

La vergine grassa

di **ALBERTO QUARATI**, Monfalcone

CRISTOFORO Colombo la chiamò Virgin Gorda perché da lontano quell'isola dei Caraibi gli sembrava una gigantesca donna grassa, **distesa sul mare**. La nave ferma in porto si chiama così, **"Cielo di Virgin Gorda"**. Molti armatori intitolano le loro flotte a città, mari, **parenti**. Per questa classe, i d'Amico hanno scelto i cieli. Prima quelli più vicini, come Livorno o Amalfi, poi via via sempre più lontani: Tocopilla e San Francisco, **Cartagena o Virgin Gorda**.

Il Molo Pisacane è l'ultimo dente del porto commerciale di Napoli, prima dello scalo passeggeri: dalle ricetrasmittenti passano gli ordini degli equipaggi sui traghetti per Palermo e Catania, mentre le navette più piccole marcano senza sosta, una manovra dopo l'altra, **ogni giorno la stessa rotta da un punto all'altro del Golfo**, sotto un cielo grigio da scirocco. I carrelli dei portuali sputano fumo e qualche accidente, **la cellulosa nella stiva va scaricata prima che riprenda a piovere**. La nave è partita poco più di un mese fa dal Cile, ha preso l'Atlantico dopo lo Stretto di Magellano, poi Francia e Spagna, ultime tappe in Italia con Livorno, **Napoli e Monfalcone**.

Nessuno chiamerebbe più la "Cielo di Virgin Gorda" **rinfusiera** o **porta-rinfuse**: negli ultimi 30 anni l'italiano marittimo si è prosciugato

come il resto della lingua, **man mano che il Paese perde pezzi di cultura industriale per rifugiarsi nelle promesse del terziario**.

La nave quindi è una **bulk-carrier** di classe **handysize**. Tortorella, chaffeur famoso per aver comprato un taxi britannico per infilarlo nelle tormentate strade genovesi, **un giorno disse che gli inglesi hanno un'unità di misura per tutto**. Ma se per i taxi la questione si ferma oltre la Manica, in campo marittimo questa attitudine si replica all'infinito, senza inciampare in ostacoli culturali o pregiudizi continentali: **Londra**, che un non anglosassone faticerebbe a pensarla città di mare, ne è in realtà la capitale legislativa e finanziaria, ma soprattutto culturale. Fuori dal mondo del cabotaggio nazionale, fatto di traghetti che inseguono esigenze degli isolani e desideri dei turisti, **c'è solo shipping**.

L'industria internazionale del trasporto marittimo, **che rincorre solo le logiche della merce**.

La Virgin Gorda quindi è **handysize**, cioè "di dimensioni maneggevoli", perché le navi di questa categoria (15 mila-50 mila tonnellate di portata lorda - in questo caso 39 mila) si manovrano bene, non hanno la capienza delle Panamax (grandi da passare giuste nel Canale di Panama pre-ampliamento) né tantomeno delle unità più grandi, ma hanno gru di



SINISTRA La cellulosa viene sistemata sul Molo Pisacane di Napoli

DESTRA Il comandante detta istruzioni sulla partenza della nave al primo ufficiale





bordo e nelle stive possono trasportare di tutto, basta che sia merce secca (*dry cargo*): alla rinfusa (*bulk*) come carbone, grano, minerale di ferro, fertilizzante; o unitizzata (**break-bulk**) come cellulosa, prodotti siderurgici, blocchi di granite. O ancora merce sotto forma di carico speciale - barche o componenti industriali, trasportata in coperta, sui portelloni delle stive; o merce inusuale, **come legname di segheria in pacchi**. Per caricare e scaricare basta una banchina, **a volte nemmeno quella**. I porti delle grandi città sono spesso infatti solo un comodo punto di passaggio: fuori da terminal e stazioni marittime, le handy possono risalire il Rio delle Amazzoni tra banchi di sabbia che si spostano a ogni piena, **raggiungere Murmansk sfruttando l'ultimo soffio della corrente del Golfo**, arrivare in posti ancora senza nome e lontani centinaia di chilometri dalla prima strada asfaltata, o ancora baie la cui costa si intravede solo in lontananza, con lente maone che vanno e vengono portando minerali del ventre di qualche miniera oltre l'orizzonte.

IL MERCANTILE VIVE E SI MUOVE

Il mercantile vive e si muove in funzione della merce trasportata: a Napoli la cellulosa non va bagnata, **così le operazioni sulla "Cielo di Virgin Gorda" si fanno quando il tempo concede tregua**. A Monfalcone si sta due giorni alla fonda perché la banchina è affollata, poi il cargo deve entrare sabato all'alba e possibilmente riprendere la rotta della Turchia la sera stessa, **o comunque disorganizzare per far uscire dal vicino cantiere la nuova super-nave da crociera della Msc per prove tecniche**. Capita di attendere un giorno, due, dieci. Ogni marittimo con qualche anno di esperienza ha all'attivo una sosta di quelle eterne, che non finiscono mai: un mese, **45 giorni**.

Succede a volte sulle affollate rotte minerarie o del carbone: l'entrata nella zona di carico e

scarico - perché in quei casi in luogo del porto c'è solo una baia, **o una rada** - viene posticipata da un giorno all'altro, con un lungo rosario di rinvii. Allora cominciano i razionamenti: i pescatori locali lo sanno, e si avvicinano gesticolando su piroghe dal motore arrangiato, proponendo pesce e aragoste da barattare con lubrificante, nafta, **pittura**.

Sui prodotti della terra, che gli stessi pescatori devono comprare al mercato, il baratto decade: **così qualche cassetta di frutta o verdura vale più di un intero marlin appena pescato**. Ci si comincia a lavare con acqua di mare, a centellinare quella dolce di solito generosamente dispensata dal desalinizzatore di bordo, che però per funzionare ha bisogno del motore in moto, ingranato con l'elica: **impossibile se la nave è ancorata**. Eppure, giura chi ha passato queste esperienze, **è proprio lì che viene fuori la squadra**. Finiscono mugugni, le insofferenze, le piccole antipatie. Si stringono i denti: **«Siamo naviganti**. Può succedere. Anche questo è lavoro...». **Seamen life, si morimora ai più giovani**, stringendo le spalle.

UN LAVORO DURO

Un lavoro duro, una vita divisa ogni anno due terzi nave e un terzo casa, e difficoltà di comunicazione, figli visti crescere a scatti, **il rischio di legare poco con l'equipaggio imbarcato insieme a te**. Ma anche uno stipendio alto, una carriera solida, **il futuro della famiglia al sicuro**. Nella navigazione di lungo corso, la bassa forza italiana non esiste più. Sopravvive nel cabotaggio per riserva di legge, e su poche navi con bandiera italiana a registro internazionale, **dove gli armatori hanno enormi sgravi fiscali rispetto alle imprese di terra**.

Nell'industria globale marittima il marinaio semplice viene da Paesi in cui il costo della vita è basso: **le due grandi nazioni marittime oggi sono India e Filippine**, manodopera qualificata e buon inglese.



SINISTRA La compilazione dei documenti di bordo: sulla nave tutto è registrato

DESTRA La sala di controllo delle stive



Ora anche la Cina è pronta a immettere sul mercato del lavoro un'enorme quantità di bassa forza e ufficiali, sia di macchina che di coperta. L'interesse degli armatori italiani a formare ufficiali in Italia è tornato a partire dal '98, proprio grazie ai benefici fiscali introdotti dal Registro internazionale, senza i quali - visto il costo del lavoro e l'elevato stipendio riconosciuto - **il Paese sarebbe presto uscito di scena**: raggiunta una certa età, solo alcuni tra gli ufficiali sono chiamati a ricoprire posizioni di responsabilità a terra, trasferendo preziosa esperienza maturata sul mare, in ufficio, in azienda. **È evidente che se l'Italia smarrisce la conoscenza del mestiere**, rischierebbe nell'arco di poche generazioni di perdere le sue aziende, come è successo in tanti altri settori industriali, rimpiazzati con il nulla. Negli ultimi 20 anni, **la forbice fra i contratti stipulati sotto bandiera della Comunità europea e sotto bandiera di convenienza si è progressivamente ridotta**. Parecchi e spesso gravi incidenti navali hanno inoltre portato il settore a realizzare protocolli e normative internazionali di sicurezza, verificate dagli ispettori di registro o di bandiera, **e dalle Guardie costiere**, aggiornati anno dopo anno a seconda delle casistiche e delle necessità. Di conseguenza le bandiere più attive rimangono Liberia, Panama, Isole Marshall, **Malta**. Paesi insomma che hanno trasformato in business il beneficio fiscale agli armatori - **multinazionali che possono dislocare la loro fiscalità come meglio credono** - operando in concorrenza per garantire gli standard richiesti dalla navigazione commerciale. In altre parole, all'armatore è lasciata la possibilità di pagare meno tasse, ma con il vincolo delle norme internazionali dettate dall'Imo (l'equivalente dell'Icao in campo aeronautico) e delle leggi di mercato che tengono in massima considerazione anche i rating di qualità di ogni società armatoriale - **assiduamente monitorati dai broker** - e lo obbligano a garantire un trattamento equo al personale, al rispetto dell'ambiente, alla manutenzione a regola d'arte dei vettori. Più è alto lo standard, **meglio si noleggia la nave**. Più è credibile il registro, più garanzie daranno le navi a esso iscritte. Se l'azienda marittima si



La plancia di comando con le mappe vettoriali



La pilotina dello Stretto di Messina



I rimorchiatori si avvicinano per condurre la nave fuori dal porto



Il pilota dello Stretto prima di salire sulla nave

dimostra virtuosa e attenta nel recepire le sempre nuove normative, **riuscirà a mantenere l'intera flotta in gioco sul mercato globale.** Detto questo, i pirati esistono ancora: sulle rotte minori del Mar Nero, **nei mari asiatici o in Africa Occidentale**, piccoli uomini senza scrupoli sfruttano le persone imbarcandole su navi infami, con l'avallo compiaciuto di autorità locali corrotte. Ma è una logica che può fare comodo solo a chi lavora ai margini dello shipping, e non è un caso che le carrette escano dalle loro rotte durante i periodi di crisi, quando lo spazio per gli impostori si assottiglia, "si pulisce il mercato" come si dice in gergo: **l'armatore-pirata sa che al di fuori del suo raggio d'azione abituale**, la nave sarà bloccata al primo controllo. Lui potrà fallire abbandonando la carretta e scappando con la cassa, e dopo qualche mese di assistenza, in un modo o nell'altro, il sindacato internazionale pagherà il viaggio di ritorno ai marittimi-ostaggio, **prima che cominci l'iter infinito per il pagamento degli stipendi.** Fuori da queste logiche marginali, l'armatore serio ha interesse a mantenere la nave in ordine, perché varrà di più: **non solo quando e se sarà il momento di venderla**, ma soprattutto per spuntare il miglior prezzo dal caricatore o dal noleggiatore.

L'ATTIVITÀ DEL MARITTIMO

Siccome l'attività del marittimo è essenzialmente conduzione e manutenzione della nave, **è nell'interesse dell'armatore avere su ogni unità una squadra di persone che funzioni.** Quindi bisogna formare un nucleo forte di persone, **avere linee guida su come evitare bullismo e mobbing**, promuovere la tolleranza reciproca. Comprendere, dove è necessario, **chi non è caratterialmente compatibile con il proprio ruolo.** Sulla "Cielo di Virgin Gorda" c'è un po' di tutto questo mondo. L'armatore è una multinazionale con mente e storia italiana, la nave è stata costruita in Cina, la bandiera è liberiana, il contratto di lavoro è quello pattuito dai due organismi internazionali del settore: Itf (International Transport Workers' Federation, il sindacato) e l'Imec (International Maritime Employers' Council, **l'associazione datoriale**). A differenza dei traghetti, popolati da decine o

addirittura centinaia di persone, se non le migliaia di una nave da crociera di ultima generazione, **sulla nave mercantile regna perlopiù il silenzio elettrico della fabbrica.** L'equipaggio della "Cielo di Virgin Gorda" è di 20 persone, che si vedono tutte insieme raramente: quando la nave è alla fonda, durante le esercitazioni di sicurezza, **durante le riunioni mensili o se il comandante chiama a raduno l'equipaggio per qualche altra rara occasione particolare.** Negli stretti corridoi della coperta, sugli spazi lunari del ponte, la nave mercantile sembra - per certi versi è, considerato che come la "Virgin Gorda" esistono oltre 9.000 unità simili a lei - **un non-luogo:** come un parcheggio, un magazzino, un porto o un centro direzionale. **Proprio come questi spazi-standard,** la nave si colora man mano che viene vissuta, compresa, amata o sofferta.

FINITE LE LUCI, SCESO IL PILOTA

Le luci di Napoli spariscono dietro la pioggia. Sceso il pilota, **il ponte di comando è illuminato solo dalla strumentazione di bordo.**

L'ufficiale di guardia cammina avanti indietro, prende i binocoli, **li posa.** Scruta la notte, cerca indizi di possibili pericoli lungo la rotta. **L'equipaggio della "Cielo di Virgin Gorda" è costituito da ufficiali filippini,** bassa forza indiana, primo ufficiale di coperta ucraino e comandante italiano. Le religioni a bordo sono cattolica, ortodossa, **induista e musulmana.**

Le Filippine, si diceva, oggi sono la più grande nazione marittima al mondo, **quasi non esiste famiglia in questo grande Paese insulare che non abbia qualcuno imbarcato.** L'India è un continente a sé, per la sua stratificazione sociale, **la varietà di culture e di lingue.** Indiani sono i ragazzi che arrivano dalle grandi città come Mumbai, Chennai o Nuova Delhi, che per formazione e ambizioni potrebbero arrivare da qualunque altra metropoli del mondo; indiani sono i marittimi che arrivano dalle campagne o da antichi distretti marinari come Goa; indiani sono i marinai dall'Isola di Minicoy, atollo solitario a Nord delle Maldive da secoli sfiorato dalla principale rotta per Malacca e l'Oriente: 12 villaggi costruiti con relitti, cime, attrezzi di ogni sorta trovati sulla sponda del mare, con case grandi dal pavimento di



Il pilota conduce la nave nell'attraversamento dello Stretto di Messina



L'ispettore tecnico (in blu) e il direttore di macchina nel cuore della nave



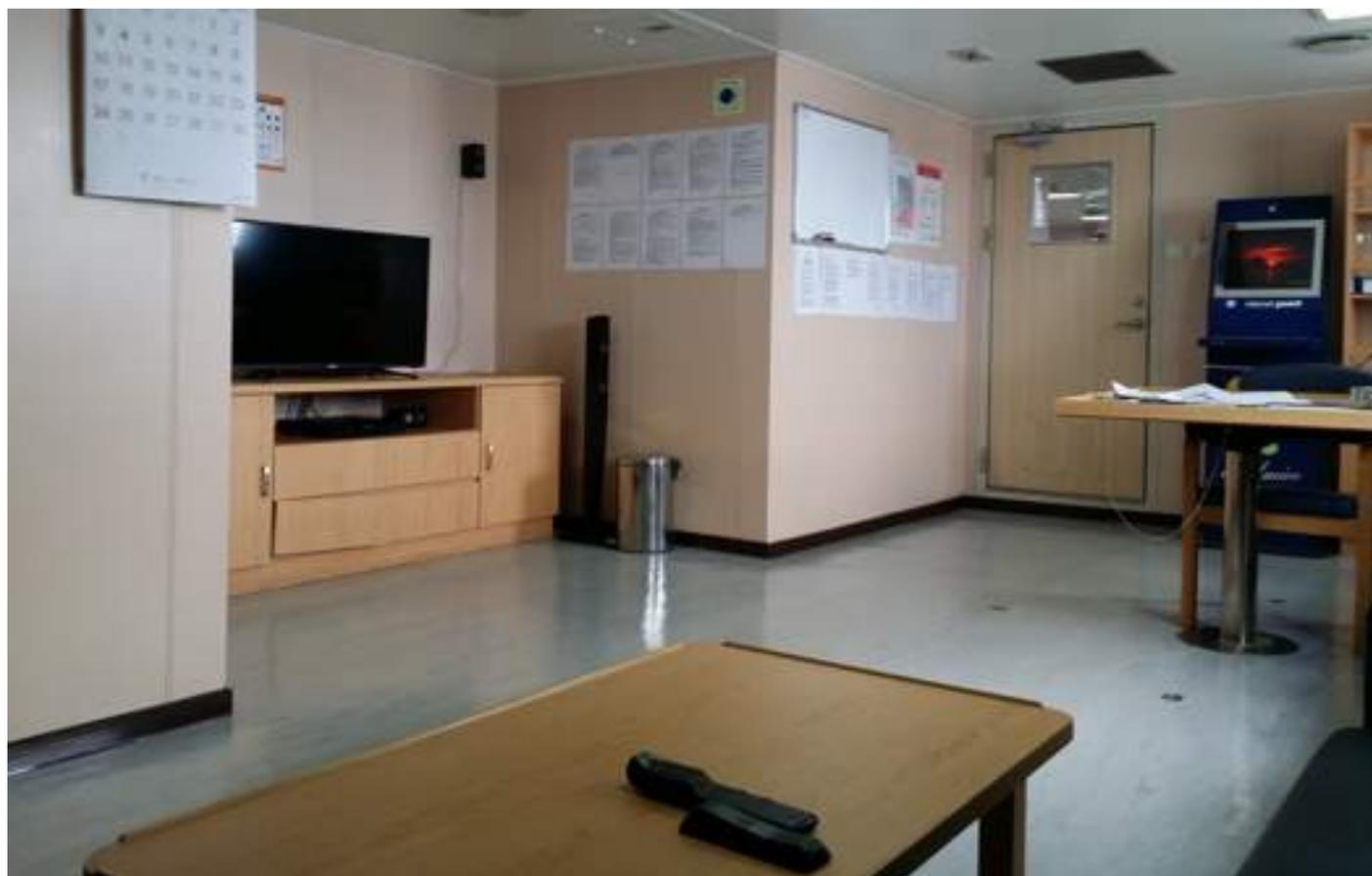
I pannelli di controllo della sala macchine: alle pareti i quadri elettrici, triplicati rispetto alle esigenze della nave



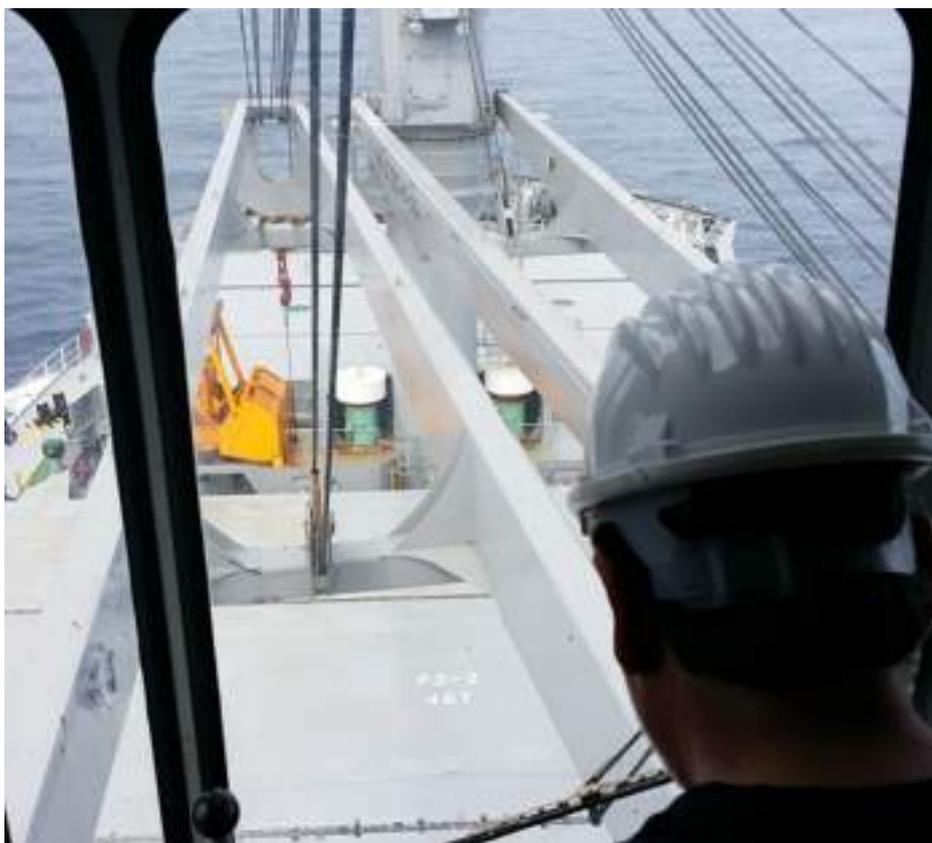
Il cuoco in cucina: i pasti devono essere la prima cosa che deve mettere il marittimo a proprio agio



I marittimi in una riunione. Su una nave mercantile è sempre difficile vedersi tutti insieme



Una delle salette per il tempo libero. In fondo, la postazione Internet pubblica



La postazione di una delle quattro gru di coperta della "Cielo di Virgin Gorda"



Il comandante della nave mentre annuncia l'arrivo del wi-fi a bordo

terra battuta- ma magari dotate di home-theater, perché i marittimi di Minicoy, 10 mila abitanti in tutto, sono oggi tra i più ricercati dal mercato, e gli armatori pagano bene questa perizia antica centinaia di anni, di uomini che sono di mare anche quel poco tempo che stanno a casa, **sulla loro piccola terra all'ancora nell'Oceano.** Nel buio della navigazione notturna, la vibrazione dell'elica arriva fino sul ponte di comando. Parte dalle viscere della nave, dalla sala macchine, a poppa, **in posizione arretrata.** Tutte le navi mercantili hanno una velocità commerciale, quella della "Cielo di Virgin Gorda" è di 14 nodi, **circa 26 chilometri orari.** I colpi dell'elica arrivano pesanti, regolari, **uno dopo l'altro.** Una marcia che tendenzialmente non dovrebbe fermarsi mai, viaggio dopo viaggio, **alla ricerca in ogni parte del mondo di merce da trasportare.** Ogni giorno passato con le stive vuote, sono costi operativi che si scaricano nelle tasche dell'armatore. Tecnologicamente parlando, **la bulker è la base dello shipping.** Viene considerata la nave più semplice, perché la merce che trasporta non richiede particolari accorgimenti, tipo temperature controllate, gestione del carico liquido o merci pericolose, carichi speciali, **mezzi di trasporto e naturalmente passeggeri.** Solo un carico potrebbe causarne l'affondamento. Un carico non raro: un minerale alla rinfusa, ferroso e pesante a grana molto fine, che se imbarcato bagnato oltre un certo limite, dopo qualche giorno di navigazione con le vibrazioni di bordo, può liquefarsi e all'improvviso rendere la nave instabile, **rovesciandola senza dare tempo all'equipaggio né di reagire né di salvarsi.** Può succedere, e a volte succede senza che ne venga riportata la notizia, **se non da riviste specializzate in sicurezza marittima.** La causa è uno scarso controllo all'imbarco, **la mancanza di una procedura interna adeguata.** Ma anche un'operaia del mare ha più contenuti tecnologici di quanto generalmente si può percepire dalla terraferma. La rotta viene tracciata su mappe digitali, **che vengono caricate e cancellate in base al percorso che la nave deve seguire.** Le mappe sono vettoriali: ogni punto sensibile contiene informazioni, **che**

vengono esplose in pop-up cliccandoci sopra. Il motore della nave, così come i servizi ausiliari, sono controllati attraverso un sistema gestionale, con software specializzati, **esattamente come avviene per le fabbriche della terraferma**. I dati del monitor che indica lo stato di salute del motore, i consumi, l'utilizzo dei generatori sono visibili a bordo così come sul pc o sul cellulare dell'ispettore tecnico che segue da terra la nave: nel caso della d'Amico, ogni *technical superintendent* controlla quattro navi, sotto la direzione del direttore tecnico, che risponde direttamente al responsabile della flotta (**fleet manager**). Altra assistenza fornita alla nave, non puramente tecnica, proviene dai *marine superintendent*, e soprattutto dal Dpa (Deputy Person Ashore), figura-chiave di ogni società armatoriale più di quanto fosse una volta il comandante di armamento, che supervisiona, modifica e mantiene aggiornato l'intero corpus di procedure di sicurezza applicabili a bordo in base alle disposizioni Imo, **a quelle nazionali sia dello Stato di bandiera che degli Stati in cui la nave fa scalo**. Il Dpa fa anche in modo che i valori espressi nelle politiche aziendali non rimangano sulla carta, ma che si riflettano sulla gestione quotidiana dell'intera flotta: il comandante dei comandanti, disponibile 24 ore su 24, tenuto a fornire - **con poche parole e molto senno** - reale assistenza a un suo comandante in difficoltà o in emergenza.

VISIONE TECNICA

Mentre la "Cielo di Virgin Gorda" percorre la sua rotta, **viene controllata dalla sala operativa di Roma attraverso server collocati in Irlanda**, dove si trovano gli uffici informatici e finanziari della compagnia. Anche il controllo della carica è gestito attraverso monitor, sia dal ponte di comando sia nella apposita centrale di carico, dotata di sensori per leggere pescaggi e angolo di inclinazione della nave, di strumentazione per calcolare gli sforzi di taglio e i momenti flettenti cui è sottoposto lo scafo, **di comandi remoti per effettuare operazioni di routine o di emergenza**. Da uno di questi pannelli di controllo viene gestita la movimentazione dell'acqua di zavorra, fonda-



La sala da pranzo dei marittimi



La "Cielo di Virgin Gorda" in navigazione



La palestra attrezzata e il tavolo da ping pong



La cellulosa mentre viene scaricata nel porto di Napoli

tale per il bilanciamento della nave, e il relativo sistema di depurazione, **particolarmente monitorato perché le navi sono sempre nel mirino per le questioni ambientali.** Trattandosi del settore che trasporta il 90% della merce mondiale, gli organismi internazionali (**e la Comunità europea**) hanno sempre trattato gli armatori con severità. La normativa sulle acque di zavorra è particolarmente stringente perché i mercantili, caricando e scaricando migliaia di metri cubi alla volta di acqua marina o salmastra da una parte all'altra del mondo, **trasportano microrganismi alieni dal loro habitat originario a uno nuovo:** alcuni si estinguono, altri invece si moltiplicano, squilibrando l'ecosistema marino. Per questo è necessario che le acque scaricate siano filtrate, trattate e sterilizzate all'imbarco, **per evitare ogni contaminazione.** L'intero processo di trattamento delle acque di zavorra è registrato e memorizzato in database elettronici, **visualizzabili e analizzabili durante le ispezioni nei porti.** La nave pulita, con un buona squadra a bordo, inquinante il meno possibile: non essendoci in tema interessi nazionali ma al contrario un solo ordinamento internazionale in continua evoluzione, **nello shipping si sta riuscendo a dare un reale controvalore economico ai principi etici.** Nessun imprenditore parla di ambiente quanto un armatore: 10 anni di legislazione sempre più restrittiva, un sistema commerciale che valuta la nave anche e soprattutto per il suo impatto ambientale, hanno portato le imprese del settore a prestare forte attenzione a questi temi, **tanto che le società di certificazione fanno a gara per scrivere standard e vendere notazioni "verdi" che servono soprattutto ad aumentare il prestigio della compagnia sul mercato.** Difficilmente un'impresa di terra avrà gli stessi stimoli e le stesse imposizioni di un armatore: a proteggerla ci sono gli interessi di categoria, poi quelli politici, **infine quelli nazionali e internazionali.** Prova banale di questo contrasto mare-terra sono le difficoltà di applicazione dei protocolli mondiali, **il faticoso decollo del sistema dei crediti del carbonio.** Dall'altra parte, il fatto che in spiaggia più nessuno deve togliersi il catrame di dosso dopo aver fatto il bagno.

Il popolo del mare tra ambizioni e disincant

La vita ordinaria di bordo, lontana da leggende e pregiudizi: i marittimi raccontano le loro storie, aspettando il wi-fi

di **ALBERTO QUARATI**, Monfalcone

«LE DIFFERENZE di gusti ci sono... ci sono eccome. Nel mio lavoro un giorno sei hero, quello dopo rischi di essere zero. L'ho imparato sin dai miei primi imbarchi, quando ero mozzo alla Shipping Corporation of India. Sentivo quello che si diceva in giro sul mangiare». Biju, 36 anni, fa un mezzo sorriso staccando le braccia dal bancone. Come ogni marinaio, conosce l'importanza del suo ruolo. Cuoco.

In un ambiente ristretto, lontano da casa, con persone conosciute sul posto che indipendentemente da lingua, provenienza e religione saranno i compagni di vita per tre o sei mesi, mangiare bene è fondamentale.

Un piatto cucinato con attenzione fa sentire meno soli, mette di buon umore, è un appuntamento piace-

vole dopo una giornata faticosa. A bordo il tabacco è tollerato, l'alcool no.

La tavola è la prima cosa che deve riempire il tempo libero, e questo non solo sul mercantile, a giudicare dalla scia di odori che spesso si sente sottovento alle navi da crociera. Con un budget giornaliero di circa sei euro a persona, una cambusa rifornita di frutta e vegetali ogni mese, carne ogni tre, l'indiano Biju deve provare a fare stare tutti a proprio agio intorno allo stesso tavolo.

I comandanti italiani - più sensibili in materia di altri - spesso suggeriscono ricette, cercano accorgimenti, controllano che in dispensa ci sia sempre tutto. La colazione è dalle sette alle otto, pranzo alla mezza, cena alle sei.



In navigazione, specie vicino ai poli, quando la rotta inanella un fuso dopo l'altro, ci si regola sull'ora solare effettiva, cambiandola anche più volte in una settimana, **diversamente da quella fissa di Greenwich**, tempo che misura a ogni longitudine la vita elettronica e meccanica della nave.

La cucina di Biju ha due porte: sala da pranzo ufficiali, **sala da pranzo equipaggio**.

Da una parte esce la pasta col sugo ai porcini, la focaccia per comandante e ispettore di bordo, oppure i corn flakes per la colazione del primo ufficiale, dall'altra riso, carni speziate, **thè in abbondanza**. Da entrambe pizza e patatine fritte, piatti amati universalmente.

Quando il clima e gli obblighi di lavoro lo permettono, c'è tempo di organizzare qualche grigliata: con la carne, si bada a mettere il maiale da una parte, **per evitare dispiaceri ai musulmani**.

A tavola invece il pesce mette d'accordo tutti, **almeno fino a quando si inizia a discutere sulle tecniche di pesca**.

Se a bordo il comandante è riuscito a creare un buon ambiente, se l'equipaggio è una squadra e non una caserma, **ci può essere spazio per qualche guasconata**. Il battesimo dell'equatore, ad esempio.

Dove un ufficiale travestito da Nettuno, con penitente e gavettone, impone un nuovo nome al navigante che per la prima volta passa "la Linea", **come a bordo viene chiamato il parallelo che divide il mondo in Nord e Sud**, rovesciandone stagioni, falce lunare e cielo stellato.

Fare sorridere, creare un gruppo, stemperare la tensione, **non prendersi troppo sul serio pur rimanendo professionali**.

La severità non deve trasformarsi in cipiglio, **la confidenza in lassismo**.

Nel suo spazio chiuso, circondata solo dall'orizzonte, la nave deve condensare regole di vita e di convivenza, che vanno accettate dall'intero equipaggio, indipendentemente da cultura, confessione, **provenienza**.

Lo sa il comandante, lo sanno i cuochi e lo sa il mozzo, che possono sentirsi di esempio alla



L'ingrassatura dell'ancora

gente di terra, **forse spesso incapace di fare altrettanto**.

COME NELLA FABBRICA

Come nella fabbrica l'orario di lavoro è organizzato in turni, a bordo l'orario è suddiviso in guardie, adattate alle esigenze del viaggio: comandante e nostromo, direttore di macchina e operaio meccanico tecnicamente hanno un orario 08.00-17.00, **e sono considerati dei fuori-guardia**.

Fin da prima di Colombo, il primo ufficiale è di guardia dalle quattro alle otto del mattino e poi dalle quattro del pomeriggio alle otto di sera, **insieme all'allievo di coperta e a uno dei tre marinai**.

È lui che una volta faceva il punto nave astronomico ai crepuscoli dell'alba e del tramonto, i soli momenti che permettono la visione sia degli astri che dell'orizzonte, **limitandosi oggi al confronto della tecnologica bussola giroscopica con l'azimuth preciso del sole che per due volte al giorno si appoggia all'orizzonte**. La discrepanza pur minima osservata non è certamente imputabile al sole, ma allo strumento,

per quanto sofisticato.

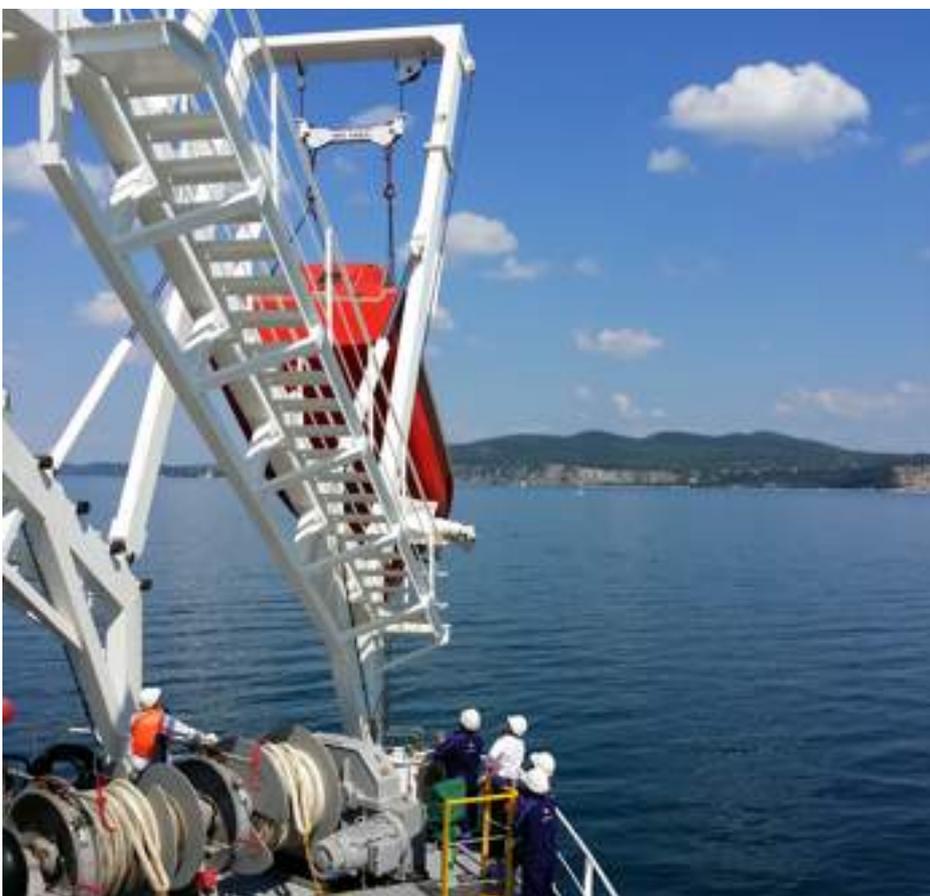
È agli insegnamenti del primo ufficiale che viene affidato l'allievo, il cadetto, **che lo seguirà come l'ombra per tutto l'imbarco**.

È da questa guardia importante che parte l'organizzazione dei lavori in coperta per la giornata che inizia, a seconda del tempo, del vento, **del mare che c'è**. Il secondo ufficiale col suo marinaio, è di guardia da mezzanotte alle quattro del mattino e poi da mezzogiorno alle quattro del pomeriggio, **anticamente chiamata la guardia "del cane"**, quella delle più oscure ore notturne, vegliando mentre tutti riposano, per dormire poi quando gli altri son svegli.

Il giovane ufficiale col suo marinaio, è di guardia dalle otto a mezzogiorno e dalle otto di sera a mezzanotte, la guardia più facile, **assistito dal comandante**. Queste erano le tre guardie anticamente, e questo lo sono ancora oggi: orari immutati da secoli ormai, perfetti nella loro schiettezza, **a ricordare il forte legame che in questo mestiere**



Il primo ufficiale controlla a vista il fondo prima di dare l'ancora



Esercitazione di sicurezza; la prova della lancia

lega il passato al presente.

L'orario per i tre ufficiali, l'allievo e i comuni di macchina, che da quando sono apparsi a bordo i motori e quindi anche i macchinisti ricalcava l'organizzazione delle guardie come in coperta, oggi, con la moderna automazione navale, si avvicina di più a un turno di fabbrica, **che va dalle otto alle sei di sera.**

Personale di macchina che in pochi anni si trova ad affrontare il passaggio dalla meccanica all'elettronica, **dal conoscere un motore per averlo smontato più volte a doverlo invece studiare al simulatore prima ancora di incontrarlo sul campo.**

Cuoco e cameriere infine fanno turno (messman) **dalle sette alle sette di sera con due-tre ore di pausa al pomeriggio:** il cuoco si sveglia un po' prima, perché come fornaio deve fare il pane per la giornata che inizia. **Si diceva che vedersi tutti insieme è difficile.**

Gli spazi conviviali sulla "Cielo di Virgin Gorda" sono tre: una piccola palestra attrezzata, con un tavolo da ping-pong, e due salottini vicino alle sale da pranzo - con un televisore, alcuni giochi di società, le carte, **la dama e soprattutto la postazione per l'accesso a Internet.**

Ranny, il nostromo, la guarda e alza le spalle: «No, **quella non è roba che fa per me.** Chiamo mia moglie, a Goa, ogni otto, dodici giorni. **Mi piace sentire la sua voce.** Con Internet non è lo stesso, tutto bianco e nero, **le scritte...** Troppo impersonale. A dire il vero non capisco tanto nemmeno quelli che vanno in palestra. Il lavoro è già di per sé un esercizio fisico, **e va preso così.** Bisogna fare le cose con freddezza, senza scaldarsi. Ho 42 anni e sono imbarcato da 20, cominciando sui traghetti greci, **mio zio lavorava alla Poseidon.** Erano proprio altri tempi, con il comandante che non capiva l'inglese... **Oggi molte cose sono cambiate.** C'è un approccio al lavoro diverso, io stesso cerco di trasmettere questi principi ai cinque ragazzi che ho sotto. Sono io per primo che devo sapermi comportare, **venire incontro alle loro inclinazioni.** Insomma, gliel'avranno già detto, **l'importante è creare la squadra».**

LA NAVE E I SATELLITI

La nave è agganciata a Internet con i satelliti, **e ha uno scambio dati piuttosto limitato**. I marittimi scrivono a casa dalle due postazioni Internet pubbliche della nave, non c'è il wi-fi, per chiamare casa o vedere cosa combinano gli amici su Facebook bisogna comprare nei porti le schede telefoniche internazionali, **25 dollari per 40 minuti di telefonata**, che si possono utilizzare solo quando c'è campo, con la nave all'ormeggio.

La Calabria passa sotto il cielo dorato come una striscia nera, il comandante Bencini convoca una riunione sul ponte: aggiornamenti tecnici in vista del prossimo approdo in Turchia, l'annuncio di due giorni di fonda davanti a Trieste che diventeranno l'occasione per fare le esercitazioni di sicurezza, le osservazioni dell'ispettore tecnico in visita a bordo, e prima di dare qualche rassicurazione sul giornalista che si aggira come un fantasma per la nave, la notizia: **la compagnia a breve installerà il wi-fi a bordo**. Appoggiati alle vetrate del ponte di comando, nelle loro tute blu, **sorridono soprattutto i trentenni**. Non sono più così giovani da poter guardare il mondo col distacco dell'ambizione, **e non appartengono più alla generazione cresciuta senza o con poco Internet**.

A casa hanno mogli giovani e bambini piccoli, parenti che si parlano in chat comuni su WhatsApp, amici che mattino e sera annunciano al mondo i piatti che mangiano, **postandoli su Facebook insieme alle altre minutaglie di giornata**.

Mentre loro sono al lavoro, il mondo intero soffre di ansia da iper-connessione: «La questione del wi-fi è molto delicata - spiega al telefono Salvatore d'Amico, Fleet Director della compagnia, **la voce che va e che viene davanti al Carso** -. Comunicare attraverso Facebook, WhatsApp, Viber con famigliari, fidanzata, amici sicuramente permette al marittimo di sentirsi meno solo, **meno tagliato fuori dalla vita di tutti i giorni**. Però d'altro canto stiamo ancora studiando le forme di accesso migliori, per noi



Lavori sul ponte della nave

e per loro: vogliamo dare un servizio, **ma non vogliamo che questo vada a discapito della vita di bordo**. Non vogliamo insomma che con il wi-fi tutti si chiudano nella loro cabina a chattare con gente lontana, **magari su fusi orari opposti a quelli della nostra navigazione**. Una notte intera su Facebook significa non aver dormito, essere poco lucidi sul lavoro, **e questo purtroppo non ce lo possiamo proprio permettere»**.

La sperimentazione che d'Amico sta portando avanti su tre navi della flotta è una limitazione dei gigabyte di Internet a disposizione, intorno agli otto gigabyte al mese per l'intera nave, **quindi 350 megabyte per ogni marittimo**, per evitare l'indigestione di smartphone, ma garantire l'utilizzo di Internet e messengerie istantanee senza problemi (non i video, che implicano uno scambio dati molto più alto): «Vediamo - spiega l'armatore - **che così molte persone sottoposte alla sperimentazione alla fine del mese hanno ancora il 25-30% a disposizione**».

L'altro annuncio, che per ora d'Amico si tiene per sé, **è l'arrivo**



Esercitazione anti-incendio coordinata dal prim



Terzo ufficiale e allievo di macchina discutono a poppa



o ufficiale

a bordo della Nintendo-Wii, sempre per tenere insieme l'equipaggio, creare una squadra e ricreare per quanto possibile un ambiente familiare. A farne le spese però potrebbe essere il ping-pong.

LAVORO E PROGETTI

«Mah... penso proprio che il marittimo continuerò a farlo, **anche quando avrò una famiglia**. È quello per cui ho studiato, la mia aspirazione. Non saprei fare altro, robe tipo business administration o simili. Ho un piano preciso, e non voglio finire come diversi miei amici, **che oggi lavorano in un call-center e domani chissà**. Senza crescere, senza avere progetti». Vasu ha 21 anni, arriva da Delhi, è al suo primo imbarco, allievo di macchina: **«Voglio migliorarmi fino a diventare direttore**, mi piacerebbe lavorare anche sulle cisterne o sulle navi gasiere. Non penso sia tanto la compagnia a contare, **il mio obiettivo è cercare sempre l'imbarco migliore**».

Arrivato a Livorno, Vasu insieme a qualche collega ha affittato la macchina, **è andato a visitare la Torre di Pisa**. Non va sempre così. Molti preferiscono starsene sulla nave, **magari a leggere o guardarsi qualche film in Dvd**, meglio se in cabina.

Anche perché uscire dalla cinta doganale non è più semplice come ai tempi in cui i marinai sbarcavano negli angiporti, **portandosi dietro tutto un cofè di storie più o meno raccontabili**, più o meno vere.

Oggi più che mai confini dei Paesi sono mura di fortezze, i porti torri di vedetta: chi cerca di attraversarli è guardato con sospetto.

Anche il marittimo riceve occhiate arcigne, **come se dovesse scappare dalla nave e dalle rendite del suo lavoro**. I curiosi come Vasu però possono beneficiare di permessi temporanei: **«In posti come il Centro-America o nei Paesi arabi capiscono subito che arrivi da una nave**. Ti sono intorno, sanno che puoi avere dei soldi, **provano a venderti di tutto**. In Europa è diverso, giri tranquillo. Francia, Spagna, Italia, **sono Paesi che si somigliano**. Esci, ti prendi una birra,



Tutti danno una mano per scaricare le merci per la cambusa. La verdura arriva ogni mese



Lo scalandrone di accesso alla "Cielo di Virgin Gorda"



Le cassette di verdura agganciate alle gru



Sapori orientali a bordo: una scorta di zenzero, zucche e meloni gialli

fi mescoli con le persone». Il marittimo conosce solo due monete, **euro e dollaro**.

Tutto il resto sono spacchiotti, **roba di cui è difficile tenere la contabilità nonostante i convertitori sul telefonino**. Spesso si comprano regali per figli, mogli e genitori. Il costo vero lo sanno a casa, **quando arrivano le buste della banca**. Non sempre sono belle sorprese.

UN REGNO A PARTE

La sala macchine è un regno a parte. L'accesso è regolato da porte con allarmi e una profusione di righe gialle e nere, **segno internazionale del pericolo**. I comandi sono chiusi da due pareti di pannelli di controllo e quadri elettrici: la nave ha i generatori triplicati rispetto alle esigenze reali, **per evitare di rimanere senza corrente**.

Appese giacca e cravatta, l'ispettore tecnico in visita a bordo Ignazio Santaera si è infilato dentro una tuta scura, **e da quando la nave è partita da Napoli sta controllando che sulla "Cielo di Virgin Gorda" tutto funzioni a regola d'arte**.

È partito dalle cose che ha visto dal suo ufficio a Roma, poi via via si è calato nei meandri della nave, **sporandosi di grasso o trafficando dietro schermi con chip e cacciaviti di precisione**. Con Santaera si entra nell'area del motore, **conficcato come un demone dantesco lungo l'altezza di tre ponti**.

In fondo, nel punto più basso dello scafo, diversi metri sotto il livello del mare, **c'è la trasmissione e subito dietro lo scafo d'acciaio si sente vibrare l'elica**. Roberto è cresciuto a Nueva Vizcaya, 200 chilometri a Nord di Manila, la mamma non lavorava, **papà guidava piccoli camion**.

A 37 anni è il direttore di macchina: ha costruito la sua carriera pezzo dopo pezzo, con l'intelligenza del meccanico, una borsa di studio dopo l'altra, perché **«la mia famiglia era molto povera**. Navigo da quando ho 21 anni, come tutti ho fatto il cadetto, poi nella sala macchine con la qualifica di wiper, pulitore, **insomma quello che si occupa di tenere l'ambiente in ordine e ap-**

punto pulito. Poi oiler, ingrassatore, terzo, secondo, primo... e finalmente direttore di macchina».

A casa lo aspetta la moglie, **due figlie di 16 e 11 anni, un maschietto di sette.**

Piccoli occhiali, maniere gentili, Roberto scuote la testa alla domanda se vorrebbe che anche i figli facessero i marittimi: **«No, no. Troppa fatica. Questo è un lavoro duro, ci vuole determinazione, sacrificio. Mi piacerebbe se diventassero ingegneri... però a terra».**

PER STARE SU UN MERCANTILE

Di base, per stare su un mercantile bisogna conoscere e comprendere bene circa 200 parole in inglese, **e sapere sempre cosa bisogna fare.**

Per ogni fatto, anche il più residuale, esiste sempre una procedura, **un *modus operandi* che deve essere chiaro a tutti.**

Alcune cose si imparano con corsi e qualifiche, **poi tanta pratica.**

Come sempre, quello che si apprende con più difficoltà sono le cose che capitano raramente. Al netto della ruggine, il nemico invisibile della nave è l'incidente: l'incendio o la collisione che potrebbero causare inquinamento o portare alla perdita e all'abbandono della nave; un'avaria non riparabile al motore o al timone, che con un mare in burrasca lascerebbe la nave in balia delle onde; **un infortunio grave in pieno Oceano con l'impossibilità di ricevere una assistenza medica specializzata,** che potrebbe rivelarsi fatale. Tutto è pensato nell'ottica del "non succede, **ma se succedesse...**".

Come un castello medievale, o un accampamento romano ai confini dell'Impero. Alcune procedure di emergenza si colgono immediatamente, dalla vestizione della muta termica e salvagente, alla messa a mare della lancia di salvataggio, **alle esercitazioni anti-incendio.** Altre sono difficili da spiegare, tantomeno da simulare. Come nel caso in cui dovessero andare fuori uso i comandi dei mezzi di governo tra ponte e locale timoneria, **quelli principali e quelli riserva.** Come si fa? Il co-



Il fumaiolo della "Cielo di Virgin Gorda"



Il rimorchiatore pronto a condurre la nave nel porto di Monfalcone

mandante è uno pratico: per le procedure più difficili si è armato di macchina fotografica e pc, e ha messo insieme dei veri e propri fotoromanzi in cui viene descritta la procedura, **con tanto di marittimi in posa e fumetto su cosa bisogna dire e cosa rispondere.**

In questa idea c'è parecchio di Guido Bencini: l'attenzione al dettaglio, il coinvolgimento dell'equipaggio, **una certa ironia molto italiana anche di fronte ai problemi.**

Più la compagnia è seria, più la nave è un elemento della funzione aziendale, **e non un piccolo mondo in preda alle onde.** Ai cacciatori di teste, i comandanti-Capitan Uncino piacciono sempre meno, perché l'ideale per la compagnia è avere a bordo un leader, non un capo, e tantomeno un capetto, arroccato sul ponte, **magari un po' razzista.**

Il comandante è invece un navigatore esperto, il mediatore tra la compagnia e le richieste che arrivano da terze parti a terra, lo psicologo che capisce gli umori di bordo, il medico del primo soccorso in caso di infortunio, **il manager che tiene il conto di tutto e ogni tanto pure il cuoco con le dritte giuste per la cucina.** La nave diventa lo specchio del suo lavoro, del suo carattere. Anche per la legge: è noto infatti che di fronte all'autorità di ogni porto, **il comandante personifica la nave.**

Al suo fianco **Dmytro**, primo ufficiale freddo e preciso, **Mike** il secondo che al mattino si fa la lista di tutte le cose da fare, **Francis**, l'operaio meccanico, che tra cinque anni vorrebbe cambiare lavoro e sistemarsi un po' a terra, **Dolphy** giovanotto di coperta che parla un inglese perfetto e gli piace la professionalità sul lavoro, **Kumar** il cameriere che prima lavorava per i genovesi di Finaval, **Kavi** l'allievo di coperta felice di non avere la ragazza a terra, così non ha preoccupazioni, **Aslam e Ibrahim**, marinai (gli Able Seaman) tutti e due dell'isola di Minicoy, che si sono ritrovati a bordo di questa nave. Ognuno indispensabile, **nella marcia senza sosta della "Virgin Gorda"**, operaia del mare.

Marittimi, tutti i numeri

Cresce la richiesta di ufficiali, un po' meno per la bassa forza. Ecco uno specchietto degli stipendi percepiti a bordo di una porta-rinfuse sotto contratto di lavoro internazionale



Missione compiuta, fuoco estinto: fine dell'esercitazione antincendio

In base all'ultimo rapporto di Drewry, i costi operativi di una rinfusiera come la "Cielo di Virgin Gorda" si aggirano mediamente sui **6.000 dollari al giorno**, oltre due milioni di dollari l'anno. Il costo giornaliero è ripartito in personale, assicurazione, ricambi e lubrificanti, carenaggio, **amministrazione**. Limitatamente agli stipendi, il budget mensile si aggira sui **2.000 euro al giorno**. Lo stipendio del comandante è circa **10 mila dollari** al mese, il primo ufficiale guadagna **7.300 dollari** al mese, **3.600** e **3.100** secondo e terzo di coperta; **9.300** il direttore di macchina, **7.300** il secondo e **3.600** l'ufficiale di macchina; **2.200** il cuoco, **1.800** nostromo e meccanico, **1.550** il cameriere, **1.500** gli Ab e ingrassatore, **1.100** i marinai semplici e pulitori. I due cadetti di coperta e macchina guadagnano **600** dollari.

Sulle navi iscritte a registri aperti, i contratti di lavoro possono essere due: quelli da Certificato blu e da Certificato verde. Il primo è rilasciato dall'Ilf (il sindacato internazionale dei marittimi) quando l'armatore o lo shipmanager (cioè la società che per conto dell'armatore o del noleggiatore gestisce la nave e il personale) ha un accordo con il sindacato internazionale, **accettando il minimo tabellare previsto nel contratto Ilf e impegnandosi a non scendere al di sotto di questi livelli di pagamento**. Il Certificato verde è invece il contratto tra Ilf e Imec (l'associazione datoriale internazionale degli armatori) **frutto di una contrattazione tra le due entità all'interno dell'Ibf, il forum di trattativa internazionale**. Il contratto è fatto sui minimi tabellari, sui quali però vengono calcolate alcune spese (*in primis*, quelle di formazione) abitualmente a carico dei marittimi, **che invece vengono pagate dall'armatore**.



La cabina di un marittimo

Il riferimento nella contrattazione è lo stipendio mensile netto del marinaio esperto (Ab): base 850 dollari, straordinario 631, festivi 198, alimenti 126, **per un totale di 1806 dollari**. Delle 36 qualifiche professionali che si possono trovare a bordo di una nave, quelle più alte hanno un moltiplicatore che va da 1,117 (nostromo) fino a 3,369 (quello del comandante) o da 0,852 (cameriere) fino a 0,599 (**cambusiere**).

Man mano che la qualifica cresce, la forbice imposta dal mercato tra il minimo tabellare e la realtà aumenta: **oggi nessuna compagnia riesce a trovare un comandante formato al minimo di 5.786 dollari al mese**. La richiesta da parte di comandanti e alti ufficiali è di circa il doppio. Man mano che la qualifica scende, lo scostamento al minimo tabellare diminuisce, **così che dall'Ab in giù non esiste un premio sulla specializzazione**. Mediamente, lo stipendio di un comandante è di 9.000 dollari netti al mese, 10 mila se europeo comunitario.



Missione compiuta, lancia di nuovo a bordo: fine dell'esercitazione



La "Cielo di Virgin Gorda"

Il contratto Ibf (Certificato verde) ha un netto più basso ma prevede una maggiore assistenza al marittimo. Dei 1.518 dollari pagati ogni mese all'Ab, **circa 300 sono assistenza sanitaria e formazione**, che abitualmente sono spese a carico del marittimo. Sono inoltre previsti dei bonus man mano che le qualifiche salgono, **così che anche i netti di base siano più alti rispetto al minimo sindacale**. Per una scelta della d'Amico di Navigazione, il numero di 20 persone a bordo della "Cielo di Virgin Gorda" è leggermente più alto rispetto alla media internazionale, **generalmente le persone imbarcate su una handy sono 18**. In ogni caso si tratta di numeri abbastanza standardizzati per l'intero settore mercantile: portacontainer, traghetti tutto merci, **navi refrigerate**. Un impiego maggiore di personale è richiesto dalle navi che trasportano carichi liquidi, mentre le navi più equipaggiate sono le gasiere, **che mediamente imbarcano con 27 persone**. L'imbarco varia dai tre ai sei mesi.

Secondo il Manpower Report 2015 - stilato dalle due maggiori associazioni armatoriali internazionali, Bimco e ICS - la domanda di lavoro globale nel mondo marittimo è di 1,5 milioni di persone: **790 mila ufficiali e 754 mila qualifiche inferiori**, mentre l'offerta disponibile è di 774 mila ufficiali e 873 mila ratings: **mancano quindi 16.500 ufficiali a fronte di un surplus di 119 mila nella bassa forza**. La domanda di ufficiali è cresciuta del 24,1% dal 2010 mentre quella per i marittimi semplici solo dell'1%. Il rapporto rileva inoltre che si ritiene che la Cina abbia superato le Filippine come principale fonte di marittimi qualificati impiegati nei servizi internazionali, anche se le Filippine sono ancora la principale fonte di ratings, **mentre le Filippine e la Russia risultano fonti primarie di provenienza degli ufficiali seguite da Ucraina e India**.



Marittimi, comandante e ispettore tecnico