad hoc sul tema della relazione tra le comunità di mare e di terra, da realizzarsi presso l'area portuale di Venezia.
<u>ottobre</u>	realizzazione di un luogo informativo sul tema da realizzarsi possibilmente presso il terminal passeggeri.

IL LABORATORIO DI OSSERVAZIONE CREATIVA

Con il fine di attivare un' **osservazione partecipata** sulla relazione tra la Città di Venezia e il Mare e di scoprire il mondo del mare e la sua comunità, la Stella Maris' Friends ONLUS intende invitare gli Istituti Scolastici e gli studenti del territorio al "**LABORATORIO DI OSSERVAZIONE CREATIVA**", da programmare in aderenza all'anno scolastico ed entro il periodo di attuazione del Programma Comunitario URBAN ITALIA-VENEZIA, che scade il 31 dicembre 2005.

In favore dell'obiettivo di far conoscere l'invisibile società del mare alle nuove generazioni attraverso l'ESPERIENZA, Stella Maris' Friends ONLUS **ha invitato gli Istituti Scolastici a definire insieme un LABORATORIO DI OSSERVAZIONE CREATIVA sul tema dell'INVISIBILE SOCIETÀ DEL MARE.**

La struttura base del laboratorio prevede:

- 20 incontri da concordare, nel periodo di attuazione: **giugno 2004 / dicembre 2005**;
- Nel laboratorio saranno sperimentate modalità creative di osservazione;
- Artisti, creativi e altri professionisti condurranno gli studenti affiancati dagli insegnanti;
- Il materiale prodotto sarà progressivamente esposto in un unico luogo (l'identificazione farà parte del progetto) e in questo reso disponibile alla cittadinanza;
- L'azione sarà comunicata attraverso una campagna stampa locale e nazionale a cura del Comune di Venezia - Programma URBAN ITALIA.

UN AUGURIO

Anche se non è stato un percorso facile venire a capo di questo progetto, l'opportunità che ci è stata data è grande, parte importante del sogno condiviso da tutti noi, momento di aggregazione e crescita per tutti i soci e gli amici dell'associazione, per cui ci auguriamo di condividere questo percorso con tutti voi.

NETWORK MARITTIMO

- I nostri contatti nazionali ed internazionali, eventi, infos ICSW - ITF - ICMA, AoS italiano, AoS Internazionale, etc... negli ultimi 15 giorni.

ICSW: invito ufficiale

◆ L'International Committee on Seafarers Welfare ha invitato ufficialmente un rappresentante dell'Associazione alla ristesa del manuale del Progetto Twinning. In questo modo Venezia, assieme a Liverpool, saranno le uniche due realtà che - sulla base dell'esperienza fatta - potranno contribuire concretamente alla nuova fase progettuale. A tale scopo il 15 novembre verrà appositamente fatta una riunione operativa per iniziare a stendere le nuove linee guida.

Italia del Navigare

◆ Il 20 settembre Mario e Andrea saranno a Genova da Confitarma (Confederazione Italiana Armatori) per approfondire il programma *Italia del Navigare* - promosso dalla medesima - che al suo interno prevede dei progetti di solidarietà. Il Dott. Benevolo, tra i responsabili dell'iniziativa, dopo aver visto il materiale sulle nostre attività si è detto molto interessato a conoscerci.

Dal Sud Africa

◆ Da: CSK Fortune [mailto:fortune.tcc@stratosnet.com]
Inviato: venerdì 10 settembre 2004 3.21
A: Stella Maris' Friends Association - Venice
Oggetto: FILIPINO BALITA

Good day to all,
We are the all-Filipino crew of the bulk carrier M.V. "CSK FORTUNE" which have just left today from Richards Bay, South Africa and bound for Ashkelon, Israel.

The Chaplain from The Mission to Seafarers at Richards Bay port visited our vessel and brought us onboard some reading materials. We are very much interested to the 'Filipino Balita' which keep us updated of the news from our country, The Philippines. We understand that you are compiling the newsletter daily, We would like to request a favor that is if you could include us in your list of E-mail addresses where you are sending the said newsletter. This would help a lot in boosting the morale of our crew which had been away from their respective families for several months.

We the Officers and Crew are thanking you in advance for your kind consideration to our request and may God bless you all.



FORMAZIONE

- Relazioni di incontri formativi, relazioni di stages presso altri seamen's club, appuntamenti futuri, etc...

SHIP SPOTTING

(by Egidio Ferrighi)

Cosa sarà mai questa strana locuzione???? Lo "ship spotting" è, in termini estremamente concisi, la pratica del riconoscimento e identificazione delle navi in base al loro aspetto o, più prosaicamente, grazie alla semplice lettura del loro nome, registrazione e nazionalità.

Interessandomi al mondo delle navi per diletto e da qualche anno, spero che possa risultare cosa utile per la quotidiana attività di chi opera in porto e per dare qualche consiglio utile a riconoscere i vari di tipi di imbarcazioni che toccano i moli di Venezia e Porto Marghera.

Questa poche righe non hanno la pretesa di essere il verbo, dato che, io per primo, anche grazie al lavoro sui moli, vengo spesso a scoprire nuove cose che mi aiutano ad ampliare le mie conoscenze nel campo...

L'intenzione è che queste righe possano costituire una diversa e magari ulteriore opportunità, per chi va su e giù dalle navi ormeggiate in banchina, per avvicinarsi a ciò che l'equipaggio è chiamato a fare in ragione delle caratteristiche del mezzo su cui lavora.

Tutti noi, nell'ambito del programma "Welcome in Venice", abbiamo sicuramente avuto a che fare con le ospiti più "illustri" e visibili del porto di Venezia: le **navi passeggeri** che distinguiamo in **navi da crociera** (gli anglosassoni le chiamano "liners") e **traghetti**.

Entrambi le appartenenti a queste due categorie sono anche chiamate "navi bianche" proprio per il colore che le contraddistingue dagli altri tipi di navi, commerciali e militari.

Le navi da crociera sono le dirette discendenti dei transatlantici e sono immediatamente riconoscibili dalle altre navi passeggeri in primis per le dimensioni, che hanno ormai raggiunto misure eccezionali e per le forme, soprattutto per le navi di stazza minore, piuttosto "classiceggianti".

Può essere interessante sapere che la distinzione in base alla quale le navi da crociera si differenziano dalle navi passeggeri impiegate in servizi di linea, è data dal rapporto tra passeggeri ed equipaggio.

E' ormai largamente riconosciuto che una nave in cui il rapporto tra il numero di passeggeri trasportati ed il numero dei componenti l'equipaggio sia non oltre 4 o 5 a uno, sia da considerarsi da crociera.

Ciò ci può dare delle idee sull'entità dell'equipaggio quando cerchiamo notizie sulle navi in arrivo in marittima per programmare poi le presenze al club. Le ultime tendenze fanno ridurre tale rapporto ulteriormente, soprattutto se si parla di navi extra-lusso (Silversea Cruises, Crystal Cruises, Cunard...).

Fateci caso: difficilmente quando cerchiamo dati su una nave troviamo quanti marittimi essa ospiti...della nave ci faranno conoscere la sua stazza, la sua velocità, i passeggeri che porta, ma l'equipaggio???...ancora una volta pare che chi in nave ci deve stare per lavoro conti meno dei cavalli dei motori.....



Da qualche anno il porto di Venezia vede sempre più frequentemente la presenza di **navi da crociera fluviali**: queste riconoscibili per la ridotte dimensioni in altezza e la notevole lunghezza sono impiegate per numerosi mesi all'anno in crociera di alcuni giorni, con partenza da Venezia e meta finale il fiume Po e Cremona. Tuttavia, non operando dal bacino di Marittima ma da Santa Marta, le occasioni di contatto con queste e soprattutto con i relativi equipaggi, peraltro non numerosissimi, sono poche.

Quello che le navi da crociera non hanno rispetto ai traghetti è la presenza delle grandi rampe per l'ingresso dei mezzi ruotati nei garage. In queste navi, i traghetti, il rapporto tra passeggeri ed equipaggio è notevolmente superiore a quello dei liners: quaranta uomini di equipaggio in linea teorica possono attendere ad oltre cinquecento passeggeri.

Tra gli arrivi al commerciale troviamo spesso i cosiddetti **ro-ro**: in buona sostanza sono semplicemente i traghetti impegnati in servizi merci e che pertanto trasportano autoarticolati, automobili, qualche volta magari misti a container... a grandi linee possiamo dire che quando sul giornale del porto vediamo indicato come carico della nave "MV" (merce varia) spesso sicuramente sappiamo di aver a che fare con un ro-ro. Per la cronaca, le navi rosse della serie "Navetrailer" sono ro-ro, dove ro-ro sta per "**roll-on roll-off**" ossia che il carico della nave può essere effettuato facendolo entrare (roll on) ed uscire (roll off) grazie alla rampa per mezzi ruotati di cui essa è dotata.

La gran massa degli arrivi del porto commerciale (Porto Marghera) è in ogni modo costituito da **bulk carrier**: si intendono con quest'accezione quelli che, in linguaggio comune, sono i cosiddetti cargo o, più propriamente le porta rinfuse. In pratica si tratta delle navi che grazie a stive e alberi di carico possono trasportare le merci più varie ed alla rinfusa: dalla sabbia, alla legna, in generale carichi che possono essere contenuti nelle stive e che di norma non sono "impacchettati" come ad esempio i container.

Tra le porta rinfuse mi piace rimarcare che rientrano tutti quei carrelloni con nomi di fiumi russi, spes-

so seguiti da un numero, che solitamente vediamo cariche di rottami: le cito perché si tratta di navi che sono state costruite per navigare sui fiumi russi e che ora, grazie ai bassi costi di nolo che garantiscono vengono impiegate in mare aperto. Pensiamoci, quando saliamo su queste navi con chiglia piatta, a come deve essere per l'equipaggio, navigare in mare aperto magari in burrasca, con uno scafo fatto per ben altri ambienti.

Altre navi rientranti tra le bulk carrier ci sono le varie Trones, Tornes e Trollness che ogni "tre per due" vengono a scaricare carbone a Fusina. Le navi più decrepite che io abbia visto a Marghera sono state proprio porta rinfuse e quasi tutte presso il terminal C.I.A....

Le **porta container** sono facilmente distinguibili per la forma che solitamente, soprattutto per le navi di stazza maggiore, vede la mancanza di alberi di carico e le stive riempite con container che possono essere trasportati ed impilati anche ben sopra i vani di carico. A margine ricordiamo che per motivi di standardizzazione delle operazioni portuali i container sono tutti di due dimensioni: da sei o dodici metri.

Altra presenza frequente a Marghera è quella della famiglia delle **petroliere** e "derivate": gasiere, chemichiere, ecc.

A noi però interessano in maniera relativa, dato che, solitamente, attraccano tutte presso moli che a noi sono vietati: dall'Enichem, alla Esso, a San Leonardo. Sono distinguibili dalle altre navi da carico per la presenza sul ponte di un dedalo di tubi (le petroliere) o di enormi serbatoi (le gasiere) normalmente cilindrici.

Ospiti più rare a vedersi a Marghera sono le navi **car carrier** o porta auto (parenti stretti dei ro-ro) e le **heavy lift carrier**.

Le prime sono dei veri e propri scatoloni galleggianti muniti di portelloni laterali e poppieri dai quali

vengono scaricate automobili (spesso nuove di fabbrica) il cui trasporto costituisce la ragion d'essere di questi pseudotraghetti.

Le heavy lift carrier sono invece navi utilizzate, come la definizione suggerisce, per il trasporto di carichi pesanti, pertanto sono ricono-



scibili per la loro forma spesso bizzarra e non convenzionale e soprattutto per la presenza di grosse gru per il carico di enormi cisterne, serbatoi, ed altro materiale particolarmente ingombrante.

La distinzione di navi per tipo d'uso non si ferma qui, essendoci da ricordare le **navi bananiere** che sono navi adibite al trasporto di frutta (ma a Venezia non scalano, non essendoci infrastrutture idonee), i **supply vessel** che sono più o meno rimorchiatori di grosse dimensioni (a Venezia si vedono molto raramente) ed ancora navi da pesca e draghe.

Infine, ricordiamoci che, solitamente, una nave da carico (pertanto escludiamo le navi passeggeri) quando raggiunge i vent'anni di vita è già considerabile come da disarmare, ossia dovrebbe smettere di navigare.

Quando fosse possibile risalire all'età della nave, su cui magari siamo sopra, noteremo che quelle più vecchie di solito battono bandiere di convenienza: possiamo già immaginare che il comfort e gli standard di sicurezza più elevati siano concetti estranei a bordo. Teniamolo in mente quando guardiamo negli occhi i marittimi...