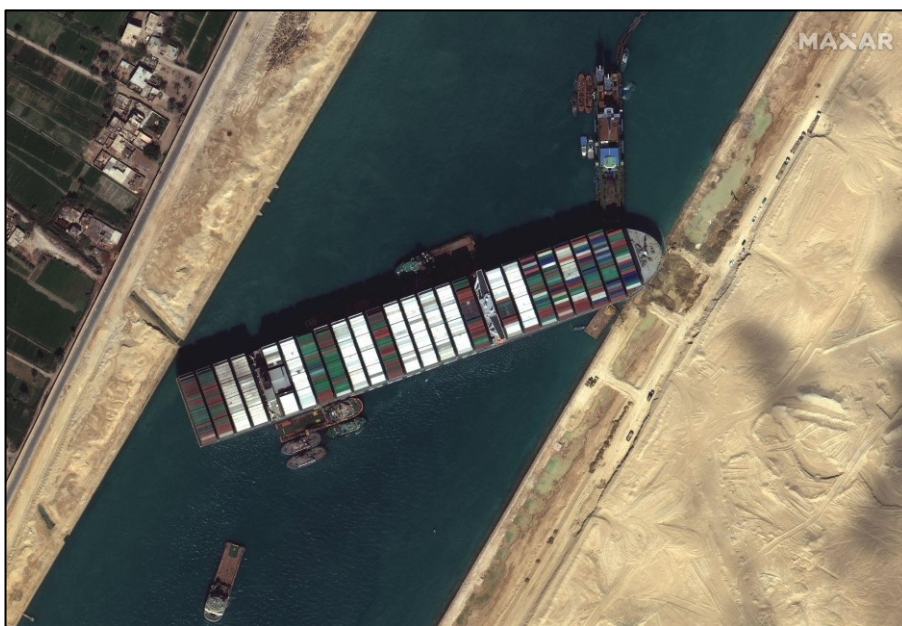


**Percorso di  
approfondimento sul  
tema del lavoro  
marittimo**



### «La globalizzazione naviga nei container»

Sono le 7.40 del mattino del 23 marzo 2021, quando la portacontainer *Ever Given* è colpita da un'improvvisa tempesta di sabbia e da un vento tanto forte da far perdere ai marinai il controllo della nave. L'imbarcazione si incaglia, ostruendo il sottile passaggio che collega l'Oceano Indiano e il Mediterraneo sino al 29 marzo. In questi sette giorni in cui il canale di Suez è bloccato, più di 400 navi devono rivedere le loro rotte e correggere i tempi di consegna delle merci che stanno trasportando da una parte all'altra del globo. L'agenzia Bloomberg ha stimato che l'ostruzione del Canale di Suez abbia creato una perdita economica di almeno 9,6 miliardi di dollari al giorno, per la mancata consegna delle merci a bordo delle navi bloccate nel canale e per quelle in attesa agli imbocchi dello stesso.<sup>1</sup> Attraverso Suez transita infatti il 12% delle merci mondiali e il 30% del traffico dei container spediti via mare. Episodi come questo aprono gli occhi sul fatto che «il trasporto marittimo è la grande questione nascosta al centro dell'economia globale».<sup>2</sup>



La nave portacontainer *Ever Given* incagliata nel canale di Suez (@ Maxar Technologies, [Twitter](#))

Nel nostro immaginario infatti, l'incredibile varietà e quantità di beni che acquistiamo si materializza direttamente nei negozi, balzando magicamente e senza mediazioni dalla fabbrica allo scaffale, fisico o virtuale, a estrema portata di mano e di click. Mai nella storia una quantità e varietà di beni tanto grande è stata così disponibile a un numero ampio di persone. Ma per giungere a pochi centimetri dalle nostre mani, tanto la giacca in edizione

<sup>1</sup> [Il canale di Suez resta bloccato](#) (Agi, 25/03/2021).

<sup>2</sup> John Lancaster, *La globalizzazione naviga nei container*, Internazionale 1408, 07/05/2021.

limitata quanto i frutti esotici maturati sotto il sole tropicale hanno dovuto percorrere migliaia e migliaia di chilometri, attraversare porti e oceani stipati in navi come la *Ever Given*. È il trasporto via mare l'infrastruttura su cui si regge il sistema del commercio internazionale, «l'equivalente fisico di internet, l'altra industria che rende possibile la globalizzazione». Come il web mette in comunicazione le più lontane regioni della terra, così «il trasporto marittimo abolisce i confini dei beni materiali» grazie alla sua efficienza ed estrema economicità. Le navi portacontainer hanno unito il mondo, legando regioni poste agli antipodi in un sistema di produzione e consumo strettamente interconnesso. Questa mondializzazione dei mercati ha reso il pianeta intero una singola fabbrica, una grande catena di montaggio che opera su scala globale. Siamo parte di un unico mercato che assomiglia ad un corpo, ad un organismo tenuto in vita dalla merce che circola senza sosta, trasportata come se fosse ossigeno da un estremo all'altro attraverso i vasi sanguigni delle rotte marittime e delle grandi navi.

Questo settore riveste un ruolo vitale, perché, come nota Rose George in *Deep Sea and foreign going*, testo fondamentale sull'argomento, è responsabile del "90 per cento di tutto"; ciò significa che mentre stiamo scrivendo, decine di migliaia di navi (circa 70 mila ogni giorno) stanno solcando i mari per consegnare nei tempi stabiliti la quasi totalità delle merci (il 90%) che riempiono gli scaffali e le vetrine dei supermercati e dei negozi. La quotidiana liturgia di vendite e acquisti dei beni è resa possibile dai costi irrisori del loro trasporto, che hanno fatto sì che le posizioni fisiche e geografiche non siano più ormai un fattore economico; spostare un oggetto da una parte all'altra costa così poco che non c'è alcun vantaggio a localizzare produzione e distribuzione in aree adiacenti.<sup>3</sup>

#### La rivoluzione del container

Il segreto dell'efficienza e dell'economicità del trasporto marittimo è l'invenzione del container. Fu ideato dall'imprenditore statunitense **M. McLean**, che progettò il container standard, il *teu* (lungo 6,1m), che oggi domina il mondo delle spedizioni e dei trasporti. La prima portacontainer, la SS *Ideal-X*, salpò da Newark il 26 aprile del 1956 con un carico di 58 container; di lì in poi il resto del mondo si adeguò velocemente, dal momento che i **vantaggi di questo sistema erano palesi: velocità, convenienza ed efficienza.**

Il container ha rappresentato una rivoluzione. Può viaggiare su gomma, su rotaia o via mare, adattandosi a qualsiasi mezzo di trasporto e mantenendo sempre le stesse dimensioni, per poi arrivare a destinazione senza la necessità di essere mai "toccato".

**È un'unità di carico quasi assoluta e completamente intercambiabile**, che ha mutato l'assetto del mondo delle spedizioni. Prima del 1956, gli stivatori di porto dovevano maneggiare centinaia e centinaia di pacchi di piccole e medie dimensioni; per caricare una nave si impiegavano parecchie ore e molti uomini. Con i container il compito richiede un paio d'ore scarse, mentre la fatica fisica è totalmente delegata alle gru, che oggi dispongono queste scatole metalliche seguendo le istruzioni di appositi algoritmi. **I container hanno accorciato i tempi, ma hanno cambiato anche la geografia dei commerci e il mercato del lavoro marittimo:** porti cittadini un tempo centrali per i traffici sono ora scavalcati da enormi centri di smistamento più periferici, mentre la domanda di manodopera richiesta sulle navi è crollata. Le navi più grandi del mondo, con una capacità di 228 mila tonnellate, hanno equipaggi di una ventina di persone!

Il trasporto marittimo è quindi «la forza trainante della globalizzazione».<sup>4</sup> Questo «moderno miracolo di efficienza,

<sup>3</sup> Basti pensare, se leggiamo ciò che scrive Rose George, che "conviene spedire i merluzzi pescati nel mar di Scozia in Cina in container refrigerati per essere sfilettati e ridotti a bastoncini in Cina, e poi rimandati ai supermercati e ristoranti di Scozia, piuttosto che pagare e retribuire sfilettatori scozzesi".

<sup>4</sup> John Lancaster, *La globalizzazione naviga nei container*.

interconnessione e tecnologia» è il più grande motore dell'economia globale; eppure rimane invisibile, almeno fino al momento in cui l'incidente dell'*Ever Given* di turno provoca rallentamenti che hanno un impatto su scala planetaria. Si tratta di un'infrastruttura tecnologica che assicura la *salute* dei mercati e del commercio, ma, proprio come i vasi sanguigni, essa opera sotto la superficie, come un lubrificante che fa sì che la circolazione di capitali e beni non si inceppi. Questo «esempio supremo del capitalismo moderno» parrebbe un autentico propulsore di sviluppo economico: ma è tutto oro quel che luccica? L'efficienza e l'economicità vanno di pari passo con un autentico sviluppo umano?

Il mondo del trasporto marittimo non è un infatti meccanismo completamente automatico, ma sul suo funzionamento vegliano attori umani in carne e ossa, i lavoratori marittimi: sono loro che compongono gli equipaggi delle grandi navi e le guidano attraverso i mari da un continente all'altro, passando mesi e mesi lontani dalla propria famiglia, soli in mezzo alle onde con l'unica compagnia di migliaia di container colorati.

L'infrastruttura logistica che consente alle nostre società estrema libertà di consumo non è dunque neutra da un punto di vista etico, poiché interessa direttamente la vita di queste persone, le loro condizioni di lavoro, sino a influenzarne i percorsi esistenziali, ovvero desideri, attese, possibilità di vita. Questo motore nascosto dello sviluppo globale ha delle ricadute sull'idea di persona, di lavoro, di concetti come dignità umana, che sono tutt'altro che insensibili agli assetti tecnologici ed economici. Ciò significa che accanto agli incredibili benefici, il trasporto marittimo porta con sé alcuni punti oscuri, concernenti, oltre alla questione dei lavoratori, la geopolitica (il mare è uno degli scenari in cui si scontrano gli interessi delle potenze mondiali), l'ambiente, il diritto internazionale. Infine, la stessa pandemia Covid 19 sta alternando i delicati equilibri di un sistema consolidato.

## Chi è il marittimo?

«Il termine **marittimo** si riferisce ad ogni persona impiegata, in qualsiasi mansione, a bordo di una nave marittima, di proprietà pubblica o privata, escluse le navi da guerra».<sup>5</sup>

Questa è la definizione di marittimo adottata dalle convenzioni dell'ILO (*International Labour Organization*). Eppure quello del marinaio è un'occupazione molto antica, soprattutto tra le civiltà affacciate su mari caldi e navigabili come il nostro Mediterraneo. Il mare, infatti, ha sempre popolato l'immaginario delle persone; ha nutrito desideri e speranze di riscatto, di un'esistenza diversa, quanto ha costantemente incarnato l'ignoto, l'abisso, con il carico di curiosità ma soprattutto di paura. Colui che si imbarca, che sia per volontà o per necessità, in un certo senso è ai nostri occhi il prototipo dell'avventuriero. Tuttavia il marittimo dei nostri tempi non appare affatto un esploratore che solca le onde verso lande sconosciute, né un imprenditore che si lancia alla scoperta di nuove rotte o ricchezze, e neppure, a differenza

### Secondo il report *Il benessere dei lavoratori del mare*:

la maggior parte dei marittimi è relativamente giovane (oltre il 50 % del campione ha un'età inferiore a 35 anni);  
ha conoscenze linguistiche mediamente elevate (l'inglese è conosciuto da quasi l'85% degli intervistati mentre circa il 60% conosce almeno due lingue straniere);  
presenta un buon livello culturale (oltre l'80% è in possesso almeno del diploma di scuola superiore);  
è sposato (58%);  
più dell'80% si dichiara credente e appartenente tendenzialmente alle grandi religioni monoteiste;  
rimane lontano da casa mediamente 120 giorni (60% del campione rimane imbarcato per più di 60 gg);  
non ha contatti con la famiglia molto frequenti (quasi il 60% riesce ad avere notizie dei propri cari al massimo una volta alla settimana);  
dichiara una media giornaliera di lavoro di quasi 10 ore senza week end.

Fonte: *Il benessere dei lavoratori del mare*, Ediz.

del passato, un galeotto che preferisce il mare e le sue incertezze ai lunghi anni di vita in cella. Il marittimo è oggi il custode-guardiano di una catena di montaggio su scala globale sempre più automatizzata, è l'ingranaggio invisibile di un sistema che è più grande di lui in molti ordini di grandezza; lo esemplificano bene le stesse navi, giganteschi magazzini galleggianti lunghi come qualche campo da calcio, carichi di tonnellate e tonnellate di scatole di metallo, al cui confronto una persona non è che una piccola formica.

Queste formiche, spesso costrette dal bisogno, cerca nell'imbarco uno sbocco occupazionale, probabilmente a causa di una retribuzione maggiore (specie in alcune aree del mondo) di quella di un

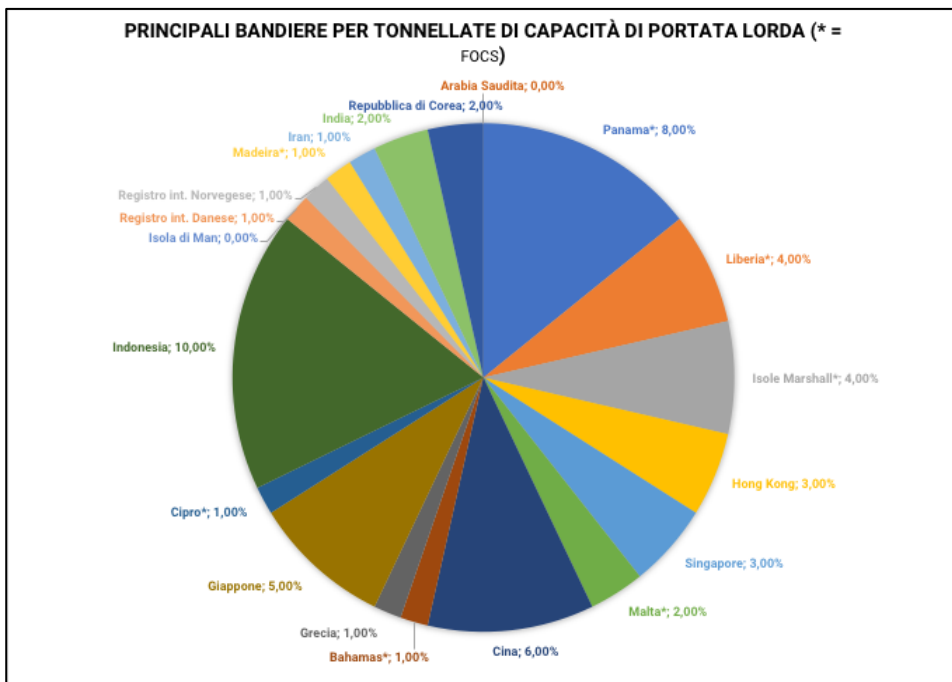
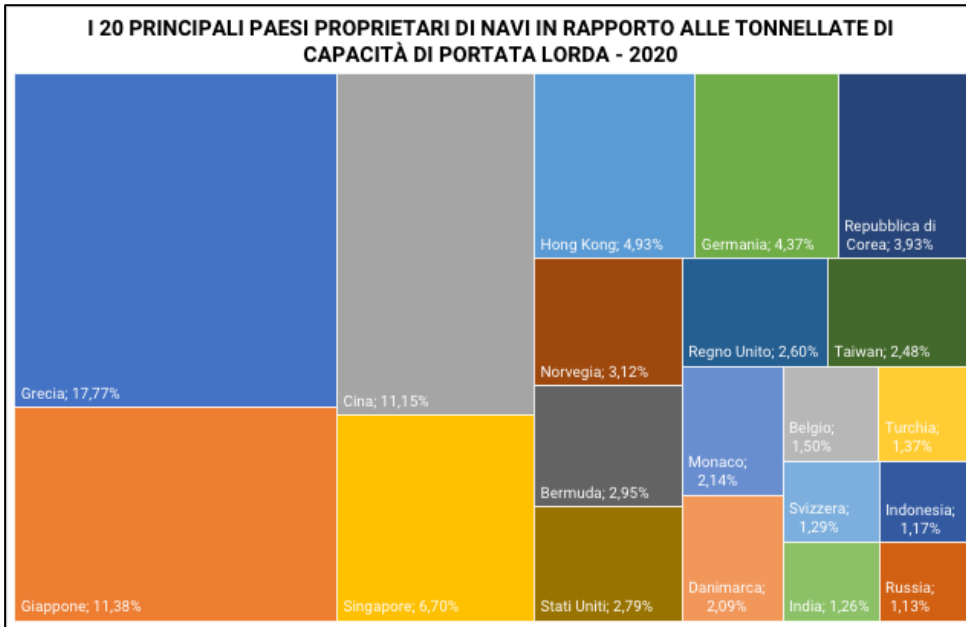
lavoro al pari livello svolto a terra; ma a che prezzo? L'esigenza di contenimento dei costi del trasporto via mare, all'interno di un sistema economico in cui vigono le regole di efficienza e produttività, influisce notevolmente sulle condizioni di vita e di lavoro del settore. Non paiono anacronistiche le parole citate da Rose George nel suo già nominato testo, in cui riporta come un ecclesiastico inglese del XVII secolo descriveva i marinai: essi erano una "terza categoria di persone", né vive né morte, considerate dai capitani delle navi dei "meri beni materiali",

<sup>5</sup> ILO, *Seafarers' welfare convention* (n. 163 del 1987), art.1, lett. a).

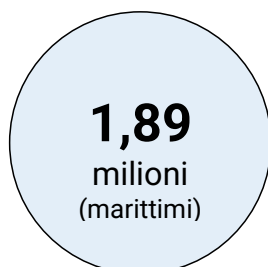
delle "non-entità intercambiabili" a bordo di "bare galleggianti". E purtroppo non è raro che i marittimi di oggi confidino la sensazione di stare a bordo di prigionie galleggianti, le cui centellinate soste in porto si riducono sempre più, al punto da non riuscire neppure, in alcuni casi, a mettere piede a terra fra un transito e l'altro, soprattutto in questi mesi di pandemia. I lavoratori marittimi costituiscono dunque una forza lavoro con scarsa autonomia di movimento e nello stesso tempo in rapido transito, che a malapena riesce ad emergere dalle banchine del porto per affacciarsi alla vita delle nostre comunità e ai consumi della terraferma.

La nave rimane uno spazio isolato dal resto del mondo, dove persino il ponte non è più una sorta di *agorà*, luogo di civilizzazione e di incontro in mezzo alle distese oceaniche inesplorate, ma è ridotto ad un'enorme distesa metallica in cui ogni possibile metro cubo, sopra e sotto, è ottimizzato per essere voracemente occupato dalle merci. Ciò che colpisce è che sulle imbarcazioni gli spazi a misura d'uomo sono ridotti al minimo, come se, in mezzo a tutti quei container, l'esistenza e la socialità umana incontrassero un habitat ostile. La vita a bordo è complicata anche dal fatto che gli equipaggi sono spesso formati da marittimi di diverse nazionalità: tale frammentazione rende più difficile la convivenza sulla nave, che diventa un microcosmo totalizzante lontano dalla vita sociale e culturale, in cui il marittimo non è che un pezzo intercambiabile entro un sistema in cui il valore principe è l'efficienza della circolazione dei beni e la mole dei traffici, oltre che il profitto degli armatori e delle società di navigazione. Questo imperativo della circolazione sancisce la natura transnazionale di un settore che si caratterizza per la liquidità delle merci e degli equipaggi, oltre che per la volatilità delle stesse navi e delle loro bandiere.

**Commentato [1]:** Descrivere condizioni di vita dei marinai a seconda del ruolo e delle tipologie di nave (cfr. Siligato)



### Popolazione mondiale e provenienza dei marinai<sup>6</sup>



La Cina, le Filippine, l'Indonesia, la Federazione Russa e l'Ucraina sono stimati come i cinque maggiori paesi fornitori per tutti i marittimi (ufficiali e marinai semplici). Le Filippine sono il principale fornitore di marinai semplici, seguite da Cina, Indonesia, Federazione Russa e Ucraina. Mentre la Cina è il più grande fornitore di ufficiali, seguita da Filippine, India, Indonesia e Federazione Russa.

Marittimi	Ufficiali	Marinai
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cina</li> <li>• Filippine</li> <li>• Indonesia</li> <li>• Federazione Russa</li> <li>• Ucraina</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cina</li> <li>• Filippine</li> <li>• India</li> <li>• Indonesia</li> <li>• Federazione Russa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Filippine</li> <li>• Cina</li> <li>• Indonesia</li> <li>• Federazione Russa</li> <li>• Ucraina</li> </ul>

Dal 2015 si assiste ad una domanda di ufficiali in crescita dell'11%; già nel 2021 la domanda ha superato l'offerta.<sup>7</sup> Sempre dal 2015 la crescita della popolazione marittima femminile è stata del 45%. Le donne rappresentano tuttavia una minima parte dei lavoratori (1,28%).

<sup>6</sup> Il numero totale della popolazione marittima e la relativa composizione di genere sono relativi al 2021. La provenienza geografica è stata ricavata dal rapporto ICS, *Global Supply and Demand for Seafarers*, (<http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade/global-supply-and-demand-for-seafarers>), aggiornato al 2019.

<sup>7</sup> [World faces shortage of merchant sailors to crew ships](#), (Reuters, 28/07/2021).



## Bandiere di comodo

Tale volatilità è rappresentata da un fenomeno ben preciso, le “bandiere di convenienza” o di comodo, che costituiscono un fattore di rischio ulteriore per gli stessi lavoratori. Si parla di *flag of convenience* (FoCs) quando la nazionalità del proprietario della nave non coincide con la bandiera “battuta” dall’imbarcazione, che corrisponde a quella dallo stato in cui quest’ultima è stata registrata. Capita spesso che le navi siano “immatricolate” in ordinamenti che non hanno alcun legame territoriale con la proprietà dello scafo, con i suoi operatori o l’equipaggio. Questa pratica si rivela molto vantaggiosa: adottare una bandiera di comodo significa minori costi di registrazione ed esenzione, o comunque notevole sgravio, dal pagamento di tasse, oltre che facilitazioni che riguardano più direttamente la sicurezza delle navi. L’armatore può impiegare personale marittimo a bassi costi, con salari esigui, ed evitare il controllo da parte dello Stato di bandiera sugli standard minimi di sicurezza del vascello. Per gli imprenditori marittimi le bandiere di comodo sono un «perverso incentivo ad andare alla ricerca dei registri più permissivi, con i prezzi più bassi e le regole ridotte al minimo»;<sup>8</sup> è questo che gli permette di offrire prezzi estremamente concorrenziali per il settore, il tutto, ovviamente, a spese innanzitutto dei lavoratori.



I 20 principali “Stati di bandiera” - <https://opensea.pro/blog/flags-of-convenience> - al 01/01/2017

Questo esteso fenomeno ha una storia lunga, legata alle guerre, allo schiavismo e alla pirateria, ma è iniziato nella sua forma moderna con il registro aperto panamense del 1916,<sup>9</sup> che lasciava la libertà a qualsiasi proprietario di registrare la propria nave nel paese del celebre canale. Oggi i registri più comuni sono quelli di Panama, delle isole Marshall e della Liberia, tre paesi non esattamente noti per la loro affidabilità in campo legale. L’adozione

<sup>8</sup> Ian Urbina, *Le navi e i marinai abbandonati in mare*, Internazionale 1383, 6/11/2020.

<sup>9</sup> John Lancaster, *La globalizzazione naviga nei container*.

delle FoCs è così diffusa che sei sole bandiere controllano il 77% del totale delle navi registrate sotto bandiere di convenienza,<sup>10</sup> mentre il fenomeno non dà alcun segno di arresto, come dimostrano gli andamenti dei cambi di bandiera degli ultimi 15 anni.<sup>11</sup>

L'ITF (International Transport Workers' Federation) è l'organizzazione internazionale, fondata a Londra nel 1896, che raggruppa più di 600 sigle sindacali operanti nel settore dei trasporti. È presente in 149 paesi, con un'affiliazione globale di circa 19 milioni di persone che operano nel settore dei trasporti. L'ITF tutela gli interessi dei sindacati dei lavoratori in quegli organi (ILO, IMO, ICAO) che prendono decisioni che hanno ripercussioni sul loro lavoro, le condizioni di impiego, la sicurezza del settore.

Un'importante azione di contrasto rispetto all'uso delle FoCs viene condotta attraverso campagne di sensibilizzazione dall'ITF.<sup>12</sup> L'ITF si occupa dell'assistenza giuridica su condizioni contrattuali e sociali dei marittimi, con un'attenzione particolare rivolta proprio a quelli imbarcati sulle navi battenti "bandiere di convenienza". Qualora, andando a bordo o da dirette testimonianze, si ravvisino problematiche per quanto riguarda le condizioni lavorative, si attiva l'intervento dell'Ispettore ITF secondo la suddivisione di specifiche aree territoriali di competenza. In aggiunta agli interventi diretti di ispezione e a bordo o di consulenza, l'ITF svolge un ruolo importante nella promozione dei diritti dei lavoratori marittimi, attraverso campagne di sensibilizzazione e solidarietà che coinvolgono tanto le organizzazioni sindacali nazionali ad esso affiliate, quanto tutti gli operatori che ad ogni livello cooperano per promuovere la tutela e il benessere dei lavoratori dei trasporti. Oltre all'ITF, anche altri enti vigilano promuovendo la pubblicazione di report e classifiche sulla *performance*, ossia

sull'affidabilità, delle diverse bandiere di comodo. Il Paris MoU, un'organizzazione navale internazionale che monitora e regola il traffico marittimo nelle acque europee, classifica le navi e le loro bandiere a seconda del livello di rischio<sup>13</sup> - che ha a che fare con età della nave, provenienza, rispetto degli standard delle condizioni lavorative e di vita dell'equipaggio - e offre ai marittimi, direttamente sul proprio sito, uno strumento per calcolare quello delle navi su cui lavorano. Anche l'ICS, International Chamber of Shipping, diffonde periodicamente report aggiornati sulle performance degli stati bandiera. Va detto che nell'ultimo report si mostra come ad oggi anche alcuni stati che offrono registri aperti garantiscono finalmente standard lavorativi soddisfacenti.<sup>14</sup>

<sup>10</sup> Cfr. [Flags of convenience: why do shipowners prefer them and what is the charterer's position?](#)

<sup>11</sup> Si veda, a titolo di esempio, i cambi di bandiera negli ultimi 15 anni ([Ship Breaking Platform](#)).

<sup>12</sup> Per un elenco delle bandiere di comodo, si veda [ITFGlobal - Flags of convenience](#).

<sup>13</sup> [Paris MoU](#): "Paris Memorandum of Understanding on Port State Control". Stipulato a Parigi il 26 gennaio 1982 tra le autorità marittime di 27 paesi europei e del nord Atlantico, è un protocollo d'intesa sul Controllo dello Stato di approdo (PSC, Port State Control), che è l'attività di ispezione svolta dalle autorità portuali sulla verifica di conformità delle navi mercantili e la loro rispondenza agli standard minimi di navigazione e sicurezza imposti dalle convenzioni internazionali (Vedi *Glossario*).

<sup>14</sup> Cfr. [Performance delle diverse bandiere, report 2020/2021](#), International Chamber of Shipping.

<b>La classifica della correttezza (Internazionale n. 1384) Fonte: Paris MoU</b>		
<i>I paesi le cui navi hanno ottenuto i migliori punteggi dopo le ispezioni e i fermi tra il 2017 e il 2019</i>	<i>I paesi le cui navi hanno ottenuto i peggiori risultati dopo le ispezioni e i fermi tra il 2017 e il 2019</i>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Regno Unito</li> <li>2. Norvegia</li> <li>3. Bahamas</li> <li>4. Paesi Bassi</li> <li>5. Danimarca</li> <li>6. Isole Marshall</li> <li>7. Singapore</li> <li>8. Hong Kong (Cina)</li> <li>9. Giappone</li> <li>10. Bermuda</li> </ol>	<p><b>Rischio alto</b></p> <p><b>Rischio medio-alto</b></p> <p><b>Rischio medio</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Comore</li> <li>2. Albania</li> <li>3. Togo</li> <li>4. Moldavia</li> <li>5. Tanzania</li> <li>6. Ucraina</li> <li>7. Palau</li> <li>8. Belize</li> <li>9. Sierra Leone</li> <li>10. Mongolia</li> <li>11. Saint Kitts and Nevis</li> <li>12. Isole Cook</li> <li>13. Tunisia</li> </ol>

### **L'abbandono delle navi**

Bandiere di convenienza, armatori che registrano navi in stati dall'altra parte dell'oceano e le danno in concessione a compagnie di un altro continente, rendono il settore del trasporto marittimo potenzialmente fragile da un punto di vista giuridico. La stessa *Ever Given*, la nave che ha bloccato i traffici di Suez, è un esempio chiaro della sempre maggiore internazionalizzazione delle strutture proprietarie e giuridiche attorno a cui sono costruite le imbarcazioni. L'ormai celebre nave è stata costruita dalla compagnia giapponese Imabari ed è di proprietà di una società da essa controllata; entrambe fanno capo alla stessa famiglia, gli Higaki, che tuttavia non gestisce direttamente lo scafo, che è noleggiato al colosso del trasporto marittimo Evergreen Marine, con sede a Taiwan. Questa società ha affidato a sua volta le operazioni logistiche ad una azienda tedesca con sede ad Amburgo; quindi la nave è tedesca? Non proprio, perché la *Ever Given* batte bandiera panamense, mentre l'equipaggio è prevalentemente di nazionalità filippina.

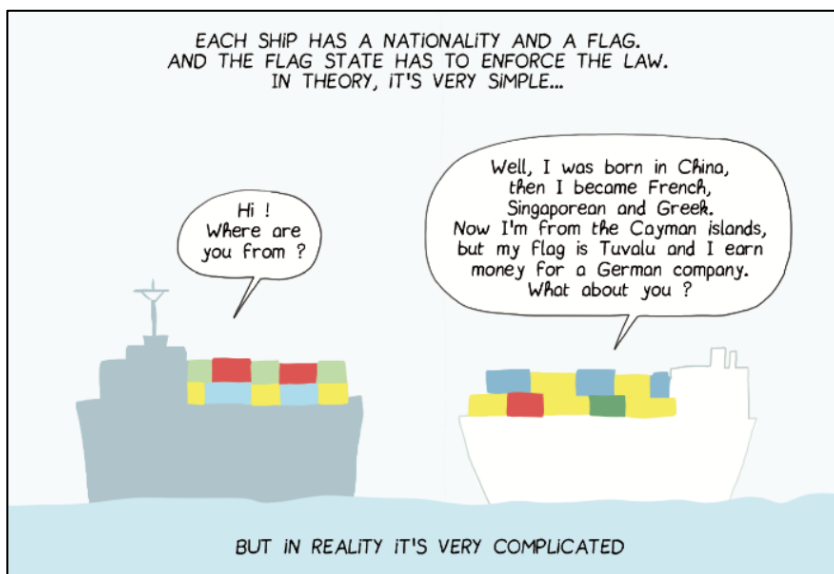
Queste imbarcazioni, con tutto ciò che sta dietro al loro operato, sono in una certa misura un simbolo della realtà sempre più globale e liquida in cui viviamo. «Il trasporto marittimo oggi fa di tutto per rendersi il più apolide possibile»,<sup>15</sup> senza un preciso radicamento territoriale: una Babele di leggi, regolamenti, lingue e merci che fatica a prevenire gli abusi e rende più difficile l'accertamento dell'identità dei responsabili. Come scrive Rose George, «con chi te la puoi prendere quando lavori per un'agenzia di gestione del personale di Manila su una nave

---

<sup>15</sup> John Lancaster, *La globalizzazione naviga nei container*.

di proprietà di uno statunitense che batte bandiera panamense ed è gestita da un cipriota in acque internazionali?».

Queste criticità emergono tutte assieme nei casi di abbandono delle navi, un fenomeno considerato eccezionale che ha però raggiunto numeri consistenti in conseguenza della crisi economica mondiale. Può accadere che un'imbarcazione rimanga ferma in porto a causa di



avarie o controlli da parte degli organi deputati alle ispezioni per verificare il rispetto delle norme, oppure che sia addirittura sequestrata dai governi in seguito a controversie su servizi e pagamenti. In questi casi talvolta i proprietari decidono di abbandonare l'imbarcazione e l'intero equipaggio al loro destino. L'abbandono delle navi si trasforma immediatamente anche in abbandono di persone e un settore economico apolide e deterritorializzato come questo scopre improvvisamente che i marittimi apolidi non sono. Essi hanno una storia e un luogo in cui sono radicati, a differenza delle merci e dei container, per cui è sempre meno importante dove sono prodotti e da chi, a patto che siano venduti e trasportati a costi bassi e guadagni massimali. I marittimi hanno invece una famiglia e degli affetti, qualcuno che li attende in un posto ben preciso del mondo e che sovente ha la necessità urgente del loro stipendio per poter tirare avanti. Tutti questi aspetti sono cruciali nei casi di abbandono: i lavoratori dovrebbero continuare a percepire il compenso, ma di solito i proprietari delle navi cessano di erogarlo; a peggiorare la situazione subentra anche il divieto di scendere a terra fintanto che l'imbarcazione è bloccata in porto, mentre a bordo non è raro che scarseggino le provviste e magari alcune apparecchiature non funzionino. I marinai sono così costretti ad aspettare anche alcuni mesi prima di poter tornare a casa e potersi dedicare alla ricerca di una nuova occupazione. La disperazione di trovarsi a bordo senza un termine preciso, con

altre persone di nazionalità diversa e senza cibo o acqua potabile, ha spinto alcuni marinai al suicidio.<sup>16</sup>

Un database creato dall'ITF e dall'ILO<sup>17</sup> indica che tra il 2004 e il 2018 quasi cinquemila marinai sono stati abbandonati sulle loro navi in quasi 400 episodi diversi. Le negligenze delle grandi aziende, la debolezza dei registri, i rigidi controlli sull'immigrazione che intrappolano su navi fatiscenti gli equipaggi abbandonati, rendono i marittimi una forza lavoro poco autonoma, in balia di funzionari amministrativi, portuali e delle autorità per le migrazioni, contribuendo a disegnare un quadro che le normative anti-Covid su prevenzione e quarantene non hanno certo migliorato.<sup>18</sup> L'enfasi che, dopo l'11 settembre 2001, le autorità nazionali - sotto pressione di quelle statunitensi - hanno posto sulla security delle aree portuali e dei mezzi navali piuttosto che sulla safety del lavoro marittimo ha aggiunto nuovi fattori di discrezionalità ai molti cui già sono sottoposti i lavoratori del mare, tanto che spesso la presunta tutela della security si traduce in forti limitazioni alla libertà di circolazione delle persone tra porto e città e all'interno delle stesse aree portuali. È un'ulteriore conferma di ciò che sta avvenendo su scala globale, dov'è ben visibile la generalizzazione degli uomini come merce. Le merci vengono sommariamente distinte per tipo di imballaggio, gli uomini per gerarchie etniche e linguistiche, le merci povere con marinai precari e malpagati, quelle ricche con le migliori professionalità. Unica differenza: nessuna categoria di merci è blacklisted, neppure quelle pericolose o illegali; mentre al contrario si allungano le liste dei marinai indesiderati cui è impedito imbarcarsi o scendere nei porti. Gli abbandoni non sono tuttavia privi di conseguenze e spesso i rischi maggiori possono provenire dalle stesse merci: la recente esplosione al porto di Beirut, in Libano, il 4 agosto 2020, è stata provocata da un carico di 2750 tonnellate di nitrato di ammonio immagazzinato temporaneamente dalle autorità del paese in un hangar, dopo che il proprietario della nave che lo trasportava aveva perso interesse nell'imbarcazione, in seguito a problemi tecnici durante il transito nella capitale libanese. Nell'incidente hanno perso la vita più di 220 persone.

---

<sup>16</sup> Elizabeth Braw, *In balia dei padroni del mare*, Internazionale 1414, 18/06/2021.

<sup>17</sup> ILO e ITF hanno creato un [database](#) per la segnalazione e il monitoraggio degli episodi di abbandono delle navi.

<sup>18</sup> Ian Urbina, *Le navi e i marinai abbandonati in mare*, Internazionale 1383, 06/11/2020.

## Le normative

Il settore marittimo presenta un alto grado di specificità sia per quanto concerne la tipologia di lavoro a bordo delle navi mercantili, sia per quanto riguarda la normativa che lo regola. Il grande sviluppo che si è registrato su scala globale del trasporto marittimo negli ultimi 20 anni ha portato alla formazione di un corpus di normative e convenzioni internazionali atte a regolamentare gli aspetti più significativi del rapporto di lavoro marittimo e degli standard di sicurezza delle navi e del lavoro a bordo.

Tra le più importanti vi sono:

- SOLAS ([International convention for the safety of life at sea](#) - 1974);
- MARPOL ([International Convention for the Prevention of Pollution from Ships](#) - 1973);
- STCW ([International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers](#) - 1978);
- SAR ([International Convention on Maritime Search and Rescue](#) - 1979);

Come si è tuttavia già accennato, l'applicazione di tali norme è possibile solo qualora lo Stato di Bandiera abbia ratificato le relative Convenzioni internazionali, e l'unico sistema di monitoraggio rispetto agli standard minimi di sicurezza rimane ad oggi l'ispezione della nave battente bandiera estera da parte delle Capitanerie di Porto (attività di PSC: Port State Control, cfr GLOSSARIO).

Un importante passo avanti al fine di garantire uno standard di garanzie di base rispetto alla sicurezza della navigazione e del lavoro marittimo, è avvenuto con l'entrata in vigore di una convenzione internazionale adottata nel 2006 nel corso di una conferenza dell'ILO (International Labour Organization, cfr GLOSSARIO). Si tratta della **MLC 2006** (Maritime Labour Convention)<sup>19</sup> che è entrata in vigore dodici mesi dopo la registrazione della ratifica di almeno 30 Stati Membri, rappresentanti un totale pari al 33% della stazza lorda della flotta mercantile mondiale, requisito raggiunto nell'agosto 2012. L'Italia non ha aderito immediatamente alla Convenzione, ma ha in qualche modo anticipato nei fatti le clausole inerenti il sistema dei servizi di accoglienza nei porti, con l'istituzione nel 2006 del Comitato Nazionale per il Welfare della Gente di Mare. Ha poi ratificato la MLC il 19/11/2013, con inizio di applicazione il 19/11/2014.

La MLC 2006 stabilisce strumenti di tutela e di promozione del lavoro svolto dal personale marittimo di tutto il mondo assicurando loro condizioni di vita e di lavoro sicure all'interno della nave (safe and secure) ma anche l'accesso alle strutture di assistenza a terra. La MLC 2006 prescrive il diritto dei marittimi a condizioni dignitose di lavoro sotto una pluralità di aspetti e di essere facilmente compresa e implementata e ha l'obiettivo di essere recepita a livello globale. Una volta entrata in vigore infatti, tutte le navi che si spostano a livello internazionale (tranne minime eccezioni come le navi da guerra), devono ottemperare ai requisiti previsti dalla MLC, indipendentemente dal fatto che gli Stati di bandiera l'abbiano ratificata o meno. Così come tutte le navi saranno soggette ad ispezione, con facoltà per gli

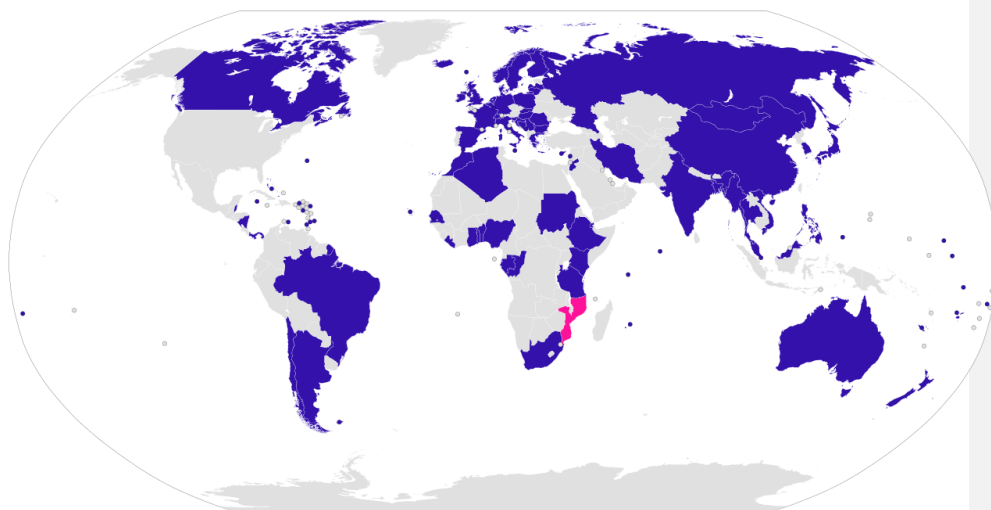
---

<sup>19</sup> [ILO - Maritime Labour Convention \(2006\)](#)

Percorso di approfondimento sul tema del lavoro marittimo - Educazione alla mondialità

ispettori di detenere le navi che risultino inadempienti ai dettami della citata Convenzione. Purtroppo i proprietari che vogliono abbandonare le loro navi possono scegliere di transitare astutamente per i porti che appartengono a quei paesi che non hanno ratificato il documento.

Maritime Labour Convention, paesi in cui è in vigore (**blu**) e che hanno aderito ma in cui non ancora in vigore (**magenta**) Fonte *Wikipedia*.





## Il trasporto marittimo in Italia

Secondo i dati relativi all'anno 2018 presi in esame dall'Istat nell'annuario 2020,<sup>20</sup> il trasporto marittimo di merci nei porti italiani ha superato il mezzo miliardo di tonnellate, di cui il 62,2 per cento è costituito dalle merci sbarcate e la restante quota da quelle imbarcate. Rispetto all'anno precedente le merci complessivamente movimentate sono aumentate del 5,6 per cento. Il porto di Trieste continua a essere il primo porto italiano per tonnellate di merci movimentate nel 2018 (oltre 57 milioni), seguito dal porto di Genova.

Analizzando il traffico portuale delle merci, l'annuario Istat segnala che il movimento internazionale, che costituisce la parte più consistente del trasporto marittimo di merci (60,8 % del totale) è stato di 305 milioni di tonnellate, registrando un aumento annuo dell'11,1%. Diminuisce invece dell'1,8% il cabotaggio di merci; complessivamente si trasportano quasi 197 milioni di tonnellate di merci che circolano all'interno dei porti italiani. Una larga fetta, quasi la metà, delle merci trasportate è composta da prodotti petroliferi, che rappresentano il 29% del cabotaggio e il 46% del traffico internazionale. I porti del Nord-est e delle Isole si confermano quelli della Penisola con una più marcata vocazione al traffico internazionale. Se invece si allarga l'analisi instaurando un confronto con gli altri porti europei, nel 2018, per quanto concerne il trasporto marittimo delle merci, l'Italia si colloca al secondo posto, preceduta solamente dai Paesi Bassi, mentre in termini di incidenza percentuale sul totale delle merci imbarcate e sbarcate in Europa, l'Italia passa dal 13,2 per cento del 2011 al 12,3 per cento del 2018.

Va infine sottolineato che la pandemia di Covid ha avuto un profondo impatto su tutto il settore; le oscillazioni pesanti e non sempre prevedibili della domanda e dell'offerta dovute all'incerta situazione internazionale, hanno provocato una generale contrazione dei traffici; in Europa, secondo i dati raccolti dall'Eurostat, l'Italia nel secondo trimestre del 2020 ha visto calare il volume delle merci movimentate del 40,8%, preceduta fra gli stati del continente dalla sola Malta, a fronte di una diminuzione del 17% se si considerano tutti i principali porti dell'UE.<sup>21</sup>

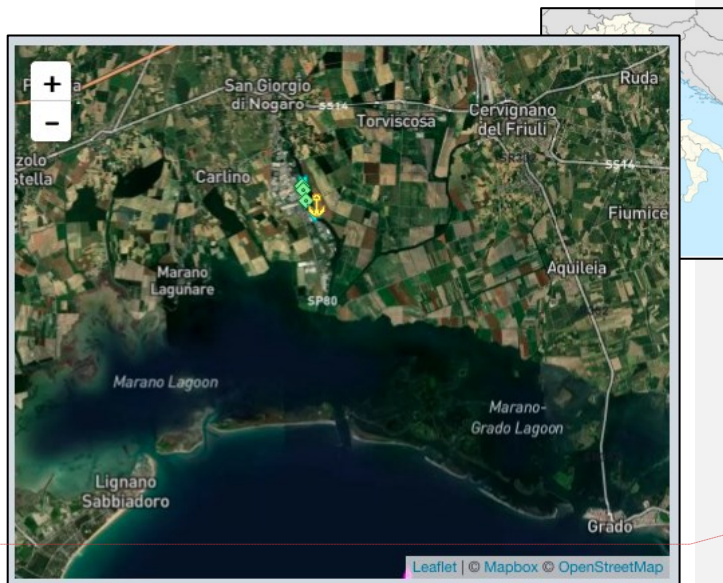
<sup>20</sup> Istat, [Annuario statistico italiano 2020: trasporti e telecomunicazioni](#).

<sup>21</sup> [Trasporti: il settore marittimo cala del 17% in Ue, in Italia -40,5%](#) (Ansa, 11/01/2021).

### Porto Nogaro

Porto Nogaro rappresenta l'unico porto attivo della Provincia di Udine ubicato nel comprensorio industriale dell'Aussa Corno. Si tratta di uno scalo fluviale cui si accede dal mare Adriatico attraverso due canali e che si articola in tre strutture, due pubbliche: Porto Vecchio e Porto Margreth ed una banchina privata cui si accede tramite il canale Banduzzi, che misura circa 1,5 miglia. Porto Vecchio ha uno sviluppo di banchina di 400 m, mentre Porto Margreth può beneficiare di una superficie di 860 m. La distanza totale tra lo sbocco al mare e la banchina Margreth a cui si accede tramite un canale translagunare e un canale fluviale navigabile (fiume Corno) è di circa 6 miglia.

L'area di porto Nogaro comprende inoltre 36 ettari di piazzali portuali infrastrutturali, con raccordo ferroviario, aree di stoccaggio e magazzini coperti, sui quali si movimentano attualmente circa 1 milione di tonnellate di merci varie,<sup>22</sup> restando ben lontani dai 1,7 milioni di merci in transito prima della crisi industriale. Per quanto attiene alla tipologia di merci movimentate, prevalgono i semilavorati metallici e merci alla rinfusa (sabbie), mentre per gli imbarchi oltre ai semilavorati metallici vengono trattati anche legnami, pannelli di legno e colli eccezionali.



**Commentato [2]:** Porto Nogaro, carichi sfusi e basso pregio (cfr. Siligato)

<sup>22</sup> [Aussa Corno - Porto Nogaro.](#)

## Sistema di welfare marittimo

### Apostolato del mare

Le associazioni locali o nazionali dell'*Apostolatus Maris* sono conosciute con diversi nomi: Apostolato del Mare in Italia, *Apostleship of the Sea* nei paesi di lingua inglese; *Apostolat de la Mer* nei paesi francofoni (eccetto in Francia, dove viene chiamato *Mission de la Mer*); *Apostolado del Mar* nei paesi di lingua spagnola, UtumewaBahari in Swahili, ecc. I centri o club di accoglienza dei marittimi diretti dall'*Apostolatus Maris* in tutto il mondo sono noti come *Stella Maris*.

Già prima del 1900 la necessità di fornire assistenza spirituale, sociale e materiale agli equipaggi che facevano sosta nei grandi porti del Nord Europa, del Nord America e

dell'Australia, viene raccolta da diverse iniziative missionarie cattoliche. Questa attività, nata spontaneamente, trova un primo riconoscimento ufficiale il 4 ottobre 1920 a Glasgow, quando ad opera di un padre gesuita viene fondato il primo ramo dell'Apostolato del Mare, che riceverà approvazione e incoraggiamento ufficiale da parte della Chiesa due anni più tardi. In Italia l'Apostolato del Mare nasce nel 1932 a Genova, per diventare poi parte del ministero pastorale della Chiesa al termine del secondo Conflitto mondiale. Quanto all'Italia, nel settembre del 1942 si tenne a Roma il Primo Congresso dei delegati diocesani; in quella occasione venne approvato il primo statuto della Stella Maris.



Nuovo logo *Stella Maris*, presentato in occasione del centenario dell'associazione (2020).

In questi anni allo Statuto iniziale sono state apportate le dovute modifiche, ma l'intenzione fondamentale è rimasta quella delle origini: testimoniare l'attenzione della Chiesa nei confronti delle dure condizioni di vita e di lavoro dei marittimi. Nello spirito del Motu Proprio *Stella Maris* di Giovanni Paolo II (31/01/1997), l'Associazione persegue il fine di accogliere, curare ed assistere socialmente, materialmente, spiritualmente e moralmente i marittimi, i naviganti e i loro familiari, nonché tutti coloro che rientrano nella definizione di "gente di mare" del citato Motu Proprio (art. II § 1, lett. c).

Stella Maris promuove iniziative per la formazione degli Associati all'esercizio dell'apostolato specifico dei laici; favorisce l'attuarsi di iniziative di promozione sociale e di tutela dei diritti della persona, come pure azioni caritative, educative e formative nel rispetto della dignità della persona, con particolare attenzione ai casi di malattia, debolezza, emarginazione, sofferenza e solitudine sociale, che sono intensificati dalle peculiari

condizioni di vita e dalla lontananza dei naviganti dalla comunità familiare e sociale di appartenenza. In generale, l'Associazione darà vita ad ogni iniziativa che si iscriva nella dimensione della carità e della dottrina sociale trasmessa dal Magistero della Chiesa Cattolica, in comunione con la Chiesa locale e gli orientamenti dell'Ufficio Nazionale per l'apostolato del mare della CEI. A livello internazionale l'alta direzione di quest'Opera della Chiesa è demandata al Pontificio Consiglio per i Migranti e gli Itineranti, mentre all'interno del contesto italiano nel 1987 l'A.M.I. (Apostolato del Mare Italiano) entra come settore della Fondazione Migrantes della Conferenza Episcopale Italiana. Nel marzo 2012, il Consiglio permanente della C.E.I. converte l'AMI da settore pastorale della Fondazione Migrantes a Ufficio in seno alla Segreteria Generale della stessa. In Italia questa particolare attenzione pastorale alla Gente di Mare è declinata in due aree di intervento:

- attraverso i cappellani di bordo, sacerdoti continuamente impegnati ad accompagnare gli equipaggi, come segno di una Chiesa itinerante che li segue nei lunghi imbarchi lontano da casa;
- nei Centri Stella Maris: piccoli punti di accoglienza e supporto per i marittimi in transito nei vari porti italiani;

Sono 20 le Associazioni Stella Maris attualmente presenti nelle Diocesi a servizio della gente di mare.

Nell'ottobre 2020 è stato festeggiato il centenario dalla fondazione in una congiuntura storica molto particolare. Il cardinal P. Turkson, prefetto del Dicastero per il Servizio dello Sviluppo Umano Integrato, ha ringraziato le centinaia di cappellani e volontari impegnati in circa 300 porti e che ogni anno assistono oltre un milione di marittimi, realizzando almeno 70mila visite di navi. Ma ha poi rivolto un accorato appello alle autorità internazionali a cooperare affinché siano rispettati i diritti dei marinai, che a causa del Covid hanno visto lievitare oltre i limiti stabiliti dalla MLC la permanenza in mare e la loro lontananza dagli affetti.<sup>23</sup>

### **Centri Stella Maris e Federazione nazionale**

La Federazione Nazionale Stella Maris nasce nel 2006, per volontà delle associazioni Stella Maris nei diversi porti italiani, allo scopo di creare un ente di supporto tecnico, pratico e logistico allo svolgimento delle attività e dei servizi per la Gente di Mare, consentendo a cappellani e volontari un maggior impegno pastorale, senza troppi carichi a livello burocratico. La nascita dell'ente ha consentito di avere una struttura dedicata a sviluppare attività e servizi per gli associati che nessuna associazione avrebbe potuto, individualmente, realizzare. In particolare la creazione di supporti informativi elettronici comuni e il lavoro di coordinamento degli interventi per i marittimi abbandonati.

I Centri Stella Maris, presenti come quello di Porto Nogaro sono attivi anche nel promuovere nel territorio di riferimento, una vera cultura dell'ospitalità senza frontiere". Tutto questo attraverso gesti concreti di solidarietà e momenti di incontro e riflessione comune, per far

---

<sup>23</sup> [100 anni di Stella Maris. Turkson: aiutiamo i marittimi bloccati a riunirsi alle famiglie](#), Vatican News, 28 settembre 2020.

conoscere la realtà del “popolo del mare” e abbattere il muro dell’indifferenza che troppo spesso rende i marittimi “presenze fugaci e invisibili” entro le nostre comunità.

#### ***Comitato Nazionale e Comitati locali welfare***

A livello centrale, l’esigenza di un’azione integrata al fine di promuovere e tutelare il benessere dei lavoratori marittimi in transito nei porti italiani, ha trovato una concreta risposta nella creazione di un sistema strutturale di welfare che vede la partecipazione di soggetti Istituzionali e non, impegnati a vario titolo nella tutela del benessere dei lavoratori marittimi: questi hanno fondato nel 2006 il Comitato Nazionale per il welfare della Gente di Mare. Molti organismi di welfare sono poi sorti nei diversi porti italiani, coinvolgendo enti, istituzioni e associazioni locali nella creazione di una rete di solidarietà e sostegno rivolta alla Gente di Mare.

Simili organismi, espressioni locali del Comitato Nazionale, fungono da raccordo e coordinamento tra tutti i soggetti coinvolti nel settore dei trasporti marittimi, affinché vengano perseguite le finalità di tutela del benessere dei marittimi che transitano nei porti, al di là di ogni distinzione di appartenenza nazionale, religiosa, sociale, culturale, politica.

I Comitati locali sono promotori di iniziative di sensibilizzazione della pubblica opinione rispetto alla questione del welfare marittimo, coinvolgendo a tal fine Istituzioni, soggetti privati del settore e non, oltre alla stessa società civile. I Comitati territoriali partecipano ad iniziative di raccordo con gli altri Comitati locali presenti sul territorio italiano e con il Comitato Nazionale, facendosi portavoce delle esigenze specifiche della propria realtà portuale. Nel caso si verificassero situazioni a carattere di emergenza (ad esempio, casi di fermo nave), il Comitato nazionale metterebbe in atto interventi di sostentamento in favore dei Comitati locali e della realtà portuale ad esso collegata, in virtù del principio di sussidiarietà.

## Gli effetti della pandemia

La pandemia di Covid ha avuto un profondo impatto sui mercati e sugli equilibri economici mondiali, portando alla luce del sole il ruolo fondamentale ma anche precario delle filiere di distribuzione che trasportano beni e materiali dai luoghi di produzione alle nazioni di vendita e acquisto. Le aziende e le attività economiche stanno attraversando un generalizzato periodo di crisi delle forniture di prodotti e materie prime; a causa del Covid si sta infatti assistendo a una dilatazione globale dei tempi di consegna delle merci, che si associa ad un aumento dei costi di trasporto. Il ritardo nella consegna della componentistica ha costretto diverse industrie a tagli importanti della produzione, che hanno avuto degli effetti sul mercato del lavoro e sui lavoratori, oltre che sulle abitudini di acquisto delle persone e sulla tenuta più generale dei prezzi, con lo spettro dell'inflazione che fa capolino nei maggiori consessi economici del mondo. Carenze e ritardi nella realizzazione di alcuni tipi di prodotti hanno reso impossibile fabbricarne altri, in quello che in gergo tecnico è chiamato "effetto frusta", che si verifica quando minime variazioni nelle ordinazioni di un bene di consumo producono effetti notevoli sulla produzione, lo stoccaggio e l'impiego di materie prime. L'effetto frusta a cui il sistema economico sta cercando di far fronte in questo momento è amplificato ed esteso, poiché concerne tutti i settori economici ed è legato in gran parte ai ritardi e alle difficoltà dell'apparato logistico di distribuzione.

«Il mondo ha imparato una dura lezione: le nostre economie interconnesse sono separate da lunghe distanze, e ritardi e carenze in un luogo hanno effetti a cascata in tutti gli altri. Un container che non può essere scaricato a Los Angeles perché i portuali sono in quarantena è un container che non può essere caricato di soia in Iowa, lasciando all'asciutto i compratori in Indonesia e provocando una potenziale carenza di mangimi per animali nel sudest asiatico».<sup>24</sup> Effetto frusta, *butterfly effect*, reazione a catena, sono tutte espressioni che veicolano un concetto: l'attuale assetto economico, con i suoi benefici e punti oscuri, ha generato un'estrema simpatia che unisce regioni del mondo e intreccia in questo modo i destini delle stesse persone. «Quando vi innervosite perché non c'è scelta al supermercato o scoprite che il vostro ordine online è in ritardo per inconvenienti durante il trasporto, è facile immaginare i problemi nella "rete di distribuzione" – magazzini vuoti, fabbriche chiuse, navi bloccate e camion fermi – come problemi che riguardano macchinari industriali complessi del tutto scollegati dalla nostra quotidianità».<sup>25</sup> In tutto il mondo la manodopera è il fantasma nell'ingranaggio: ma i ritardi nella forniture e nelle consegne hanno palesato che dietro ai macchinari, dentro ai magazzini e sulle navi lavorano uomini e donne in carne e ossa, che come tutti noi sono stati esposti agli effetti della pandemia; questa «ha inceppato la filiera perché rappresenta una minaccia esistenziale per le persone che ci lavorano», soprattutto in quegli stati che riforniscono di beni anche l'Occidente benestante e nei quali, a condizioni di lavoro spesso precarie e senza garanzie, si è ora sommato il rischio epidemico e una limitata possibilità di accesso ai vaccini.

<sup>24</sup> P. Goodman, K. Bradsher, *A corto di merci*, Internazionale 1429, 01/10/2021.

<sup>25</sup> A. Mull, *I più svantaggiati sono i lavoratori*, Internazionale 1429, 01/10/2021.

### ***Il futuro incerto del settore marittimo***

Il sistema logistico è in affanno e le persone che si occupano concretamente di fabbricare e trasportare i beni non riescono a tenere il ritmo di prima. Per l'economia mondiale, la fonte principale dei problemi è il trasporto marittimo. «Quando durante il lockdown gli statunitensi hanno riempito i garage di tapis roulant e le cucine di mixer, hanno creato domanda aggiuntiva per una serie di beni prodotti in Cina. Nel frattempo, però, milioni di container – i mattoni su cui si fonda tutto l'edificio del trasporto marittimo – erano in giro per il pianeta a consegnare mascherine e altri dispositivi di protezione individuale».<sup>26</sup> A questo si sono aggiunti ritardo nello scarico delle merci nei porti, statunitensi in particolari, dovuti alle quarantene per rallentare la diffusione del virus, aggravati ulteriormente da incidenti come quello della *Ever Given* del marzo 2021 che ha rallentato centinaia di navi e posticipato la consegna dei prodotti. La situazione del settore marittimo è resa ancora più grave dalla temporanea chiusura di alcuni porti cinesi, disposta dalle autorità per bloccare sul nascere, con strategie draconiane, l'insorgenza di focolai epidemici. Non è raro che le navi portacontainer aspettino al largo, a volte per mesi, per via degli ingorghi nei terminal dei container; i porti non riescono a scaricarle più rapidamente visto che mancano anche

---

<sup>26</sup> P. Goodman, K. Bradsher, *A corto di merci*.

scaricatori, magazzinieri, ispettori doganali e operai specializzati.

Su queste navi, ormeggiate al largo, i lavoratori marittimi vedono i propri tempi di permanenza in mare dilatati oltre misura, ben più degli 11 mesi fissati come limite massimo dalla MLC del 2006. Si è calcolato che ad un certo punto del 2020 c'erano circa 400 mila marinai che non potevano tornare a casa. Si sono quindi moltiplicate le voci che hanno denunciato la situazione, in particolare focalizzando l'attenzione generale sulla necessità di un ricambio degli equipaggi e, successivamente, di un accesso prioritario alle vaccinazioni per i lavoratori di un settore chiave per la fluidità degli scambi mondiali. A una risoluzione dell'Assemblea Generale dell'Onu con cui i paesi si impegnavano nel sostenere il rientro dei marinai, ha fatto seguito la *Dichiarazione di Nettuno*<sup>27</sup>, con cui le organizzazioni marittime garantivano che gli equipaggi potessero lasciare le navi e ritornare a casa in aereo alla fine del loro periodo di servizio. L'incertezza tuttavia permane, i ritardi continuano ad accumularsi e l'intero settore si prepara a fronteggiare una carenza di marinai che è già in atto e che mette a rischio le catene di rifornimento di tutto il pianeta.<sup>28</sup> In special modo in Asia la variante Delta del virus ha tagliato le gambe agli equipaggi e messo ancor più pressione ad un apparato logistico già in affanno; è comprensibile che crescano i sentimenti di disperazione dei marinai e sempre meno lavoratori (-25%) decidono di imbarcarsi.<sup>29</sup>

«Siamo dimenticati e dati per scontato», confida un marinaio in questi tempi difficili. E cosa c'è di meno umano che dimenticarsi di altre persone o, ancora peggio, di darle per scontate come riteniamo scontata l'elettricità che giunge ogni giorno nelle nostre case? L'attenzione all'altro e all'altro in quanto altro è il sentiero obbligato per cui passa l'umanizzazione della vita umana. L'ascolto delle storie e dei percorsi esistenziali di ciascuno, ma soprattutto l'essere ascoltati personalmente, è un bisogno vitale tanto quanto le necessità materiali che il settore della distribuzione marittima contribuisce a soddisfare. Quando un marinaio si sente "dato per scontato", la sua considerazione sta pendendo pericolosamente nella direzione

“Ci sono stati ripetuti appelli da parte di organizzazioni internazionali (ONU, OMI, OIL), sindacati, armatori e gruppi religiosi affinché i marittimi siano riconosciuti come "lavoratori essenziali", al fine di velocizzare i cambi di equipaggio e dare loro priorità nelle vaccinazioni. Ma pochissimi sono stati i paesi che hanno agevolato questi cambi o attuato una politica chiara riguardo le vaccinazioni. **Ciò ha messo in luce una profonda contraddizione dell'industria marittima. Da un lato, essa è altamente globalizzata ma, dall'altro, i diritti e la protezione dei marittimi sono frammentati tra diversi attori che spesso non rispondono ad alcuna regolamentazione o autorità superiore.**

Card. Turkson, *Messaggio per la domenica del mare 2021*, Dicastero per il servizio dello sviluppo umano integrale

<sup>27</sup> [Dichiarazione di Nettuno](#) - Global Maritime Forum.

<sup>28</sup> [World faces shortage of merchant sailors to crew ships](#), (Reuters, 28/07/2021).

<sup>29</sup> [SOS: Stranded and shattered seafarers threaten global supply lines](#), (Reuters, 20/07/2021).



della cosa; ciò che è scontato, come la merce che raccattiamo quasi senza farci caso dallo scaffale, diventa a poco poco invisibile, assorbito *in toto* nel processo in cui è inserito e che tuttavia non può avanzare senza di lui, per infine scomparire e scivolare nell'anonimato, in cui volti e nomi degli equipaggi sono sacrificati per concedere tutta la scena alla gloria dell'efficienza dell'organismo commerciale globale.

Un microbo (che nulla è al confronto delle tonnellate di merci e container che viaggiano per il mondo) ha tuttavia ridato visibilità e dignità alle persone, un virus invisibile ha restituito la voce ai marittimi: ma quanto sarà ascoltata?

L'epidemia e i rallentamenti provocati al sistema economico ci hanno prepotentemente rimesso di fronte all'esperienza del limite, e del limite fisico. La mancanza di container, navi e lavoratori marittimi ci costringe a guardare il fatto che non possiamo più avere tutto e subito, che l'estrema disponibilità di beni di cui beneficiavamo le nostre società aveva un costo, un peso fisico, che grava soprattutto sul settore logistico e sulla carne di chi ci lavora. Ma come risponderemo a questo bagno di realtà?

Si può pensare che in fondo si tratti semplicemente di rimettere in moto la macchina della logistica e di riportare il motore a pieni giri, magari arricchendo l'intero sistema di nuove garanzie tecnologiche che ne permettano un funzionamento ancora più rapido ed efficiente, per di più con meno rischi di prima. È la risposta economicista-aziendalista, che si pone l'obiettivo supremo di aggiornare il *business plan* delle filiere globali per diminuire i rischi futuri e massimizzare mole ed efficienza dei traffici, nonché i potenziali profitti.

Un'alternativa è la risposta della lotta politica. Si cercheranno nuove convenzioni, nuovi accordi sindacali, magari creando ennesime organizzazioni di lavoratori e *stakeholder*, (portatori di interesse) per sedersi attorno a un tavolo internazionale dove *negoziare* con le aziende maggiori garanzie lavorative ed esigere il sacrosanto rispetto dei diritti. Ma anche in questo caso il rischio è di concepire questa dialettica come l'ennesima negoziazione economica, all'interno di una logica mercantile, di puro scambio di prestazioni lavorative e diritti, i cui benefici tuttavia non raggiungeranno forse tutte le aree del mondo, e la cui conseguenza potrebbe essere l'innescare una dialettica di classe in cui la singola persona passa in secondo piano.

Infine, come estrema possibilità, rimane la reazione fondamentalista, che denuncia apocalitticamente che il sistema è totalmente sbagliato e va dunque resettato, magari infarcendo il discorso con quel po' di complottismo e poteri forti che in tempo di pandemia sono tornati di moda.

Sono tutte risposte possibili, in una certa misura auspicabili e di certo necessarie le prime due, meno la terza. L'infrastruttura economico-logistica dovrà adottare dei correttivi, dedicando maggior attenzione ai lavoratori e alle loro esigenze, che dovranno essere mediate a livello politico; tuttavia la crisi della pandemia andrà sprecata se non diverrà occasione di un più critico giudizio, di una consapevolezza diffusa della realtà in cui viviamo e di un nuovo discernimento, che si fa solo con l'incontro e l'autentico ascolto di tutti soggetti interessati, nella ricerca di un delicato equilibrio dei valori. L'epidemia ci ha mostrato come il progresso economico e tecnologico non sia un moto perpetuo, un meccanismo illimitato e senza peso. Si regge sull'ingegno, sul sudore e sulle vite di molte persone che non sono fantasmi invisibili: sarebbe bello allora che accanto a termini come efficienza, rischi, risorse, capitale,... trovasse

posto anche la parola dignità, che concerne in primo luogo l'essere visti e l'essere ascoltati, il non essere «dati per scontati»; è il riconoscimento e la custodia della dignità umana la misura di ogni autentico sviluppo. Per questo le vicende dei marittimi non fanno che riproporre l'attualità del monito e auspicio che Paolo VI consegnò al mondo mezzo secolo fa: «lo sviluppo dei popoli dev'essere integrale, il che vuol dire volto alla promozione di ogni uomo e di tutto l'uomo»,<sup>30</sup> altrimenti rischia solo di produrre benessere - anche parecchio, a volte, però, non a beneficio di tutti - o di scadere nell'ideologia, senza tuttavia generare alcuna umanizzazione.

---

<sup>30</sup> Paolo VI, *Populorum progressio*, 14.

## Per approfondire

### Articoli

- **La globalizzazione viaggia nei container** ([Internazionale n. 1408](#)).
- **In balia dei padroni del mare** ([Internazionale n. 1414](#)).
- **Le navi e i marinai abbandonati in mare** ([Internazionale n. 1383](#)).
- **In viaggio verso il futuro a bordo di un cargo** ([Internazionale.it](#)).
- **La mia vita in mare** ([Internazionale n. 1420/21/22](#)).
- **A corto di merci** ([Internazionale n. 1429](#)).
- **I più svantaggiati sono i lavoratori** ([Internazionale n. 1429](#)).
- **Serve un cambio di mentalità** ([Internazionale n. 1429](#)).
- **Brutte notizie per Natale** ([Internazionale n. 1429](#)).
- **SOS: Stranded and shattered seafarers threaten global supply lines** ([Reuters, 20/07/2021](#)).
- **World faces shortage of merchant sailors to crew ships** ([Reuters, 28/07/2021](#)).

### Monografie e report

- R. George, **Deep sea and foreign going**, Granta Books, 2014.
- Apostolato del mare e aereo in Italia (a cura di ), **Il benessere dei lavoratori in mare**, Edizioni Redazione, 2010.
- UNCTAD, **Review of maritime transport 2020** ([disponibile online](#)).
- M. Levinson, **The box. La scatola che ha cambiato il mondo**, Egea, 2021.
- D. Sacchetto, **Fabbriche galleggianti. Solitudine e sfruttamento dei nuovi marinai**, Jaca Book, 2009.
- AA. VV., **Marittimi abbandonati - né in terra né in mare**, Edizioni Redazione, Genova, 2010.
- V. Zanin, **I forzati del mare**, Carocci, 2007.
- Giovanni Paolo II, **Stella Maris** (Motu Proprio - [31/01/1997](#)).

### Video

- **I padroni del mare** - Petrolio, Rai 1 ([Raiplay](#)).

### Sitografia

- **IMO** - [International Maritime Organization](#)
- **ILO** - [International Labour Standards on Seafarers](#)
- **ITF** - [International transport workers' federation - seafarers](#)
- **ICS** - [International chamber of shipping](#)
- **Paris Mou**
- **Stella Maris**

## Glossario

- **AGENTE MARITTIMO RACCOMANDATARIO** (*ship agent*): riferimento a terra dell'armatore o del vettore (colui che impiega la nave in attività di trasporto, può essere l'armatore stesso o un noleggiatore), con l'incarico di intraprendere a loro nome una serie di atti giuridici e operazioni materiali. Il Codice della Navigazione del 1942 (artt. 287 – 291) ne definisce una prima disciplina organica esplicitando che il raccomandatario marittimo rappresenta un mandatario con rappresentanza cui sono devolute una serie di attività tipiche del campo marittimo e portuale.
- **ARMATORE**: colui che esplica sotto il proprio nome e la propria responsabilità, l'esercizio della navigazione. Spesso coincide con il proprietario, ovvero col titolare del diritto di proprietà della nave e come esso può rappresentare anche il vettore, ovvero colui che impiega la nave in attività di trasporto.
- **ASSOPORTI** (Associazione dei Porti Italiani): associazione che rappresenta complessivamente circa 40 porti italiani tramite l'adesione di Autorità Portuali, Camere di Commercio, Industria, Artigianato, Agricoltura e le loro Aziende Speciali Portuali e Consorzi Volontari, l'Unione italiana delle Camere di Commercio. Assoporti ha funzione di rappresentanza dei porti associati presso le Pubbliche Autorità e offre al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, come agli altri Ministeri interessati e all'Unione Europea, ogni utile consultazione e contributo sulle tematiche portuali.
- **AUTORITÀ PORTUALE**: ente con personalità giuridica di diritto pubblico, autonomia finanziaria e di bilancio, istituito con la L. 84/1994. I compiti affidati all'A.P. sono i seguenti: indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle attività commerciali e industriali esercitate nei porti, con poteri di regolamentazione e di ordinanza anche in riferimento alla sicurezza rispetto ai rischi di incidenti connessi a tali attività.
- **CABOTAGGIO**: trasporto marittimo all'interno dei confini nazionali o comunque entro determinati limiti. Nei trasporti terrestri viene usato per indicare il trasporto effettuato in uno stato ospitante senza disporre di una sede o di un altro stabilimento.
- **CAPITANERIA DI PORTO – GUARDIA COSTIERA**: corpo della Marina Militare che svolge compiti e funzioni collegate prevalentemente all'uso del mare per fini civili e con dipendenza funzionale da vari ministeri quali il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per le funzioni collegate all'uso del mare per attività connesse con la navigazione commerciale e da diporto. Principali attività: ricerca e soccorso in mare (SAR), sicurezza della navigazione (PSC), protezione dell'ambiente marino, controllo sulla pesca marittima. Il corpo risulta inoltre amministrazione periferica delle funzioni statali tra le altre in materia di formazione del personale marittimo, iscrizione del naviglio mercantile e da pesca. Il Corpo delle Capitanerie di Porto è articolato in una struttura centrale (che fa capo al comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto) e una periferica articolata in diversi comandi periferici lungo gli 8.000 km di coste nazionali.
- **FoC (Flag of Convenience)**: bandiere di comodo/convenienza o bandiere ombra. Accade allorché la nazionalità della bandiera issata dalla nave non coincide con la nazionalità dell'armatore.

- **ICSW** (The International Committee on Seafarers' Welfare): organizzazione internazionale che riunisce le diverse organizzazioni che operano nel campo del welfare dei marittimi. Istituito nel 1976 il Comitato si occupa dei problemi relativi ai bisogni, alle sofferenze e avversità dei marittimi senza distinzione di origine o appartenenza sociale, politica, religiosa, di genere.
- **ILO** (International Labour Organisation): agenzia delle Nazioni Unite istituita nel 1919 (parte del trattato di Varsavia), il cui obiettivo principale è quello di creare standard di lavoro internazionali attraverso strumenti normativi (Convenzioni internazionali – raccomandazioni) che contribuiscano a migliorare le condizioni di lavoro e di vita, aumentare le opportunità di impiego e promuovere i diritti umani fondamentali. Conta come membri 187 Stati firmatari.
- **IMO** (International Maritime Organisation): agenzia delle Nazioni Unite (istituita nel 1948) specializzata in questioni marittime. I membri firmatari sono 174. Scopi principali sono la facilitazione della cooperazione intergovernativa in materia di norme e pratiche relative a questioni marittime e l'incoraggiamento di standard più alti possibili in materia di sicurezza e efficienza della navigazione.
- **ISPS Code** (International Ship and Port Facility Security Code): codice adottato nel quadro della Convenzione SOLAS del 1974 (Convention for Safety of Life at Sea), stabilisce un quadro internazionale di cooperazione per prevenire ogni possibile attentato alla sicurezza del settore marittimo.
- **ITF** (International Transport Workers' Federation): federazione internazionale di sindacati del trasporto, con sede a Londra; raggruppa 670 sigle sindacali, rappresentando 18 milioni di lavoratori marittimi per 147 paesi membri. L'ITF è attiva soprattutto attraverso campagne di sensibilizzazione nel contrasto dell'utilizzo di bandiere FoC.
- **MERCE**: il peso dei beni trasportati inclusivo del loro immediato imballaggio, ma al netto del mezzo di trasporto, sia esso un contenitore, un automezzo o un mezzo trainato, insieme al peso degli automezzi nuovi e degli animali vivi che non vengono trasportati in automezzo. Nel totale delle merci sono incluse quelle trasportate verso impianti off-shore o recuperate dai fondi marini e scaricate nei porti (come il petrolio estratto da piattaforme off-shore), ma sono esclusi i depositi e i rifornimenti messi a disposizione delle navi (bunkeraggio).
- **NAVIGAZIONE DI CABOTAGGIO**: il trasporto di merci e passeggeri effettuato esclusivamente tra porti nazionali.
- **NAVIGAZIONE DI CORTO RAGGIO**: il movimento via mare di merci e passeggeri tra porti localizzati nell'Europa geografica o tra questi e i porti situati in paesi non europei con una linea costiera che si affaccia sui mari chiusi alle frontiere dell'Europa. Esso comprende, quindi, il trasporto marittimo nazionale ed internazionale, inclusi i servizi all'adduzione, lungo la costa e con le isole, i fiumi e i laghi, insieme al trasporto marittimo tra gli stati membri dell'Unione europea con la Norvegia e l'Islanda, nonché altri paesi che si affacciano sul Mar Baltico (Russia), sul Mar Nero (Bulgaria, Georgia, Romania, Russia, Turchia, Ucraina) e sul Mar Mediterraneo (Albania, Bosnia-Herzegovina, Croazia, Montenegro, Turchia, Gibilterra, Siria, Libano, Israele, Egitto, Libia, Tunisia, Algeria, Marocco).

- **NAVIGAZIONE INTERNAZIONALE:** il trasporto di merci e passeggeri tra porti nazionali e porti esteri.
- **PSC (Port State Control):** attività ispettiva di navi straniere in porti nazionali per verificare che le condizioni della nave e delle sue attrezzature siano conformi ai requisiti delle normative internazionali e che la nave venga equipaggiata e gestita nel rispetto di tali norme. L'attività di PSC viene stabilita dal Memorandum di Parigi del 1982 (Paris Memorandum of Understanding - Paris MOU ).
- **R.I.N.A. (Registro Italiano Navale):** ente nazionale di classificazione navale, nasce con il nome di Registro Italiano Navale nel 1861 a Genova, rispondendo all'esigenza degli operatori marittimi italiani di avere una società di classificazione nazionale, riunendo sotto un'unica bandiera le flotte regionali e consentendo alla flotta italiana di avere voce in capitolo nel mondo marittimo internazionale. Nel corso del tempo da ente di classificazione navale ha progressivamente ampliato i propri campi di attività, diventando una società multinazionale. La classificazione e la Certificazione di navi costituiscono le attività istituzionali del RINA fin dalla sua fondazione. Il RINA è autorizzato a operare per conto dell'Amministrazione Italiana e di circa altre 70 amministrazioni di bandiera.
- **TEU (Twenty-feet equivalent unit):** misura standard di volume nel trasporto dei container, 1 TEU=1 container da 20 piedi (6,1 m di lunghezza).

## Indice

«La globalizzazione naviga nei container»	2
Chi è il marittimo?	5
Popolazione mondiale e provenienza dei marinai	8
Bandiere di comodo	9
L'abbandono delle navi	12
Le normative	15
Il trasporto marittimo in Italia	17
Sistema di welfare marittimo	19
Gli effetti della pandemia	22
Per approfondire	27
Glossario	28