



il Ducato

Periodico dell'Istituto per la formazione al giornalismo di Urbino



di Elisa Anzolin

SUL FRONTE DEL PORTO

Sono 200.000 i marittimi che ogni anno sbarcano a Venezia, un popolo invisibile, spesso con salari bassi e senza garanzie. E, una volta a terra, anche uscire dal porto può essere difficile

Si sono imbarcati per necessità, ma la vita a bordo spesso offre solo salari

Su una nave per fuggire

Nel porto soste sempre più brevi, assenza di mezzi pubblici, tanti controlli e pratiche burocratiche: la banchina diventa una prigione

La Sea Queen è ormeggiata nel canale nord di Porto Marghera. Una scala ripida e traballante si arrampica lungo lo scafo, mangiato dalla ruggine in quarant'anni di navigazione, e conduce al ponte dominato dalla bandiera rosso giallo verde della Bolivia. All'interno, in una sala stretta e grigia, due uomini fumano una sigaretta, mentre una vecchia televisione trasmette una soap araba. "Lavoro su questa nave da nove mesi. Il mio contratto è scaduto due giorni fa - racconta, in un inglese stentato, Ahmed, un egiziano di 24 anni - ma ho accettato di prorogarlo per altri sei mesi".

Ahmed ha un contratto di 15 mesi e il suo salario arriva appena a 500 dollari

Quindici mesi in totale - il contratto nazionale italiano ne prevede al massimo cinque - senza vacanze e lavorando sei giorni a settimana. Quindici mesi tra corridoi bassi, cabine due metri per tre e spazi comuni angusti e poco illuminati. Anche le cose più banali, come chiamare a casa, qui possono essere un lusso: in mare, il telefono satellitare può essere utilizzato solo per pochi minuti perché troppo costoso. Ahmed è nostromo e naviga da ormai sette anni. "E' un lavoro duro, ma quello che è più difficile è stare lontano da casa per mesi o anni. Ho scelto questo mestiere perché offre un buon salario - spiega - ora guadagno circa 500 dollari al mese, mentre in Egitto lo stipendio medio non arriva a 100". Una volta terminato il contratto, però, non ci sono garanzie. Forse l'armatore lo richiamerà, ma più probabilmente Ahmed dovrà contattare un'agenzia di reclutamento che, a pagamento, gli troverà un posto su un'altra nave.

Anche Khadir, che ha 30 anni e viene dall'India, ha scelto questo lavoro per motivi economici. "Questa è la mia prima esperienza su una nave - spiega - fino all'anno scorso avevo un'attività commerciale, ma poi è fallita. E così eccomi qui". Imbarcarsi diventa un'alternativa alla miseria. L'attrattiva economica mette in secondo piano le dure condizioni di lavoro, ma solo per chi viene da un paese che non offre altre prospettive. I marinai europei

(fatta eccezione per l'Italia meridionale e la Grecia) sono quasi scomparsi, insoddisfatti degli stipendi sempre più bassi e delle sempre minori garanzie, a favore di quelli provenienti dai paesi in via di sviluppo: filippini (la nazionalità più diffusa sulle navi), indiani e cinesi innanzitutto, ma nell'ultimo periodo anche est europei e russi. È una corsa al costo della manodopera più basso, che nelle navi battenti bandiera di comodo non incontra limiti.

Sulla Sea Queen, ad esempio, sventola la bandiera della Bolivia, nonostante l'armatore sia egiziano. Come Panama, Sri Lanka, Barbados, Libano e altri venticinque piccoli stati, anche la Bolivia è una bandiera di comodo. In gergo le chiamano Foc, flags of convenience (bandiere di convenienza), perché offrono al proprietario vantaggi fiscali e scarsi vincoli da rispettare in materia di diritti dei lavoratori. È infatti la bandiera

a determinare quale stato ha giurisdizione sulle navi e, di conseguenza, la legislazione da applicare. Salari bassi, scarse condizioni igieniche, bassi standard di sicurezza, contratti che possono arrivare anche a 18 mesi, nessun limite all'impiego di lavoratori stranieri, qui sono la regola. Poco distante dalla Sea Queen, sul molo riservato alle navi porta container, è ancorata la Msc Annamaria. La Msc - Mediterranean Shipping Company ha sede in Svizzera, ma la bandiera issata a prua è quella di Panama.

La nave è arrivata in porto solo poche ore fa, ma una gru sta già sollevando i grandi container gialli e arancioni accatastati sul ponte. Tutto l'equipaggio, ventitre persone in tutto tra italiani, croati, montenegrini e cileni, è al lavoro. Domani, a quest'ora, saranno già di nuovo in viaggio.

"Una volta si diceva che chi faceva il marinaio - racconta Ferdinando D'Angiolo, chief engineer della Msc Annamaria - vedeva tutto il mondo. Ora di sicuro non è più così". Parla lentamente, con un forte accento napoletano, intercalando termini tecnici in inglese, la lingua "ufficiale" a bordo. "Questi maledetti contenitori ci hanno



rovinato la vita. Una volta le operazioni di scarico e carico delle merci - spiega - richiedevano diversi giorni. Ora, non solo tutto è più veloce, ma a bordo siamo molti di meno. La terra quasi non la vediamo più, perché in porto ci fermiamo poche ore e il lavoro ci tiene occupati".

Il trasporto container è sempre più diffuso. Le navi sono in grado di scaricare le merci e raccogliere il nuovo carico in 16-18 ore, ma in alcuni casi la sosta

può anche non superare le 6-8 ore. In queste condizioni, per i marittimi la vita al di fuori della nave può ridursi a poche ore in lunghi mesi di navigazione. Ma il tempo non è l'unico problema. Il porto è infatti un labirinto deserto e grigio, con l'orizzonte chiuso da silos, depositi e recinzioni. La banchina può distare anche alcuni chilometri dall'uscita e non ci sono né indicazioni né mezzi pubblici. Il porto è fatto per le merci, non per gli uomini. Una vol-

ta fuori, poi, ci si trova su una strada trafficata, dove è difficile capire come raggiungere Venezia o semplicemente un negozio o un bar. "E' cambiata proprio la concezione dei porti. Una volta erano inglobati nella città - ricorda Ferdinando D'Angiolo - oggi sono fortezze, isolate e chiuse all'esterno". L'intera area del porto è recintata e la stazione della polizia di frontiera sorveglia l'ingresso. Tutti i lavoratori marittimi

bassi e scarse garanzie sulla sicurezza

dalla miseria

1.250.000

Marittimi nel mondo

Sono oltre un milione i marinai in tutto il mondo secondo l'Ilo, l'International labour organization. La nazionalità più diffusa è quella filippina

200.000

Marittimi a Venezia

Ogni anno nel porto turistico di Venezia e in quello commerciale di Marghera sbarcano circa 200.000 lavoratori marittimi



A sinistra, in alto, tre membri dell'equipaggio della Sea Queen. In basso, lo chef engineer Fernando D'Angiolo. Qui a lato, la Sea Queen nel canale nord di Porto Marghera.

non appartenenti all'area Schengen, per entrare e uscire dall'area portuale, hanno bisogno dello shore pass, una sorta di visto rilasciato dalla polizia di frontiera al loro arrivo, valido però solo dalle 8 alle 22. Di notte i marittimi devono ritornare alla propria imbarcazione, altrimenti saranno dichiarati "disertori". Per i marinai provenienti da paesi considerati "a rischio", come Siria, Libano, Pakistan, Corea del Nord o Sri Lanka,

uscire dal porto è ancora più complicato. In questo caso il nulla osta deve arrivare dal ministero dell'Interno. Una procedura che dovrebbe richiedere una o due ore al massimo, ma in molti casi si dilata nel tempo. "Spesso - spiega Giovanni Olivieri, rappresentante dell'Ito, l'International Transport Workers' Federation, in Italia - servono 48 ore o più per ricevere il visto, un tempo troppo lungo comparato alle brevi soste delle navi dei porti.

A volte è l'agenzia marittima, con la complicità dell'armatore, a non richiederlo abbastanza in anticipo o a non domandarlo affatto". È successo così che alcuni marittimi trascorressero mesi senza mai uscire dal porto. I marittimi della Msc Annamaria continuano le operazioni di scarico. Comincia a farsi buio, fra un po' lo shore pass non sarà più valido. Per molti di loro Venezia rimarrà l'immagine di una cartolina.

29

Stati

Sono 29 le "bandiere di comodo" identificate dall'Ito, l'International transport federation, che riunisce numerosi sindacati di diversi paesi

Intervista al sindacalista dell'Itf Giovanni Olivieri

Bandiere di comodo, nessuna garanzia per i lavoratori a bordo

Da decenni l'Itf, l'International transport federation, si occupa dei problemi dei lavoratori dei trasporti e in particolare dei marittimi. Giovanni Olivieri è uno dei rappresentanti italiani di questa organizzazione che riunisce più di 680 sindacati di tutto il mondo ed è il responsabile del settore marittimi della Fit Cisl Emilia Romagna.

L'International transport federation ha lanciato una campagna contro le bandiere di comodo. Quali problemi implicano le bandiere ombra per i lavoratori marittimi?

Le bandiere ombra sono nate per permettere agli armatori di pagare meno tasse. Il problema è che oltre a offrire imposte ridotte, questi registri navali offrono anche meno garanzie per i lavoratori. In particolare questi paesi non hanno ratificato alcune importanti convenzioni internazionali che tutelano i marittimi e stabiliscono gli standard delle condizioni di lavoro a bordo. Purtroppo le altre autorità che vigilano sull'attività portuale, come le Capitanerie di porto, non hanno nessun potere sulle condizioni di lavoro dei marittimi, non possono fare nulla ad se un marittimo guadagna 300 dollari al mese. Ma la situazione dovrebbe migliorare con l'approvazione della super convenzione numero 200 dell'Ilo.

Che percentuale rappresentano le navi battenti bandiere ombra sul totale?

Il 60-70% a livello mondiale.

E' facile ottenere una bandiera di comodo?

È facilissimo. Basta fare qualche esempio per capire. Fino a un paio di anni fa, il registro navale cambogiano (la Cambogia è una bandiera di comodo, ndr) era gestito da un'agenzia basata a Singapore. L'iscrizione avveniva on line e sulla nave non veniva fatto alcun controllo. In Italia funziona in modo completamente diverso: se compro una nave e voglio registrarla sotto bandiera italiana, devo sottoporre l'imbarcazione a tutta una serie di verifiche.

Succede inoltre molto spesso che una stessa nave cambi, anche diverse volte, nome e bandiera. Qualche tempo fa, al porto di Ravenna, una nave battente bandiera turca, la Benizkizi, è stata trattenuta perché non aveva tutte le certificazioni in regola, anche se non si trattava di problemi legati strettamente alla sicurezza. Alla fine, dopo poche settimane, è

ripartita con il nome Eni e bandiera Nord Coreana. Nessuno è venuto a fare dei controlli, è semplicemente arrivato un signore con tutti i documenti per la "nuova" nave. È più conveniente passare da un registro all'altro, piuttosto che fare tutte le verifiche per ottenere le certificazioni richieste. La nave è così ripartita, ma solo dopo aver cambiato equipaggio. L'equipaggio infatti non veniva pagato da qualche tempo, e io e miei colleghi dopo aver trattato con l'armatore, minacciando un'azione legale, siamo riusciti ad ottenere il pagamento e li abbiamo rimpatriati. Dopo qualche tempo questa nave è affondata, o più probabilmente è stata fatta affondare per avere i soldi dell'assicurazione.

Succede di frequente che non vengano pagati gli stipendi?

Negli ultimi anni il problema si è ridimensionato. Ma fino a quattro, cinque anni fa, quello degli stipendi arretrati era un problema molto diffuso.

In che modo sta intervenendo il sindacato per arginare questi fenomeni?

Ci stiamo muovendo soprattutto sul piano internazionale. La superconvenzione dell'Ilo, ad esempio, sta decollando anche per iniziativa dell'Itf e con una forte spinta dell'Italia. L'Itf ha poi iniziato diverse campagne, come quella sulle bandiere ombra. Se ci fosse una superconvenzione, anche

far valere i diritti dei marittimi in tribunale, ad esempio per i salari, sarebbe più facile.

E per quanto riguarda lo shore pass?

In Italia ogni porto è un caso a se stante. Ad esempio, il 2 aprile 2007, sono stato chiamato al porto di Ancona per seguire il caso di una nave battente bandiera maltese, la Naftocement I. Questa imbarcazione navigava soprattutto tra Grecia e Italia e trasportava cemento. A bordo c'era un marittimo di nazionalità siriana, che da otto mesi non scendeva a terra perché non gli veniva concesso lo shore pass o perché non gli arrivava in tempo, visto che le soste erano molto brevi e spesso non superavano le 24 ore. Il siriano era esasperato. Alla fine siamo riusciti a rimpatriarlo.

I porti italiani sono sufficientemente attrezzati per accogliere i marittimi?

No. I porti accolgono le navi, non i marittimi. Spesso non c'è un servizio di collegamento tra terminal e città e per molti la libera uscita diventa quasi impossibile. Uscire dal porto può essere molto difficile, se non si conosce il porto e non si sa come muoversi. I Seamens Club, poi, sono ancora rari. E solo in pochi porti c'è l'associazione Stella Maris, che riesce a sopperire le mancanze delle strutture italiane. Ma in molti altri porti non c'è nulla.

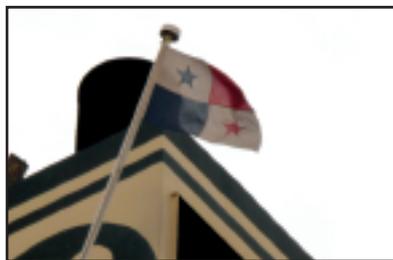


In alto, un marinaio in sala macchine. In basso, la stazione della polizia di frontiera all'entrata di Porto Marghera

Poche tasse e molta "privacy", ma ci rimettono i lavoratori

Panama e la deregulation senza limiti

Costi di registrazione bassi, nessuna tassa sui profitti, nessun limite all'impiego di lavoratori stranieri, nessun vincolo di nazionalità per il proprietario dell'imbarcazione. Sono solo alcuni dei vantaggi che offre la bandiera panamense, la bandiera di comodo più diffusa nel commercio marittimo. Tutto legale, tutto alla luce del sole, tanto che sono numerosi i siti internet specializzati che pubblicizzano le Foc (Flags of convenience) che danno consigli molto espliciti: "L'imbarcazione può essere intestata a una società panamense con relativo sgravio dei costi di registrazione", "il reale proprietario può essere protetto da assoluta privacy". Si spiega così come questo piccolo paese centroamericano, con una popolazione di circa tre milioni di abitanti, possieda la flotta più numerosa del mondo, con oltre 6.000 navi registrate nel proprio registro nava-



le. In realtà, le navi appartengono ad armatori di altri paesi, molti dei quali occidentali, ma che preferiscono godere dei vantaggi fiscali e non che Panama offre. Il paese centroamericano è tuttavia in buona compagnia. I due terzi delle navi in circolazione battono bandiere di comodo. Questi paesi, con le loro norme fiscali vantaggiose e gli scarsi vincoli in

materia di norme di sicurezza e salari, hanno trasformato il trasporto marittimo mondiale in una giungla, in cui regna una concorrenza spietata fatta a scapito dei lavoratori. Non essendoci una normativa in grado di contrastare questo fenomeno, alcuni paesi europei hanno deciso di "adeguarsi", creando al loro volta dei registri bis, con vincoli minori da rispettare, e che l'Itf ha classificato tra le Foc, come la Germania.

Ma la bandiera ombra non sono l'unico modo per eludere i controlli e le normative internazionali: sempre più diffusa è infatti l'esternalizzazione. Ad esempio una nave può essere proprietà di una società, ma essere gestita da un'altra azienda e noleggiata da un'altra società ancora. In questo modo, si gioca sulla catena dei controlli, per deresponsabilizzare chi commette un'infrazione o causa danni.

L'associazione assiste i 200.000 marittimi che ogni anno arrivano a Venezia

Stella Maris, angeli del porto

Numerosi i servizi offerti: dal trasporto alle schede telefoniche, dalla rassegna stampa in diverse lingue allo Seamen's Club

Il furgoncino bianco di Stella Maris Friends si muove senza sosta nel porto, tra il terminal delle rinfuse e quello riservato ai container, da una nave all'altra e poi verso l'uscita. Ogni giorno, Stella Maris dà assistenza ai lavoratori marittimi che arrivano a Venezia, 200.000 ogni anno tra il porto turistico di Marittima e quello commerciale di Marghera. Se non fosse per i volontari di questa associazione, anche le cose più banali, come telefonare o fare una passeggiata in città, per questi marinai potrebbero rivelarsi impossibili. "La vita a bordo è alienante. Mesi e mesi in mare - spiega Andrea Pesce, che lavora con Stella Maris da sette anni - senza contatti con l'esterno, con orari massacranti e salari bassi. E quando arrivano a terra, spesso non hanno neanche il tempo e il modo per uscire dal porto".

I volontari di questa associazione cercano allora di offrire ai marittimi qualche momento di "normalità", rispondendo a bisogni minimi quanto essenziali: chiamare a casa, fare qualche acquisto, curarsi o spedire parte dello stipendio alla famiglia. Ogni volta che una nave attracca, i volontari di Stella Maris salgono a bordo per capire le necessità dell'equipaggio e spiegare i servizi che offrono. Hanno sempre con sé qualche carta telefonica internazionale e un paio di cellulari con sim italiana dove utilizzarle, sicuri che i marittimi ne avranno bisogno per il tempo che si fermeranno in porto. "A bordo c'è solo il telefono satellitare - spiega Andrea Pesce - e i costi elevati non permettono telefonate, l'unico mezzo per comunicare con una famiglia lontana, più lunghe di qualche minuto". C'è anche un numero verde che i marittimi possono chiamare ogni giorno dalle 9 alle 22, per comunicare con l'associazione.

Ogni giorno, inoltre, Stella Maris con il pulmino a 8 posti

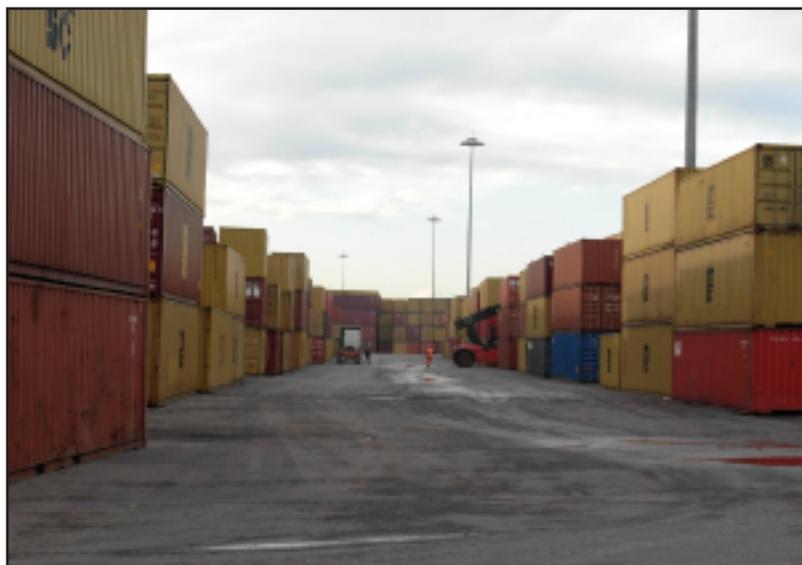
accompagna i marittimi a Venezia, per visitare la città e spezzare la routine del mare o al centro commerciale di Mestre per fare qualche acquisto o curiosare tra gli scaffali. Li accompagnano, spiegano loro come muoversi e poi concordano l'orario di ritorno. Senza Stella Maris i marittimi rimarrebbero imprigionati sul molo.

L'associazione gestisce anche lo Seamen's club di Venezia Marittima, un luogo di ritrovo e svago per i marittimi, dove scambiare due chiacchiere, connettersi a internet, telefonare o consultare la rassegna stampa nelle diverse lingue. A più di 170 navi e più di 150 Seamen's club nel mondo Stella Maris invia inoltre il *Filippino balita*, il quotidiano in lingua filippina ideato dall'organizzazione.

Ma sono le piccole cose che fanno grande questa associazione: come procurare una medicina per il marinaio rumeno che non ha neanche il tempo di scendere a terra e raggiungere una farmacia, o ascoltare chi è vittima di mobbing a bordo della nave. Insomma rendere più umana una realtà in molti casi invisibile ai più.

L'avventura di Stella Maris è iniziata dieci anni fa, quando nel porto di Venezia fu abbandonata la nave-carretta rumena Frunzanesti. Padre Mario Cisotto, cappellano del porto, organizzò un gruppo di volontari per offrire assistenza ai membri dell'equipaggio abbandonato e costretto a vivere a bordo per mesi senza salario. Da allora i volontari hanno seguito altri casi di navi abbandonate, come la Aiud e la Kawkab, fino a estendere la loro attività all'assistenza di tutti i marittimi che approdavano a Venezia.

L'associazione, nel 2001, si è trasformata in una vera e propria cooperativa (la cooperativa sociale Il Faro), con cinque lavoratori a tempo pieno, aiutati da numerosi volontari, per dare continuità alle attività dell'associazione.



L'area in cui vengono accatastati i container a Porto Marghera

Un cuoco legge il giornale in lingua filippina creato da Stella Maris in un momento di pausa



Due operatori di Stella Maris mentre aspettano di salire su una nave

Trasporti

Un servizio di minibus è attivo verso Venezia e verso il centro commerciale di Mestre

Telefono

Vengono lasciati a bordo dei cellulari con sim italiana per utilizzare senza sovrapprezzo le schede telefoniche

Assistenza

Dalle 9 alle 22 è attivo un numero verde gratuito, a cui i marittimi possono rivolgersi per qualsiasi necessità

Svago

A Venezia Marittima è stato aperto uno Seamen's Club, che offre la possibilità di usare internet e telefono

Informazioni

Ogni giorno viene preparata una rassegna stampa in diverse lingue e viene realizzato il *Filippino Balita*