

UNIVERSITA' CA' FOSCARI VENEZIA

Facoltà di Lettere e Filosofia

Corso di Laurea Magistrale in Lavoro, Cittadinanza Sociale, Interculturalità



CONDIZIONI DI LAVORO DEI MARITTIMI SULLE NAVI MERCANTILI

Relatore: Fabio Perocco
Correlatrice: Rossana Cillo
Tesi di Laurea di: Giorgia Marchese
Matricola n. 840150

Anno Accademico 2014-2015

INDICE

Introduzione	5
--------------	---

Capitolo 1:

PRIME COORDINATE:EVOLUZIONE E LEGISLAZIONE DEL SETTORE MARITTIMO	6
--	---

1.1 Evoluzione tecnica navale	6
1.2 Cause dell'evoluzione navale	15
1.3 Conseguenze dell'evoluzione navale	18
1.4 Tipologie di navi	22
1.5 Equipaggio della nave	29
1.6 Il diritto del mare e il codice di navigazione	35

Capitolo 2:

IL MARITTIMO E LA SUA DIMENSIONE SOCIO-DEMOGRAFICA	46
--	----

2.1 Chi è il marittimo	46
2.2 Globale/nazionale, multinazionalizzazione/internazionalizzazione, Intraregionale/extraregionale	

	48	
2.3 Evoluzione del profilo socio-demografico del marittimo		50

Capitolo 3

VITA A BORDO DELLE NAVI:TRA LAVORO FORZATO E ISOLAMENTO SOCIALE		65
3.1 Cosa determina la vita a bordo		65
3.2 Condizioni a bordo delle navi		69
3.3 Schiavitù e lavoro forzato		97
3.4 Lavoro forzato a bordo delle navi		99
3.5 Conseguenze		108

Capitolo 4

ORGANIZZAZIONI DI TUTELA/SUPPORTO AI LAVORATORI MARITTIMI		122
4.1 L'ITF		122
4.2 ILO		129
4.3 L'IMO		138
4.4 Falle del sistema		158

CONCLUSIONI

161

BIBLIOGRAFIA

164

CONDIZIONI DI LAVORO DEI MARITTIMI SULLE NAVI MERCANTILI

INTRODUZIONE

Per nave mercantile si intende un tipo di naviglio destinato al trasporto di merci di diverso tipo e passeggeri, la cui funzione ed organizzazione viene retta dalle attività dei marittimi, categoria professionale identificante tutti coloro che svolgono lavoro per l'appunto su un'imbarcazione. La stesura di questo elaborato è volta più in particolare ad un approfondimento ed esplorazione dei due concetti appena illustrati, costituenti nella realtà la chiave per l'apertura di un mondo articolato e complesso, in cui svariati e differenziati sono gli agenti che ne muovono i fili. Una realtà talmente vasta, da comunque essere ignorata ai più, e posta a galla, solo lungo la sua superficie nei casi di incidenti o disastri in mare (come l'affondamento delle petroliere o dei danni causati dall'esposizione all'amianto). Informazioni e conoscenze che comune non bastano certo a rendere l'idea dell'effettivo intricato sistema sottostante. La rilevanza della questione trattata si snoda, in primo luogo sull'importanza scontata che l'attività marittima detiene a livello mondiale e quotidiano, se si considera che oltre la metà dei beni a cui accediamo giornalmente deriva da una nave che lo trasporta; da qui ed in secondo luogo, la conseguente percezione di invisibilità dei marittimi in quanto categoria lavorativa funzionale al sistema, non che delle reali problematiche vissute da loro durante il loro periodo a bordo delle navi. La tesi sarà quindi articolata su quattro capitoli. In un primo momento sarà mia prerogativa il fornire delle prime coordinate di inquadramento della tematica, analizzando l'evoluzione del naviglio in quanto primario mezzo di comunicazione che operando via mare crea effettivi punti di collegamento, in accentuazione ed amplificazione delle possibilità di trasporto; cause e conseguenze di questi processi verranno poi illustrati, e seguiti dall'identificazione di quella che è la normativa internazionale entro la quale il mare ed il settore navale vengono disciplinati. Il secondo capitolo invece sarà dedicato all'analisi del profilo socio-demografico del marittimo, attraverso i concetti di globale/nazionale, multi nazionalizzazione/internazionalizzazione,

intraregionale/extraregionale; tre binomi che afferenti alla sfera semantica relativa alla provenienza geografica, riescono a percorrere la progressione ed il cammino delle diverse nazionalità della forza lavoro marittima, all'interno del mercato occupazionale marittimo. Il terzo capitolo avrà quindi come focus principale il marittimo, e le sue condizioni di vita e di lavoro; più nel dettaglio verranno illustrati quelli che sono i fattori concorrenti alla definizione della sua vita in mare, precisandone le modalità di influenza e determinazione, elementi evidenziati anche grazie all'integrazione di figure e statistiche attinte dal SIRC (ossia il centro internazionale di ricerca sui marittimi). Successivamente a ciò, l'espletamento di concetti quali schiavitù e lavoro forzato, e la propagazione di questi nel lavoro marittimo, per infine focalizzarmi sulle conseguenze, derivanti da fattori stresso geni che il lavoro sui navigli genera, e non, e ricadenti proprio sulla forza lavoro. L'ultimissima parte dell'elaborato invece sarà funzionale alla descrizione di quelle che sono considerate le forme di tutela non che di supporto del marittimo, a partire dall'ITF, Sindacato Internazionale dei Trasporti, sino alle legislazioni sempre di stampo internazionale, varate da enti quali IMO, ILO; contrapposte a queste, tuttavia, le falle ossia lacune del sistema, ostacolanti il corretto andamento della vita in mare.

CAPITOLO 1: PRIME COORDINATE:EVOLUZIONE E LEGISLAZIONE DEL SETTORE MARITTIMO

Sin dall'epoca preistorica il mare ha rappresentato un punto di connessione e congiunzione tra più luoghi. Questa sua forza fu colta dall'uomo, che grazie al suo spirito di osservazione ed intelligenza, seppe sfruttare le acque per raggiungere continenti lontani fra di loro, allontanandosi a poco a poco dal proprio territorio di partenza ed esplorandone di nuovi; ciò decretò di fatto un ampliamento dei propri orizzonti ed un'estensione della civiltà. In questo capitolo illustrerò le caratteristiche del settore nautico, al fine di fornire delle prime coordinate di inquadramento del tema da me analizzato. Costituendo la nave lo strumento cardine di movimento dell'uomo in mare, ne analizzerò nascita ed evoluzione tecnica in un primo momento, per poi successivamente soffermarmi sulle tipologie odierne. Infine nell'ultima parte,

per una collocazione legislativa e giuridica, mi occuperò della normativa tutt'ora vigente e regolante il settore navale.

1.1: Evoluzione tecnica navale

Come anticipato prima, tecniche e pratiche di navigazione hanno subito importanti metamorfosi nel tempo (http://www.raffaelestaiano.com/levoluzione_navale). Si parte da *Egiziani* e *Fenici*, utilizzanti per l'edificazione delle imbarcazioni, legname, il cui tipo dipendeva esclusivamente dalla qualità di piante disponibili sul territorio; se infatti i primi adoperavano per lo più, tronchi di cedro e di acacia, i secondi sfruttarono la presenza di alberi ad alto fusto sul territorio da loro occupato (coste siriane tra il mare ed i monti del Libano e della Galilea). Le flotte edificate diedero così impulso ad attività commerciali (in particolare tra Egitto e Creta, da cui i primi importavano olio, vasi con decori preziosi, ed esportavano stoffe, gioielli, vasellame), oltre che alla fondazione di colonie lungo le coste. In seconda battuta, la popolazione *greca*, la quale apprendendo dalle precedenti, in particolar modo dai fenici le tecniche di costruzione e navigazione, colonizzarono le coste dell'Asia Minore, della Tracia, dell'Italia meridionale, conquistando così il monopolio del Mediterraneo e del Mar Nero; tali conquiste gettarono le basi per lo sviluppo di veri e propri centri di civiltà, popolati non solo da commercianti, ma anche da intellettuali e figure illustri come artisti e scienziati. Le imbarcazioni greche avevano una forma lunga e sottile, mossa attraverso la sola forza di remi e vento, grazie alla presenza di alberi e vele; questo modello molto semplice si evolse col tempo nella *galera*, categoria di imbarcazione adoperata sia per le attività commerciali che militari; il suo utilizzo cessò tra il XVII e XVIII secolo. Il nome deriva da "*galea*", in greco squalo, in quanto la forma assunta in origine (la galea sottile) richiamava tal pesce (<http://nautipedia.it/index.php/Galea>).

Al monopolio dei *Greci* si sostituirono i *Romani*, i quali usciti vittoriosi dalle tre guerre puniche, riuscirono ad estendere i propri domini coloniali e il controllo sul bacino del Mediterraneo, forti del possesso ed uso di flotte particolarmente possenti. Fu in quell'epoca che i navigli iniziarono a subire processi di differenziazione a livello funzionale e strutturale, seppur non ancora in maniera così marcata; più nel dettaglio due le categorie che andavano ad iscriversi: le *navi da guerra*,

ossia imbarcazioni adibite per scopi militari, aventi generalmente forme lunghe e strette, dotate di uno, due o, al massimo, tre ordini di remi e di uno o due alberi sui quali si potevano issare una vela rettangolare ed una triangolare, e le *navi mercantili* od "*onerarie*", alte di bordo, panciute e propulse a vela.

Con l'avvento del x secolo, il settore nautico rinasce grazie sia all'introduzione di nuovi strumenti di navigazione (in particolar modo *bussola* e *cartografia*), che all'importanza acquisita dalle attività di pesca ed esportazione; il trasporto dal vicino Oriente e dall'Asia di spezie molto usate in medicina e le crociate, estesero prestigio ed importanza a porti come Bisanzio, Venezia, Amalfi, Pisa, Genova, Marsiglia, Barcellona, ecc. prima e, quelli sull'Atlantico (Lisbona, Bordeaux, la Rochelle), sulla Manica (Dieppe, Leurre e Chefdecaux) e sul Mare del Nord (Bruges, Brema, Amburgo) poi.

Tra il XV e XVI secolo, invece, ulteriori migliorie affermate nelle pratiche e costruzioni navali, permisero ai grandi navigatori al servizio di stati europei, il compimento di nuovi viaggi esplorativi, nell'individuazione di nuove rotte commerciali. Le nuove scoperte di continenti mai immaginati implicarono un'ulteriore estensione dei propri confini geografici e culturali, per un indirizzamento delle vie di commercio principali dal Mediterraneo all'Oceano Atlantico; questo ampliamento significò l'esportazione di nuovi prodotti come mais, pomodoro, patata, cacao, tabacco, il cui scambio ora non era più circoscritto solo a livello europeo, ma anche su scala internazionale. Spagna e Portogallo, primi paesi intraprendenti questi tipi di spedizioni, furono in automatico i primi a trarne vantaggi ed arricchimento. Tuttavia, la loro sete di dominio e possesso fu contrastata dalle grandi nazioni europee, che si dotarono così di importanti flotte. Tra le tante, cito il caso dell'Olanda, che potenziò i propri navigli sino a farli divenire i più importanti al mondo per capacità di carico, e l'Inghilterra che con la propria flotta da guerra, potente veloce e ben armata, tentò di assicurare il proprio monopolio sul commercio marittimo con il Nord America. Fu su questa linea che attorno al XVII secolo emersero le *compagnie*, ossia prime potenti associazioni di mercanti, nate nella difesa dei propri commerci (la più celebre è la Compagnia delle Indie Occidentali sorta in Olanda).

A differenza dei periodi precedenti, a partire dal XVIII secolo navi da guerra/navi mercantili subirono progressivamente processi di diversificazione che ne marcarono sempre più in maniera netta le differenze; ciò fu possibile grazie a nuovi metodi di lavorazione ed edificazione dei navigli. In primo luogo venne introdotto il *trattamento a caldo in sabbia umida* del legno da curvare, ossia l'operazione di ripulitura effettuata mediante un getto ad alta pressione di sabbia fine, o altre

sostanze abrasive su una superficie, asportandone lo strato superiore senza crear danni. Ciò consente il ripristino della suddetta superficie allo stato originale, rimuovendone l'usura del tempo, e quindi rendendola idonea ad un nuovo processo protettivo (<http://www.geometri.cc/sabbiatura-tutte-le-tecniche-e-le-applicazioni.html>). In secondo luogo si assistette alla realizzazione di *strutture* funzionali al *deflusso delle acque dalle sentine* (ossia la parte posta più in basso nello scafo di un'imbarcazione, nella quale vengono raccolti scoli ed infiltrazioni d'acqua) e di *areazione* degli *spazi interni*. Infine, ulteriori sviluppi e migliorie furono apportati anche nel settore più propriamente legato all'architettura navale, attraverso la fabbricazione di *carene*, intendendo per queste le parti sommerse dello scafo, e situate sotto la linea di galleggiamento, che ora venivano protette da fasciature con lastre di rame. Se inoltre la stazza delle navi da guerra passò da 1000 (nel XVII secolo) a 2000 tonnellate (nel XVIII secolo), le navi mercantile che nel 1600 non superavano le 250 tonnellate di portata, raggiunsero nel '1700 prima le 250 e, poi, le 500. L'avvento della Rivoluzione industriale comportò un radicale mutamento dei processi di produzione delle merci e di articolazione del lavoro, da cui non rimase immune nemmeno il settore navale. Questo di fatti beneficiò in particolar modo dello sviluppo delle industrie siderurgiche, dell'accrescimento di domande di generi alimentari e tessili e delle nuove tecnologie. In particolar modo, due furono i principali cambiamenti che investirono il campo da me analizzato: l'impiego del *ferro* come materiale da costruzione e della *macchina alternativa a vapore* (Zanin, 2007 pag. 64-68). L'uso del ferro nelle costruzioni navali iniziò ad abbondare in concomitanza allo scarseggiare della disponibilità del legno, e quindi più per necessità che altro; la perplessità del suo utilizzo, si inscriveva di fatti nell'inconcepibilità di adottare un materiale prettamente non galleggiante (con peso specifico notevolmente maggiore di quello dell'acqua), per realizzare un corpo destinato in realtà a galleggiare. In realtà, il ferro presentava indubitabili vantaggi, rispetto al legno: più leggero, duraturo di due volte maggiore, più sicuro in caso di incidenti, e più stabilmente e facilmente manipolabile se utilizzato nelle costruzioni; le navi in ferro così edificate rispecchiavano tutti questi benefici, oltre ad essere più celeri. Svantaggi tuttavia erano la formazione di corrosioni ed incrostazioni sugli scafi (cui si avviò all'uso di vernici sottomarine), la perturbazione delle bussole, la maggior facilità di rottura del fasciame in caso di urti, le peggiori condizioni di abitabilità per l'equipaggio e passeggeri a causa della conducibilità termica dei materiali metallici. La prima nave in parte in ferro fu un piccolo battello per passeggeri, costruito nello Yorkshire nel 1777; invece il primo battello completamente edificato con questo materiale fu l'inglese *Vulcan*, che vide la luce nel 1818 e che fu adibito al trasporto di carbone lungo le coste inglesi. Tra gli anni

'60 e '70 del XVIII secolo invece sorse la prima macchina a vapore per opera di *Thomas Newcomen*; questo nuovo macchinario era costituito da una pompa a pistone, azionata da un apparecchio idoneo alla produzione di energia meccanica mediante l'uso del vapore (o *motore a vapore*). Il vapore veniva generato con il riscaldamento dell'acqua attraverso la bruciatura di carbone, od altri materiali come legna, ed idrocarburi (http://www.treccani.it/enciclopedia/macchina-a-vapore_%28Enciclopedia_dei_ragazzi%29). I primi tentativi di applicazione della macchina a vapore si ebbero alla fine del XVIII secolo su battelli di piccole dimensioni operanti lungo fiumi o bacini riparati. Nei primi anni del XIX secolo furono così varate negli U.S.A. la *Clermont*, e la *Phoenix*. La prima, progettata da *Fulton*, e mossa da due ruote a pale, con la sua lunghezza di 40 metri e larghezza di 5.5, riuscì a percorrere una distanza di circa 150 miglia, collegando New York ed Albany. La *Phoenix* invece fu il primo naviglio con motrice a vapore a navigare in mare aperto (da New York a Filadelfia). Progressivamente le ruote a pale furono ridotte, con la constatazione che la velocità e potenza ottenuta era comunque la medesima, mentre si assistette all'edificazione di navi con motore a vapore in ferro; tali perfezionamenti tecnici consentirono un primo avvio anche delle navi con motrice a vapore nelle traversate atlantiche. Ulteriori sviluppi vennero dati dalla completa sostituzione della ruota a pale con l'*elica*. Una sua prima applicazione fu tentata nel 1775 da *Bushnell* prima, e da *Fulton*, *G.Russel* e *Smith* poi. La *Great Britain* (1843) fu la prima nave costruita con propulsore ad elica; lunga 98 metri e larga quasi 16, con un livello di immersione di circa 5 metri ed una potenza di 1000 CV, fu considerata un naviglio molto innovativo in quanto presentante anche una buona compartimentazione (con paratie stagne) ed era per tutta la larghezza di doppio fondo (http://www.raffaelestaiano.com/levoluzione_navale.html). Con il XIX secolo, l'applicazione di un numero sempre maggiore di vele orientabili distinse l'apice dello sviluppo della *velatura*: una miglioria del genere consentì di fatti il mantenimento della rotta anche con venti avversi od opposti. È in questo periodo che fanno la loro comparsa golette, tartane, clipper, velieri disponenti di due o tre alberi. Ad ogni modo è bene evidenziare come, nonostante la competizione col vapore e l'acciaio, le navi in legno si mantennero operative ed efficienti fino a cento anni dopo la loro costruzione, per poi progressivamente estinguersi. Ferro, propulsione con motrice a vapore ed elica decretarono l'affermazione di nuovi sviluppi in termini di dimensioni, velocità e sicurezza, concorrenti alla diversificazione sempre più marcata a livello strutturale e funzionale dei navigli. È qui che di fatti presero piede le *navi passeggeri*, e le *navi mercantili* (o navi *da carico*); le prime erano dotate di diversi *ponti* (parte strutturale,

generalmente estesa da prua a poppa, con funzione di copertura di stive, depositi e locali sottostanti) ed aree estese per il deposito di combustibile. La localizzazione fisica dei passeggeri all'interno della nave invece era ripartita sulla base della propria appartenenza ad una classe, piuttosto che ad un'altra. Più nel dettaglio erano previste tre classi: la prima veniva destinata alle zone centrali, aree in cui minima se non nulla era la percezione del rumore di movimenti navali od altri fastidi, considerate inoltre di lusso in quanto fornite dei maggiori servizi e di ampi e luminosi saloni; la seconda occupava la zona poppiera (per poppiera si intende inerente alla poppa, parte posteriore della nave) (<http://www.treccani.it/enciclopedia/poppa/>), area fondamentale comoda ma non ai livelli della prima. La terza invece era collocata nella zona prodiera (inerente alla prua, parte anteriore della nave) (<http://www.treccani.it/vocabolario/prua/>), in condizioni generalmente disagiate, e quindi destinata agli emigranti. Le seconde invece, erano contraddistinte da un unico ponte ampliato sopra il quale si ergevano altre tre sovrastrutture, ossia il *cassero poppiero*, il *cassero centrale*, ed il *castello* o *cassero di prora*, destinati rispettivamente a servizi, alloggi di ufficiali e plancia di comando, ed alloggi per l'equipaggio. L'apparato motore invece era collocato generalmente in un compartimento individuato nella fascia centrale dell'imbarcazione, e delimitato da due paratie, elementi verticali isolanti ai liquidi, funzionali alla realizzazione di una compartimentazione stagna, ossia una suddivisione di uno scafo in varie sezioni (<http://www.treccani.it/vocabolario/paratia/>). Tale ripartizione è finalizzata al mantenimento della galleggiabilità e stabilità della nave, anche nelle situazioni di lacerazione di una delle sue componenti, con potenziale rischio di infiltrazione di acqua ed allagamento dei compartimenti. Le navi più piccole invece presentavano solo due stive, una nella parte anteriore e l'altra in quella posteriore del locale apparato motore, in corrispondenza delle quali sussisteva il doppio-fondo, adibito esclusivamente alla zavorra. Il carbone invece veniva posto in adeguati spazi, denominati *carbonili*, in genere ricavabili ai due lati delle caldaie. Se dalla metà del XIX al XX secolo, quest'ultima tipologia descritta non presentava particolari sotto-tipologie distinte (tutte le navi da carico di fatti erano in grado di navigare verso qualsiasi porto alla velocità di crociera di 10 nodi, e con la loro portata generale compresa tra le 7000 e le 8000 t potevano trasportare ogni carico effettivo), maggior prevedibilità e regolarità dei viaggi, e mutamento del tipo di merci rappresentarono le due variabili concorrenti nel definire i primi segni di effettiva specializzazione. Per quanto concerne il primo fattore, vengono differenziate le *liners*, navi destinate a rotte stabili e regolari tra un numero limitato di porti, dalle altre, e le *tramps* (Zanin, 2007 pag. 67-68), o "*carrette*" o *velieri*, non impegnati al contrario su rotte regolari e

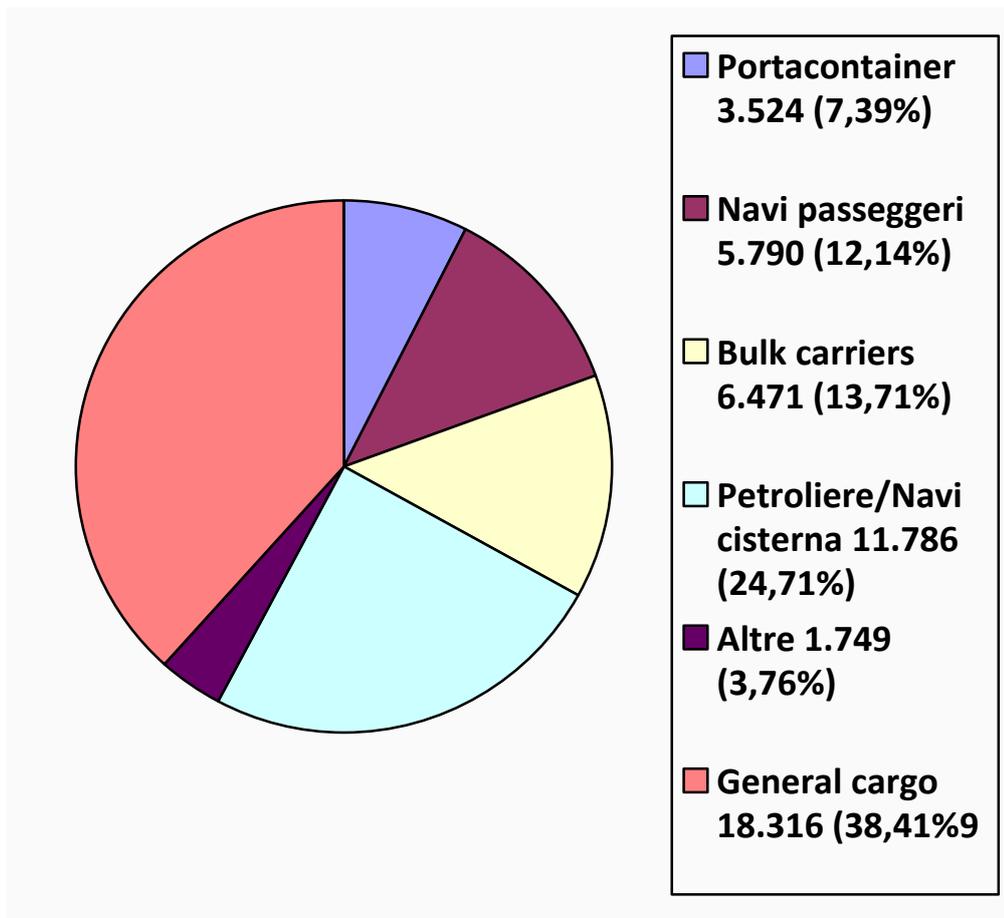
previste in ampio anticipo, ma contraddistinte piuttosto da ad alto livello di autonomia lungo le proprie traversate, dalla partenza all'arrivo. Più nello specifico, i tramps erano adibiti al trasporto di carichi (normalmente secchi), costituiti da beni a basso costo per tonnellata; tra le merci trasportate di fatti riscontriamo: grano, lana, guano, ma anche sostanze chimiche come il nitrato, particolarmente pericoloso per il suo livello di alta infiammabilità. Per quanto concerne la seconda variabile invece, è da sottolineare come se nei secoli precedenti il trasporto interessava per lo più beni ad elevato valore, poco pesanti e non voluminosi, ossia merci rare, preziose o esotiche (zucchero, caffè, cacao, vino, seterie, minerali preziosi, ecc.), il XIX risentì dei nuovi prodotti apparsi sui mercati durante la Rivoluzione industriale e l'affermarsi della macchina a vapore; le nuove merci furono quindi carbone, petrolio, minerali, nitrati, fosfati, potassa, cemento, calce, piriti, legnami, semi oleosi, cotone, cereali, frutta, legumi, vino, ecc. L'introduzione di nuovi prodotti sulla scena commerciale diede impulso ad un'ulteriore diversificazione funzionale navale, concretata con la realizzazione delle prime navi per il trasporto di petrolio alla rinfusa (o *porta-rinfuse liquide*). Queste erano dotate di stive delimitate da paratie trasversali e da una paratia longitudinale. Il ponte invece presentava al centro, in corrispondenza delle stive, una zona di maggiore altezza e di larghezza molto limitata. Sulla scia delle porta rinfuse-liquide sorsero le *porta rinfuse* definite "a torre" particolare tipo di nave destinato al trasporto di carichi secchi alla rinfusa (come grano, farina, etc), caratterizzata da una sovrastruttura centrale, che si estendeva per tutta la lunghezza delle stive, e denominata per l'appunto torre. La torre era abbastanza simile ad una grande ed alta apertura provvista di chiusura stagna, presentante delle superfici ancor più incurvate rispetto a quelle della nave. Questo tipologia di naviglio può essere considerato il progenitore delle moderne *bulk carrier* (o per l'appunto porta rinfuse-secche). Sempre in quel periodo inoltre vennero realizzate navi funzionali al mantenimento della navigazione anche durante l'inverno, e quindi resistenti al freddo polare. Tra queste ricordo la svedese "*Polhörn*" e la tedesca "*Eisbrecher*", varate rispettivamente nel 1857 e 1871. Sempre su questa scia vennero edificate, a partire dalla *Fram*, le navi *rompighiaccio*, dotate di una prua adeguata nel trascinamento del naviglio sul ghiaccio, spaccandolo proprio grazie al proprio peso. (http://www.raffaelestaiano.com/levoluzione_navale.html).

Agli inizi del 1900 il tonnellaggio mondiale delle navi da carico era rappresentato per circa il 50% da navi in legno propulse a vela, il 25 % da navi in ferro propulse a vela e per circa il 25 % da navi in ferro con propulsione meccanica (di cui la maggior parte furono quelle per passeggeri ed impiegate su lunghe distanze). All'epoca, tuttavia, nonostante gli indubitabili vantaggi e successi del motore a

vapore, il suo sfruttamento non fu del tutto completo a causa della mancanza di punti di rifornimento del carbone, e degli alti costi delle riparazioni. Per ovviare a ciò, solo la Gran Bretagna realizzò una rete di stazioni di fornitura lungo le rotte dell'oceano Pacifico (ricordo quelle create nelle Bermude, nell'isola di S. Elena e nelle Falkland) e dell'oceano Indiano (isole Mauritius e Seychelles) oltre che sulle coste africane, australiane, neozelandesi e lungo la rotta che dal Mar Rosso porta fino a Singapore. Con la prima decade del 1900 invece, a seguito di ulteriori specializzazioni tecniche e funzionali, fece la sua comparsa, come sottocategoria delle portarinfuse liquide, la *nave cisterna*. Circostritta esclusivamente al carico di elementi liquidi, questa sottocategoria di naviglio poteva commerciare solo con porti adeguatamente attrezzati, per via del bisogno di condutture e serbatoi sulla riva. Con i progressivi ed ulteriori livelli di specializzazione volti ad un incremento della meccanizzazione finalizzata alla facilitazione delle operazioni di carico, ed alla riduzione dei tempi di permanenza nei porti, si assiste di conseguenza ad un aumento del traffico mercantile, concorrente ad una specificazioni funzionale e tecnica delle navi sempre più accentuata, tant'è che nel 1890 il Loyd's register riconosceva di fatti solo due tipi di nave (steamers vapori mercantili e merchant sail, velieri mercantili), mentre nel 1963 il numero aumentò a 13 (Zanin, 2007 pag.69-70). L'assetto caratterizzante la fine del XIX e gli inizi del XX secolo, contrassegnato dall'espansione coloniale, la differente domanda di merci, ed il conseguente carattere sempre più globale che andava assumendo il commercio marittimo, trasformarono il settore navale alla stregua di un cantiere, in cui nuove forme ed impianti navali furono sperimentati, modificati e collaudati, apportando modifiche non irrilevanti alla navigazione. Più nello specifico, si migliorò il rendimento della carena e dell'apparato di propulsione, parallelo alla riduzione dei tempi morti nei porti per le operazioni di carico e scarico e la scelta opportuna della portata e della velocità. Inoltre, la richiesta di trasporto di merce più particolareggiata, imponeva all'armatore (ossia colui che, come approfondirò più avanti, detiene l'esercizio della nave) richieste provenienti da porti diversi e per rotte e porti differenti. Le nuove esigenze, non solo diedero impulso a nuove forme di navigazione strettamente connesse alla fisionomia della domanda ed alle funzioni polivalenti delle navi da carico, ma incrementò la competizione tra gli armatori stessi. Nacquero così le *Conferences*, riunioni in cui le compagnie armatoriali nell'allentamento delle tensioni competitive su alcune rotte, stipulavano accordi basati sui rapporti di forza esistenti. Con i mutamenti politici ed economici prodotti dalla Prima guerra mondiale, le crisi economiche del 1929 e del 1936, e la Seconda guerra mondiale, il settore marittimo subì un drastico calo; si

stima infatti che tra il 1914 ed il 1945 il traffico delle merci si ridusse del 25% (in volume) e del 60% (per il valore), condizionando ovviamente in maniera negativa anche le costruzioni navali mercantili. La sola tipologia che al contrario beneficiò da questa situazione fu la nave passeggeri, potenziata in dimensioni e velocità in concomitanza al fluttuare del numero di migrazioni verso terre nuove. Più nel dettaglio, la suddivisione delle tre classi si mantenne, seppur con lieve miglioramento dell'area adibita per la terza, ora ripartita in grandi cabine, o cameroni con molti letti, destinate od a donne e bambini, od a uomini. Con il secondo dopoguerra, il settore navale subisce una ricrescita, in relazione al rinnovo delle richieste di beni richiedenti ulteriori perfezionamenti tecnici per il loro trasporto. È in quest'epoca che difatti si assiste all'avanzare delle *navi portarinfuse-solidi (bulk carriers)*, trasferenti materiali solidi come carbone, granaglie, bauxite, e fertilizzanti, della sua sottocategoria specializzata ai minerali ferrosi, od *ore carriers*, oltre che alle *chimichiere* e *gasiere*, sottotipologia delle portarinfuse liquide, destinate al trasporto di sostanze chimiche e gas (http://www.sirc.cf.ac.uk/Seafarers%27_Working_and_Living_Conditions.asp). Sarà infine tra gli anni '60 e '70 che si diffonderanno le *portacontainers*, trasportanti merce generica contenuta in contenitori standard appropriati, ossia i containers. Lo sfruttamento completo di questo sistema di imballaggio rendeva necessaria l'edificazione di navi adeguatamente attrezzate al suo spostamento; si definirono e specializzarono così le *full container* (predisposta ai soli containers), e le *navi ro/ro* (o *nave traghetto*). Il passaggio dalla prima alla seconda generazione di navi porta containers avvenuto nel decennio preso in considerazione, segnò anche un aumento di portata e larghezza, di questa categoria, cresciute rispettivamente del 10 e 50%. Con il periodo post-bellico si inaugura quindi una fase di tendenziale ripresa, con conseguente aumento del tonnellaggio mercantile del 5,6%, da cui ne scaturì un miglioramento qualitativo della flotta mondiale, aumenti della velocità, caratteristiche costruttive in grado di accelerare la movimentazione dei carichi ed una maggiore meccanizzazione e specializzazione delle attrezzature nei porti, tra cui la costruzione di oleodotti per le petroliere.

Figura 1.1



La Figura 1.1 sopra riportata (Zanin, 2007 pag. 70) fa riferimento ai dati del 2006 del Lloyd's Register Fairplay in riferimento alla composizione della flotta mercantile mondiale odierna. Come si può evincere, le general cargo occupano il primo posto, con una presenza del 38,41% corrispondenti a 18.316 imbarcazioni, all'interno del commercio mondiale. Seconde e terze, petroliere/porta container e bulk carriers, rispettivamente con 24,71% (11.786) e 13,57% (6.471). Minore è la presenza invece di navi passeggeri, occupanti il 12,14% (5.790) e navi porta container, la cui percentuale è del 7,39% (3.524) all'interno del panorama marittimo.

1.2 Cause dell'evoluzione navale

Come analizzato nel paragrafo precedente, dalla comparsa dell'uomo sino all'epoca moderna, lo sviluppo navale ha seguito un percorso di graduale trasformazione, perfezionamento, e specializzazione. Gli assi lungo i quali si muove l'evoluzione del settore marittimo, comprendono essenzialmente 5 fattori ascrivibili al contesto storico di appartenenza.

All'origine di tutto, la *curiosità*, quel desiderio inconscio ed innato di sapere, che ha accompagnato

l'uomo nelle scoperte di terre e civiltà nuove. Già l'uomo primitivo, insoddisfatto dei propri limiti territoriali e umani, dotato di forte spirito d'osservazione e acume, iniziò ad utilizzare tutto ciò che proprio il mare "risputava" a riva (carcasse di animali, legno gonfio, detriti), per fabbricare strutture galleggianti con le quali spingersi oltre, verso altri nuovi approdi terrestri. Questo può essere considerato solo l'inizio del movimento dell'uomo "via mare", possibile quindi solo grazie ad un' imbarcazione. Il desiderio di scoperta guidò in parte anche le prime spedizioni condotte nel XV secolo; alcune nazioni europee, prime fra tutte Spagna e Portogallo, intrapresero viaggi esplorativi, spinti dal desiderio di scoperta di nuovi continenti. Non può a questo punto non essere citato il personaggio di *Cristoforo Colombo*, navigatore italiano, che, seguendo una sua intuizione, alla fine del 1492, con l'ottenimento delle tre caravelle dal Re di Spagna ed il reperimento di finanziatori, raggiunse un'isola dell'arcipelago delle Bahamas, alla quale diede il nome di San Salvador. La scoperta di nuovi continenti equivaleva tuttavia anche a nuove terre con prodotti esotici e non conosciuti. Incentivati dai potenziali benefici economici che l'appropriazione di tali beni poteva comportare (tra cui la loro immissione nel mercato marittimo, conseguente arricchimento del paese esportatore), alcune nazioni europee intrapresero *azioni colonizzatrici* verso tali territori. Per azione colonizzatrice si intende una manovra di dominio economico, giuridico e sociale, imposta ad un paese straniero per sfruttarne le risorse naturali. Pian piano quindi, la sana curiosità di conoscenza fu soppiantata da motivazioni dal sapore più prettamente "economico", legato al guadagno ed al proprio arricchimento. Con l'instaurazione di colonie, la necessità sempre più incessante di individuare nuove vie marittime, il successivo incremento dei traffici, della frequenza e lunghezza dei viaggi, si impose sulla scena un nuovo assetto commerciale, contrassegnato dall'avanzamento di alcune nazioni europee (prime fra le altre Spagna e Portogallo) nel monopolio commerciale. Le esigenze legate al nuovo scenario commerciale, tra le quali il mantenimento dei propri domini e di un alto livello di competitività, furono determinanti nel perfezionamento tecnico e strutturale della nave, che ora doveva dimostrare maggiori capacità di efficienza nel trasporto di nuove merci e nell'affrontare traversate sempre più lunghe. Con invece l'epoca moderna, l'ulteriore acuirsi della competizione tra stati, la suddivisione internazionale del lavoro e l'interdipendenza economica, si richiede o in generale, per il settore da me analizzato, un alto rendimento globale in termini di velocità ed efficienza. Conseguente quindi è stato, più nel dettaglio, il già citato investimento tecnico nel potenziamento della carena e del motore a propulsione, oltre che alla diminuzione dei tempi di permanenza nei porti. Tuttavia, al mantenimento della propria posizione nel panorama commerciale, e dei propri domini, si affianca anche il bisogno di difenderli. Diversi gli

esempi, ben visibili nel paragrafo precedente, di potenziamento della propria flotta, dai romani alle nazioni europee in contrasto con l'ascesa di Spagna e Portogallo. Questi steps evolutivi ricordati sono utili, in quanto delineanti il secondo fattore trainante l'evoluzione navale, questa volta di natura *politica ed economica* comprendente: *necessità di mantenimento dei propri domini, preservazione del commercio ed interessi militari*.

Altro fattore propulsore nell'evoluzione navale fu la *disponibilità e domanda* delle merci. Ricordo che le merci trasportate, oggi riguardano tutti i generi: dalle farine, grano, zucchero, legname, a sostanze liquide come vino, acqua, ma anche petrolio, acidi, agenti chimici e gas. Con l'espansione geografica e l'incremento di intensità dei traffici marittimi, si assiste di conseguenza ad un aumento quanti e qualitativo dei beni trasportati. È bene notare come a seconda della propria composizione e peso, ogni genere necessita, per una sua conservazione ottimale durante il viaggio ed un suo carico/scarico efficiente nei porti, di condizioni specifiche di trattamento. Ciò concerne ad esempio il proprio mantenimento a determinate temperature, il collocamento in spazi ideali, e così via. Le esigenze che imponeva la manipolazione di determinate sostanze influì nel perfezionamento di impianti e configurazioni navali (vedi ad esempio la comparsa delle prime porta rinfuse specifiche per i prodotti liquidi, e così via) dai quali poi deriveranno e si andranno ulteriormente a specializzare precise categorie e sottocategorie, finalizzate al trasporto di particolari merci. Oltre alla qualità, è bene ricordare come anche la quantità di domanda andrà ad incidere sulla portata del naviglio. Come anticipato prima, soprattutto con la Rivoluzione industriale e l'incremento demografico, aumenta la richiesta di beni di consumo.

Una piccola menzione qui la meritano i *flussi migratori*, che come detto nel precedente capitolo sono stati determinanti nello sviluppo delle navi passeggeri; ciò a dimostrazione di come incremento/diminuzione demografica e fluttuazioni migratorie incidano anch'esse sulle portate delle navi.

Ultimo ed importantissimo fattore determinante lo sviluppo navale è da ascrivere alle *innovazioni tecnologiche* che hanno scandito e differenziato le tappe evolutive delle differenti tipologie di imbarcazioni. Attingendo molto brevemente dalla descrizione fatta nel paragrafo precedente, fu inizialmente grazie a bussola, ed alle carte nautiche che le famose spedizioni verso altri continenti divennero possibili. Inventata in Cina, la bussola, ottenuta con la fissazione di un ago ad un pezzo di legno galleggiante in una ciotola piena d'acqua, veniva impiegata, attraverso l'osservazione delle stelle, per orientarsi ed indirizzare la propria rotta. Le carte nautiche invece seguivano le indicazioni della bussola, attraverso la trasposizione, su uno schema geometrico detto "*martelagio*" le rotte

e le distanze stimate tra i principali porti toccati dalle navi, e poi completando il disegno della costa. Questi primi strumenti, seppur grezzi consentirono una rudimentale e primaria conoscenza delle tappe percorse (<http://www.ariannascuola.eu/ilfilodiarianna/it/storia/dinamiche-e-problemi/la-navigazione-nel-medioevo/68-la-navigazione-nel-medioevo-e-nel-rinascimento.html#>). Successivamente, la crescita progressiva delle industrie, (in particolar modo di quella meccanica e siderurgica), alimentata da una più grande disponibilità di ferro e carbone, favorì nettamente la rivoluzione dei trasporti. Fu infatti ideata una tecnica di raffinazione del carbone fossile che fornisce un prodotto (*carbone coke*) con maggiore calore specifico, ottenendo non solo ghisa ed acciaio di migliore qualità, ma anche un perfezionamento degli altiforni. Il risultato, come definito in precedenza, erano navi galleggianti, maggiormente resistenti e più leggere. Alle volte, erano le condizioni di navigabilità in specifici luoghi che imposero il rinnovamento tecnologico navale. Tipico esempio sono le navi rompi ghiaccio, studiate appositamente per navigare in mari, fiumi, la cui superficie è proprio ricoperta da ghiaccio.

1.3 Conseguenze dell'evoluzione navale

L'introduzione progressiva di innovazioni tecnologiche ha scandito e strutturato l'organizzazione interna delle navi, condizionandone *livello di specializzazione* (ossia di specificazione dei compiti), e *professionalizzazione* (relativo al livello di qualificazione), inficianti a loro volta le condizioni di vita dei marittimi. Terza conseguenza *lo sviluppo* portuale, le cui strutture e sovrastrutture sono andate sempre più adeguandosi ai perfezionamenti tecnici navali. In primo luogo, il passaggio delle navi a vela e soprattutto l'introduzione del motore a vapore, concorsero alla nascita di sezioni lavorative nuove, in corrispondenza della comparsa di nuove figure operative. In particolar modo, con la necessità di rifornimento costante di carbone alle caldaie per la generazione di vapore, emersero due principali elementi operativi, ossia *fuochisti* e *carbonai*. I primi erano operai marittimi altamente specializzati: ciascuno di loro di fatti era deputato al monitoraggio di un numero di caldaie che andava dalle 4 alle 6, al calcolo della quantità di carbone necessaria per l'ottenimento di una specifica potenza, ed infine all'orientamento dei carbonai in modo tale che ne trasportassero la quantità necessaria. Definiti come manovalenza generica e dequalificata invece, i carbonai erano specializzati più propriamente al trasporto del carbone dai depositi fino alla caldaia; questa apparentemente semplice

operazione tuttavia non era esente da rischi, in aumento in particolar modo quando il livello di carbone scendeva e si mescolava a detriti di vario tipo, o in casi di mar mosso, entrambe situazioni in cui capacità di destrezza ed agilità richieste, erano compromesse. La temperatura nelle caldaie in genere si aggirava attorno ai 40, 50 gradi , ma nelle regioni tropicali, soprattutto quelle del Mar Rosso, poteva anche salire fino a 70 gradi. L'articolazione progressiva dell'"area motore", con la creazione di figure operative sempre più specializzate (tra cui ingegneri, macchinisti, etc) all'interno, ne decretò la funzione ufficiale di "*movimentazione della nave*", distinguendola in maniera sempre più marcata dalla funzione "*amministrativa*", di prerogativa degli ufficiali di coperta. Una divisione tecnica definita e coincisa del lavoro, sulla quale si andrà sempre più ad implementare una doppia struttura di potere, tra chi è preposto al funzionamento tecnico, e chi è addetto alla gestione generale della nave. La tendenza per quell'epoca era il reclutamento di soggetti accumulanti esperienze pregresse in nave, e quindi con un livello di *professionalità* già acquisita; ciò consentiva infatti di risparmiare in termini di costi su un eventuale addestramento che all'opposto, l'ingaggio di inesperti avrebbe comportato. L'assetto organizzativo subisce un ulteriore stravolgimento con l'introduzione di nuove tecnologie, tra cui il motore automatico, a cui concorre in contemporanea anche la sofisticazione delle tecniche di carico, stivaggio, scarico e di comunicazione. Tali innovazioni comportarono una globale riduzione, sia di personale che di compiti all'interno della nave, proporzionali tuttavia all'aumento dei turni. Non essendo difatti più necessario lo sforzo umano per l'alimentazione del motore, gran parte dell'equipaggio, fra cui soprattutto fuochisti e carbonai, divennero così superflui, ed allo stesso tempo vittime della disoccupazione tecnologica. Destino di poco migliore spettò al personale di coperta, la cui perdita di competenze fu proporzionale al progressivo affinamento delle tecnologie di trasmissione e comunicazione; tra invece le figure scomparse totalmente, l'ufficiale radio, i cui compiti ora vennero in seguito espletati da comandante ed ufficiali (Zanin, 2007 pag.70-73). Parallelamente ed in contrapposizione a questo, un incrementato livello di professionalizzazione e specializzazione, in relazione ai nuovi complessi di macchinari, perfezionati rispetto ai precedenti, necessitanti controllo costante e manutenzione in corso di navigazione da parte di ingegneri e macchinisti.

I nuovi modelli di strutturazione interna del lavoro derivanti dall'introduzione delle nuove tecnologie, inficeranno anche sulle *condizioni di lavoro dei marittimi*. Ne faccio a tal punto solo breve menzione in quanto tale tematica verrà articolata in maniera più approfondita nei prossimi

due capitoli. In primo luogo, la divisione tecnica del lavoro tese anche ad accentuare una *suddivisione gerarchica*, in cui il livellamento del potere era distribuito sulla base del proprio settore di appartenenza: al vertice v'era il capitano con gli ufficiali, mentre allo scendere di livello si riscontravano coloro che erano occupati nella sala macchine. Ciò comportò un impari livello di trattamento, in cui spesso, chi occupava la gerarchia più bassa subiva maltrattamenti o discriminazioni. L'introduzione del motore a vapore e la conseguente riduzione dei tempi di permanenza nei porti, limitò sempre di più con l'andare del tempo per i marinai la possibilità di scendere a terra e respirare aria; condizioni che incrementarono il tasso di isolamento, depressione (accentuata con la lontananza da casa) abuso di alcool, e suicidio (Sacchetto, 2009 pag.120-121) L'automatizzazione dei reparti di macchina, determinò una riduzione del personale, con successiva polifunzionalità di chi vi era rimasto ed incremento dei ritmi di lavoro. "Sollecitati" anche con percosse nell'essere più precisi ed attivi, la presenza dei nuovi macchinari non richiedeva in realtà solo di pigiare un bottone, ma un costante livello di attenzione in caso di allarmi improvvisi ed imprevisti. Condizioni, che come analizzerò poi, andarono a peggiorarsi con l'epoca della Globalizzazione e la necessità di mantenersi il più competitivi possibili sul mercato.

La specializzazione tecnica e funzionale identificante le diverse tipologie navali, richiese altrettante perfezionate e differenziate condizioni di accoglienza nei porti, sulla base della specifica categoria di merce trasportata. E' così che accanto all'*evoluzione* e distinzione tipologica navale si affianca, necessariamente, quella *portuale*, pianificata sulla base dell'analisi della movimentazione delle merci e del volume dei traffici. Necessario punto di incontro tra i vettori marittimi, terrestri e fluviali, il *porto* è quella struttura naturale od artificiale sita sulla costa, che consente l'attracco di navi od imbarcazioni, e lo scarico/carico di merci (<http://it.wikipedia.org/wiki/Porto>). Tra gli apparati che concorrono a definirne la struttura: i *bacini di carenaggio* (ossia ampie fosse, costruite nei porti o negli arsenali, che consentono l'eventuale riparazione o manutenzione delle navi all'asciutto, in particolar modo delle carene) (http://it.wikipedia.org/wiki/Bacino_di_carenaggio) le *banchine* (punti fondamentali di attracco , non che carico e scarico), *piazzali* e attrezzature deputati al carico/scarico merci, alla movimentazione e messa a deposito delle stesse, ed all'avviamento ai collegamenti viari e ferroviari.

In primo luogo è da evidenziare come l'incremento dei traffici decretò una generale estensione delle strutture e degli impianti portuali (dalla costruzione di grandi autostrade, a viadotti e zone di deposito) sul territorio adiacente, spesso sacrificando l'ambiente, sia costiero che afferente

l'entroterra. Diversificati erano i piani di ampliamento ed adeguamento, includenti oltre che le strutture citate prima, impianti ferroviari finalizzati all'avviamento delle merci da/per l'interland; l'area tuttavia non ancora sviluppata, era quella adibita al deposito merci. Con il periodo post bellico e l'incrementata e differenziata domanda di merci, richiedente il loro trasporto su lunghe distanze (dai paesi produttori a quelle industrializzati), diede l'impulso al cosiddetto *gigantismo navale*; questo fenomeno oltre che ad una maggior specializzazione tecnica delle imbarcazioni, comportò un esplicito potenziamento strutturale portuale, appropriato all'accoglienza delle nuove grandi navi. Tali dinamiche concorsero in seguito ad un aumento del livello di *meccanizzazione* delle operazioni di carico/scarico merci, che negli anni '50 raggiunse il suo massimo sviluppo. La meccanizzazione intende soppiantare il lavoro manuale con un macchinario, atto a realizzare una o più fasi del processo produttivo, con lo scopo di incrementare la produttività. Precedentemente al periodo post bellico, il maggior utilizzo di forza umana nelle operazioni di carico/scarico concorse alla definizione del modello di "uomo carico" (o "man load"), sistema lavorativo contraddistinto dall'attribuzione ad uno o più lavoratori delle operazioni di trasporto (dal sollevare, al deporre, allo spostare) e quindi di manipolazione del carico, questo in genere consolidato in pezzi (es. sacchi di zucchero, barili liquidi, etc) (<http://www.genoaportcenter.it/Pagina.aspx?idPag=118>). Con gli anni '50, si assiste invece al passaggio dall' "uomo carico" alla "unità carico" ("unit load"), condizionante la nuova fase di specializzazione tecnica-funzionale navale (con lo sviluppo di navi ro-ro, navi cisterna, ore carriers, gasiere chimichiere e petroltere, etc), a cui corrispose un'ulteriore espansione degli impianti portuali. Per "unità di carico" si intende un numero di articoli (o materiale sfuso) disposti o condizionati, in genere in pallets (attrezzatura utilizzata per il deposito di vari tipi di materiale, da immagazzinare generalmente nelle industrie) (<http://it.wikipedia.org/wiki/Pallet>) o container (contenitori in genere a forma di parallelepipedo), in modo da poter essere estratti o manovrati come un solo soggetto (<http://www.cril.it/imbballaggi-di-trasporto/unita-di-carico/>). L'*unitizzazione* delle merci alla rinfusa, così avvenuta, ne agevolò la conservazione durante il viaggio, oltre che nelle operazioni di sbarco/imbarco e manipolazione.

Tra le nuove strutture realizzate e presenti nei terminal portuali ed addette alla ricezione di queste "unità": *gru di banchina*, *carrelli a forza* (ossia piattaforma scorrevole dotata di due braccia metalliche poste nella parte anteriore) *carrelli di movimentazione*, *gru su gomma*, *RMG*, *RTG* (ossia dispositivi meccanizzati, i quali grazie alla presenza di una facciata girevole atta alla presa e rilascio, afferra i pallet depositandoli su dei piani d'appoggio), *gru a benna*, *trasportatori*.

La sostituzione di gru e container rispetto alla forza lavoro ha modificato radicalmente sia l'organizzazione di quest'ultima che la natura stessa delle operazioni. In primo luogo, lo sviluppo progressivo della meccanizzazione corrisponde una ad una graduale diminuzione, ma al contempo professionalizzazione del lavoro portuale. In precedenza, l'utilizzo dell'"uomo di carico" era volto essenzialmente alla movimentazione manuale di sacchi, balle, barili, etc, mentre le apparecchiature meccaniche rappresentavano una quota pari a circa il 10% del lavoro; condizioni la cui necessità di conoscenze e competenze tecniche era ai minimi livelli. L'introduzione di tecnologie maggiormente complesse, richiese maggiori ed altrettanto specializzate competenze da parte dei lavoratori portuali; corsi di formazione furono quindi avviati sia per assicurare la qualificazione (che includeva la conoscenza di tutti gli aspetti tecnici ed operativi), che l'esperienza necessaria agli operatori, ad operare con attrezzature di movimentazione più specializzate. Questo bisogno era inoltre motivato dalla maggior attenzione del cliente portuale alla precisione, alla prevenzione di danni e in generale alla qualità del servizio. In seconda istanza, l'adozione di strutture e sovrastrutture meccaniche poste a bordo o nel porto, migliorò nettamente le procedure di carico/scarico delle merci, velocizzandole e di conseguenza riducendo i tempi di permanenza delle navi nei porti. Più nel dettaglio, la tipologia di dispositivo da impiegare veniva scelta in seno al volume ed alla stabilità della merce; nel primo caso intendo la portata delle unità di carico da sbarcare/imbarcare, mentre nel secondo la tipologia dei prodotti trasportati. Menzione particolare qui la meritano navigli come chimichiere e gasiere; classificate in quanto navi cisterna, esse sono dedite al trasporto di prodotti afferenti all'industria chimica (acidi , zolfo, gas) ridotti in forma liquida, fatti viaggiare in serbatoi e successivamente manipolati nei porti. Tale operazione necessita di attenzione e precisione data la composizione delle sostanze, talvolta nocive od infiammabili. Proprio il perfezionamento di tali tipologie segnò un ulteriore rinnovamento dei porti, alcuni dei quali furono costretti ad attrezzarsi di condutture e serbatoi per un ricevimento adeguato a questo tipo di nave.

1.4 Tipologie di navi

Come definito prima, le navi mercantili hanno seguito un percorso evolutivo scandito da fasi di crescita, discesa e raffinamento. In questo paragrafo mi soffermerò sulle caratteristiche strutturali comuni, "scomponendo " dei propri elementi principali tali complessi, per poi definirne e

approfondirne

le

tipologie.

In primo luogo per “nave” si intende quel corpo galleggiante adibito al trasporto; questo mezzo è dotato di un *peso* (o “*dislocamento*”), pari al quantitativo di acqua che il suo progressivo avanzamento sposta (<http://www.genoaportcenter.it/Pagina.aspx?idPag=10>), *stazza*, calcolata in metri cubi e in relazione alla somma dei volumi degli spazi interni (<http://it.wikipedia.org/wiki/Stazza>), e *portata*, stimata sulla sua capacità di carico, espressa in tonnellate metriche. Questi tre elementi variano a seconda della tipologia di naviglio e del materiale trasportato, anche se di recente, al fine di tagliare i costi su quest’ultimo, è sorta la tendenza ad edificare navi sempre più grandi. Strutturalmente invece, la nave è costituita dal *ponte*, suddiviso da diverse sotto-tipologie; tra queste, il *ponte di comando* (o *plancia*) e il *ponte di coperta*. Il primo è costituito da un locale, dotato di tutte le apparecchiature elettroniche utili per la condotta della nave (timone, la bussola, i controlli del motore, radar, radio, etc) dal quale il comandante la governa. La sua collocazione particolarmente sporgente, con delle balconate sulla prua amplifica la visuale dell’orizzonte circostante, consentendo di amministrare e gestire nella maniera più efficiente possibile tutte le attività e manovre, siano esse effettuate in mare che nel porto. Infine, sotto questo ponte sono situati in genere gli alloggi e uffici degli ufficiali, le cucine, le mense. Il ponte di coperta, invece copre tendenzialmente le stive o le cisterne, e la sua presenza è maggiormente assidua sulle navi portacontainers. Altro elemento strutturale navale è la spesso citata *stiva*, intesa come la “pancia” della nave. La stiva può presentare al suo interno strutture adibite ad un miglior adeguamento e posizionamento della merce sulla nave, come la disposizione di binari, che dividendo il naviglio in diverse parti da prua a poppa, garantiscono una collocazione appropriata dei containers, o spine per il frigo. La distribuzione uniforme del suo volume è inoltre molto importante per la stabilità e la sicurezza della navigazione, raggiunta mediante lo “*stivaggio*”; per *stivaggio* si intende una collocazione ottimale della merce, sfruttando tutto lo spazio a disposizione, tenendo conto di eventuali danni generati dal contatto di particolari beni, come colaggio, possibilità di combustione, ecc. Funzionale, come ho detto prima al movimento della nave, la *sala macchina*; situata nella parte a poppa della nave, tale colonna portante è contraddistinta dai motori oltre ai generatori per tutta l’ elettricità che serve a bordo, quando è attraccata alla banchina, e quando è in navigazione. Ultimo ma non meno importante il *castello*, sola costruzione ben visibile in verticale ed a forma di “torretta”, in cui vengono svolte le attività principali dell’equipaggio. Tra le altre parti comuni a tutte le navi, si possono brevemente citare:

- Radar: funzionale all'identificazione del proprio ed altrui posizionamento in mare; il radar è collocato sopra il castello;
- Luci di posizione: generalmente verdi e rosse, queste luci vengono usate per segnalare la propria posizione alle altre navi che navigano in prossimità;
- Tagliamare: è lo spigolo esterno nell'area prodiera della nave, che durante la navigazione apre le acque;
- Eliche: generalmente collocata a poppa, l'elica è l'elemento motore della nave in mare. Non mancano tuttavia sulle navi moderne eliche poste anche a prua (<http://www.genoaportcenter.it/Pagina.aspx?idPag=103>).

Come definito nel paragrafo precedente, nel XIX secolo con la richiesta e comparsa sul mercato di beni sempre più differenziati si andarono progressivamente a delineare le due macrocategorie navali: le navi da carico generale (o general cargo) e le navi portarinfuse (o bulk carriers) (<http://www.genoaportcenter.it/Pagina.aspx?idPag=102&AspxAutoDetectCookieSupport=1>).

Le navi da carico generale includono tutte quelle imbarcazioni, differenti per forma e configurazione, deputate al trasporto di merci varie in *colli* o *contenitori*, questi tuttavia non elementi fissi e strutturali della nave. Per colle intendo qualsiasi oggetto di determinate dimensioni (valigia, pacco, baule, che si trasporti o si spedisca) che si possa spedire o trasportare.

Sei le sottotipologie delle general cargo:

- Navi frigo: le *navi frigo* sono in genere destinate al trasporto di carico refrigerato, congelato o surgelato, a temperatura costante (da -30°C a + 12°C); per tali motivi esse sono dotate di particolari attrezzature, quali frigoriferi, spine, impianti di condizionamento, costosi per la loro installazione e mantenimento. In linea di massima la loro velocità è più elevata rispetto alle altre tipologie di navigli, per la durata limitata dei carichi trasportati (variabile dai 18 ai 25 nodi) (<http://www.sapere.it/enciclopedia/frigor%3%ACfero.html>). Dotata di aspetto estetico elegante, in genere tale tipologia è verniciata di bianco;
- Navi portacontainer: le portacontainer sono navi adibite al trasporto di merci contenute in container, di forme standard e parallelepipedica, con un'altezza che varia da 2,44 a 2,59 m, larghezza di 2,44 m e lunghezza dai 6 ai 12 m, generalmente costruiti in acciaio o metallo. La necessità di "containerizzazione" sorse in merito all'alto tempo speso in porto, ma soprattutto all'elevato rischio di danneggiamento (all'epoca erano circa 2/3 del tempo) che la precedente metodologia di stabilizzazione della merce sulla nave comportava (i prodotti

erano infatti disposti in genere nella stiva, in maniera “sciolta” e spersa). Il carico così unitizzato, oltre ai vantaggi già analizzati prima, evitava anche la dispersione della merce garantendo un buon livello di mantenimento fino all’attracco in porto e per tutto il viaggio. Le navi portacontainer presentano un motore a gasolio, e le loro dimensioni variano in seno alla lunghezza delle tratte; si possono così distinguere le *Round World Service*, o “navi giramondo” percorrenti rotte intorno al mondo e quindi di stazze più elevate, e le *feeders*, più piccole, funzionali al trasporto su brevi distanze. Ad ogni modo, ad oggi le portacontainer più grandi sono le *Maersk Triple EClass*, lunghe 400 metri, con capacità di trasporto di 18 mila container e costo di 185 milioni di dollari l'una. In generale, il tempo trascorso in porto da questa tipologia di naviglio è poco; il 62% ne spende infatti solo 12 ore, il 31% dalle 13 alle 24, mentre il 25 % dalle 25 in su;

- Navi ro-ro: le *ro-ro* (o *navi traghetto*) sono invece progettate per il trasporto di carichi su ruote, come automobili, camion, rimorchi/semirimorchi, vagoni ferroviari, grazie ai quali la merce ivi contenuta viene in seguito caricata/scaricata. Per le sue caratteristiche, tale modalità di carico non necessita la sua manovra da parte di particolari attrezzature di bordo o di banchina; a differenza infatti delle altre navi mercantili, le *ro-ro* sono più semplicemente disposte di scivoli che consentono alle vetture di salire (roll on) e scendere (roll off). Questa caratteristica consente sia di risparmiare sui tempi di sbarco/imbarco, che di poter essere impiegate su lunghe rotte, dando la possibilità di poter commerciare con molti porti. Oltre agli scivoli, le *ro-ro* sono dotate di più ponti garage collegati con rampe d’accesso, o “rampe a poppa” ossia scale verticali. Tra le sottocategorie delle navi *ro-ro*:

- ✚ Navi *ro-pax*, o più propriamente *navi traghetto* sono destinate al trasporto dei passeggeri. In tal caso i loro ponti di carico vengono adibiti sia al carico di mezzi pesanti che delle persone;

- ✚ *Car carriers*, ossia quella tipologia di naviglio riservata al trasporto ed esportazione di veicoli e/o mezzi gommati, la cui rotta di conseguenza si impone su tracciati lunghi, da continente a continente. Per la maggior parte prodotte in Corea del Sud e Giappone, in linea di massima la loro capacità di carico si aggira attorno alle 6200 vetture. Strutturalmente invece, le *car carriers* presentano una forma a “scatola” chiusa, funzionale alla protezione sicura del carico, e di rampe per l'imbarco, sia a

poppa che laterali. Il suo tempo di permanenza nei porti invece è generalmente breve, con una media attorno alle 13 ore, ridotta ulteriormente, seppur in maniera comunque lieve, con l'aumentare della lunghezza della tratta; (http://www.sirc.cf.ac.uk/Seafarers%27_Working_and_Living_Conditions.aspx)

- *Navi portachiatte*, o nave da carico strutturalmente costruita per il trasporto di *chiatte*; per *chiatta* si intende un galleggiante rettangolare, edificato tendenzialmente in legno o metallo, sprovvisto di qualsiasi dispositivo di propulsione. Le portachiatte vengono invece realizzate con degli impianti prolungati in acciaio speciale rinforzato, in cui plancia, locali di manovra e di manipolazione del carico, così come gli alloggi sono situati a prua. Questa tipologia di naviglio si suddivide ulteriormente in due sotto-tipologie: a *stiva allagabile* ed a *chiatte imbarcate a secco*; nel primo caso le chiatte entrano ed escono in maniera autonoma, mentre nel secondo si assiste ad un loro prelievo nella zona poppiera per opera di una gru, che successivamente le cala nella stiva e nel ponte di coperta, in cui alla fine vengono bloccate con appropriate strutture di fissaggio (<http://www.sapere.it/enciclopedia/portachiatte.html#>)

Le *navi portarinfuse* invece sono specializzate al trasporto di carichi liquidi (es. gas liquefatto, prodotti petroliferi) o solidi, (come granaglie, minerali, etc.) ma non unitizzati in container o pallet. A livello strutturale, tale tipologia presenta uno scafo realizzato con strutture orizzontali o doppio fondo di tipo cellulare. Mentre le paratie vengono realizzate in acciaio ad alta resistenza, le stive presentano una configurazione autostivante, ossia prolungata in altezza, tramite un rialzamento dei boccaporti, per l'opportuno riempimento degli spazi. L'apparato motore invece viene collocato nella zona poppiera della nave, insieme alla *tuga*, ossia la parte rialzata rispetto al piano di coperta al fine di aumentare l'altezza in cabina; è qui che si possono trovare alloggi, servizi di bordo e plancia centrali di comando e controllo (<http://www.sapere.it/enciclopedia/portarinfuse.html>). Le operazioni di sbarco/imbarco invece vengono effettuate sia attraverso attrezzature proprie, che portuali; più nello specifico, tra le tecniche di movimentazione: *l'uso in combinazione di benne e nastri trasportatori* (soprattutto per carbone e minerali), e *l'aspirazione pneumatica* (con carichi come cereali, e granaglie). Il primo sistema è in genere più semplicemente conseguito con attrezzature meccaniche trasferenti le rinfuse da nave a banchina, banchina a camion, camion a magazzino. L'aspirazione pneumatica invece consiste nell'estrazione effettuata con tubi aspiranti delle rinfuse dalle stive

(<http://www.ulss12.ve.it/docs/file/spisal/porto/esposizione%20polveri%20porto.PDF>). Come accennato prima, le porta rinfuse sono ripartite funzionalmente a seconda del tipo di carico a cui sono destinate. Tra le portarinfuse per il trasporto di merci solide :

- Navi portarinfuse: definite anche come *dry bulk carriers*, esse sono destinate al trasporto di merci solide non imballate, come cereali, carboni, minerali, farine, granaglie ecc. Con una portata lorda che si può estendere sino a 350.000 tonnellate, queste imbarcazioni sono dotate del solo ponte di coperta, di cui l'area sottostante è riservata al contenimento della merce. Le manovre di carico/scarico invece vengono avviate tramite attrezzature poste a terra, alle quali l'accesso alle stive è garantito dalla presenza di boccaporti molto ampi. Per queste imbarcazioni, il tempo speso in porto ed in mare, è da calcolare in relazione al tipo di tratta ed alla loro stazza. Bisogna premettere che in genere tracciati più lunghi vengono percorsi anche da navi di stazza addirittura di 15 volte più grandi rispetto a quelle impiegate su brevi rotte. Per le prime in genere è stimato del 17% il tempo trascorso in porto, e dell'82% quello trascorso in mare, mentre le navi a breve raggio in genere sostano nei porti per un 33% del loro tempo (http://www.sirc.cf.ac.uk/Seafarers%27_Working_and_Living_Conditions.aspx);
- Navi rinfusiere refrigerate: sono riservate al trasporto di merci solide deperibili, contenute in attrezzature quali impianti di refrigerazione e condizionamento, atte a conservarle.

Svariate invece le sottocategorie di navi portarinfuse per il trasporto di merci liquide:

- Navi cisterna: questa tipologia rivestì un ruolo fondamentale durante la Seconda guerra mondiale periodo che segnò solo l'inizio di un lungo e proficuo percorso evolutivo. La *nave cisterna* è destinata al trasporto di prodotti liquidi, infiammabili e non, e gas liquefatti derivanti da petrolio o di diversa natura e prodotti chimici allo stato liquido, la cui quindi particolare composizione non necessita di imballaggio in container (<http://www.genoaportcenter.it/Pagina.aspx?idPag=102&AspxAutoDetectCookieSupport=1>); il loro mantenimento di fatti viene effettuato grazie all'impiego di *cisterne*, ossia contenitori di diverse dimensioni, posizionati nelle stive e realizzati per lo più con lamierino di acciaio, od anche resine sintetiche (tipo di materiale simile alla resina presente in natura, che solidifica se sottoposta a freddo od a caldo) o vetroresina. Lo svantaggio di usare quest'ultimo materiale, tuttavia è che presenta come caratteristica quella di maggior fragilità rispetto all'urto (<http://it.wikipedia.org/wiki/Cisterna>). Le navi cisterna si

differenziano ulteriormente a seconda del materiale trasportato:

- ✚ *Nave petroliera*, riservata al trasferimento di greggio o suoi prodotti derivati.
L'evoluzione delle petroliere, seguì alla nascita, tra la metà e la fine del XIX secolo delle raffinerie di petrolio, ossia uno stabilimento dove si separa il petrolio greggio (che è una miscela di idrocarburi di diverso peso molecolare) nelle sue componenti. Tali imbarcazioni furono infatti inizialmente concepite per sostenere le (brevi) rotte commerciali che intercorrevano tra le diverse raffinerie. Con la Seconda guerra mondiale le petroliere subiscono un incremento di portata, arrestata e tutt'oggi stabilizzata, principalmente a causa dell'incapacità di alcuni porti di accogliere navi così grandi. Oggi giorno la sua portata standard si aggira tra le 50.000 e 200.000 tonnellate; strutturalmente le petroliere sono provviste di un complesso di tubazioni, saracinesche, pompe, piccole gru e del cosiddetto "*manifold*" (ossia punto di collegamento con le tubazioni a terra). Inoltre, il motore viene posizionato nella zona poppiera, mentre in quella prodiera si riscontra una cabina di avvistamento (*crewnest*). Adoperate principalmente per viaggi a corto raggio, il loro movimento tra i porti è piuttosto celere; difatti, è stato stimato che circa il 77% spende in media dalle 13 alle 24 ore in porto, mentre il rimanente più di 24 ore. Di quest'ultima porzione, il 23% spende in media tra le 24 e le 36 ore, mentre una piccola percentuale sosta per oltre 49 ore (http://www.sirc.cf.ac.uk/Seafarers%27_Working_and_Living_Conditions.aspx).

- ✚ *Navi metaniere/gasiere*, ossia un tipo di imbarcazione adattato al trasporto di sostanze quali gas naturale liquido (come LPG –LiquefiedPetroleumGas-, miscela di propano e butano) e metano. Precedentemente alla sua comparsa negli anni '60, il gas era mantenuto in enormi serbatoi di forma sferica, alloggiati nelle stive; più nello specifico, la particolarità di materiale caricato, richiedeva, per la sua conservazione sul naviglio condizioni di alta pressione, o bassa temperatura, o con una combinazione delle due modalità, ed impianti di rigassificazione per il suo scarico nei porti di attracco;

- ✚ *Chimichiere*, adibite al trasporto alla rinfusa di prodotti chimici liquidi, tra cui olio diesel, etc, il cui livello di pericolosità richiede la dotazione di sistemi

antincendio, funzionali alla prevenzione e fronteggiamento di eventuali emergenze. Strutturalmente i diversi prodotti vengono collocati in compartimenti suddivisi e relativamente piccoli, isolati rispetto al resto della nave attraverso l'applicazione di una doppia paratia stagna; la pulizia queste aree, viene eseguita attraverso l'impiego di impianti specializzati posti a terra (o stazioni di degassificazione), i quali tuttavia non sono sempre disponibili nei porti. Per ovviare a tale carenza, alcuni navigli vengono attrezzati da piccole stazioni di degassificazione a bordo.

1.5 Equipaggio della nave

In questo paragrafo analizzerò le figure operative costituenti l'equipaggio della nave, o, in termine nautico "*gente di mare*", delineandone profilo sociale e funzionale, la cui collocazione in uno specifico settore, ne struttura la loro divisione lavorativa. L'equipaggio è per definizione un gruppo di persone che lavora a bordo di un veicolo, sia esso una nave, un aereo o un altro mezzo; il settore nautico in particolar modo è contraddistinto a livello organizzativo da un elevato grado di *specializzazione* e *gerarchizzazione* interna. Per gerarchia intendo un tipo di ordine strutturato per gradi, ciascuno dei quali rappresenta un livello ben codificato di potere; la collocazione dei soggetti all'interno di questi gradi, a seconda di regole e parametri ben precisi, ne definisce, status diritti e doveri. Come avrò modo di analizzare più avanti, il settore navale è regolato dal codice della navigazione, normativa entrata in vigore negli anni '40, atta a disciplinare la navigazione nelle acque territoriali dello Stato, non che la ripartizione gerarchica afferente alla vita all'interno dei navigli, che così viene articolata (<http://www.fog.it/legislaz/cn-0265-0322.htm>):

➤ PRIMO GRADO:

- ✚ Comandante: il *comandante* è reputata la figura di gran lunga più importante a bordo di una nave. Deputato ad assumere le veci del proprietario o dell'armatore (ossia colui che detiene l'esercizio della nave), è a lui che infatti spettano i compiti

primari di decidere in merito alle operazioni di sbarco/imbarco, navigazione in mare, ed attracco ed uscita dal porto. Più nel dettaglio egli è responsabile di tutte le attività che si svolgono sull'imbarcazione, in particolar modo il mantenimento dello stato di sicurezza del naviglio stesso, dell'equipaggio, dei passeggeri e delle merci trasportate; proprio a tal proposito è vincolato alla verifica prima della partenza del corretto ed adeguato equipaggiamento, caricamento merci e disposizione della documentazione.

Nelle difficoltà od emergenze il comandante deve sperimentare tutte le risoluzioni possibili, consultando anche gli ufficiali di coperta prima di ufficializzare l'abbandono della nave; in tal caso egli deve comunque essere l'ultimo a lasciarla, premunendosi della salvaguardia di carte e libri di bordo. Infine gli è consentito esercitare funzioni di ufficiale di Stato civile, redigendo ad esempio atti di nascita, morte o testamenti;

➤ **SECONDO GRADO:**

- ✚ Direttore di macchina: responsabile della parte "tecnica" della nave, ossia la sezione legata alla movimentazione, il *direttore di macchina* provvede alla gestione di tutti gli impianti e macchinari del naviglio, non che alla loro conservazione e riparazione in caso di danneggiamento;
- ✚ Comandante in seconda: il *comandante in seconda* svolge l'incarico di secondo in comando, ovvero colui per volontà stessa del comandante sostituisce quest'ultimo facendone le veci;
- ✚ Capo commissario: definito anche "*commissario di bordo*", tale figura è la diretta responsabile di tutto il settore logistico (ossia di tutte le attività gestionali, amministrative e strategiche), e sulle navi da crociera o passeggeri, di quello alberghiero;
- ✚ Medico di bordo: il medico di bordo è un dottore preposto alla cura ed alla salute sia della forza lavoro marittima che dei passeggeri.

➤ **TERZO GRADO:**

- ✚ Primo ufficiale di coperta e di macchina: i *primi ufficiali di coperta* e di *macchina* operano alle dirette dipendenze, rispettivamente del comandante o del direttore di macchina, svolgendone la funzione in qualità di "capiservizio", sulla base della propria sezione di appartenenza. Tra le funzioni alle quali sono preposti: il servizio

di guardia, sovrintendenza ai controlli, manutenzione e gestione del personale (<http://www.genoaportcenter.it/Pagina.aspx?idPag=117>);

- + Cappellano: egli è in genere un Sacerdote cattolico preposto all'aspetto spirituale e religioso della forza lavoro marittima, dei passeggeri e militari in caso di navi da guerra;
- + Primo medico aggiunto: medico di bordo supplementare;
- + Primo commissario: alle dipendenze dirette del commissario di bordo, a cui deve tenere conto delle attività logistiche effettuate (che in tal caso comprendono trasporto, acquisto, provvigioni, etc);

➤ **QUARTO GRADO:**

- + Secondo ufficiale di coperta, secondo ufficiale di macchina e secondo commissario: la loro collocazione è situata ad un gradino più basso rispetto ai primi ufficiali;
- + Primo radiotelegrafista: tecnico specializzato alle apparecchiature radiotelegrafiche, intendendo per *radiotelegrafo* un sistema di comunicazione ideato per la trasmissione di dati da un luogo ad un altro, attraverso l'uso di specifici codici;
- + Secondo medico aggiunto: ulteriore *medico* aggiunto e quindi di supporto al Medico di bordo.

➤ **QUINTO GRADO:** in tale fascia sono inclusi gli altri ufficiali, ed allievi, intendendo per quest'ultima categoria praticanti marittimi, collocati data la loro immatura esperienza, nel gradino più basso della scala gerarchica:

- + Terzo ufficiale di coperta e terzo Ufficiale di macchina;
- + Terzo commissario (presente sulle navi da Crociera);
- + allievo ufficiale di coperta / allievo ufficiale di macchina con più o meno di 9 mesi di navigazione;

➤ **SESTO GRADO:**

- Nostromo: Il *nostromo* è il sottufficiale più competente, addetto all'area di coperta del naviglio; oltre infatti alle operazioni di carico e scarico merci e della conservazione estetica di nave e scialuppe (in caso queste siano presenti) il *nostromo* si cura anche della guida in mare dell'imbarcazione, provvedendo alla gestione del timone (struttura della nave necessario a tenere o modificare la rotta), all'attracco in banchina, ed al rifornimento di

materiali quali catene, cavi, che potrebbero essere utili a bordo (<http://www.genoaportcenter.it/Pagina.aspx?idPag=117>).

➤ **SETTIMO GRADO**: tale fascia comprende il resto dei sottufficiali, tra cui:

- ✚ **Cuoco dell' equipaggio**;
- ✚ **Cambusiere**: addetto alla cambusa, ossia locale interno alla nave riservato alla conservazione e preparazione cibi (<http://www.treccani.it/vocabolario/cambusa/>);
- ✚ **Otonaio**: manutentore dei servizi sanitari;
- ✚ **Carpentiere**: ruolo maggiormente presente sulle navi passeggere, si occupa prettamente della cura, riparazione e mantenimento dei locali per i passeggeri;
- ✚ **Tankista**: sottufficiale preposto alla manutenzione di impianti quali valvole e tubature;
- ✚ **Elettricista**: deputato al controllo ed eventuale riparazione di impianti e motori elettrici;
- ✚ **1° guardarobiere**: personale addetta alla custodia della biancheria;
- ✚ **Capo operaio o caporale**: concorre, in accordo col capo dipartimento macchina, alla coordinazione delle attività svolte dal personale;
- ✚ **Operai specializzati (frigoristi e simili)**: si occupano della manutenzione nei rispettivi settori (tale categoria è riscontrabile soprattutto nelle navi da crociera);
- ✚ **Operaio meccanico**: tale figura si occupa dei lavori che richiedono una certa esperienza e capacità tecnica (saldature, ribattiture, ecc...);
- ✚ **Assistenti d'ufficio**: sottufficiali riservati all'amministrazione del reparto Camere;
- ✚ **Maestro di casa**: è il Maitre d'hotel che si occupa dell'ospitalità e dei servizi alberghieri;
- ✚ **Cuochi specialisti**: cuochi che preparano pietanze particolari.

➤ **OTTAVO GRADO**: di tale categoria fanno parte i *comuni*, ossia i semplici marinai addetti a vari reparti:

- ✚ **Comune di macchina e ingrassatore**: assistono gli ufficiali di macchina durante la guardia;

- + Comune di coperta: colui che presta attività di sorveglianza e custodia durante la navigazione;
- + Comune fuochista: effettua assistenza al fuochista nei turni di guardia;
- + Comune carbonaio;
- + Giovanotto di macchina: compie i lavori più umili nel reparto macchina;
- + Giovanotto di coperta: si occupa della manutenzione quotidiana della sezione coperta;
- + Garzoni di 1°, 2°, 3° e camerieri: preposti ai ristoranti di bordo e nei bar, presenti prettamente sulle navi da Crociera;
- + Mozzo: addetto ai lavori di coperta più umili.
- + Garzoni di cucina: si occupano di pulizie nei locali cucina e delle preparazioni di pasti più semplici (carne alla piastra, patatine fritte, ecc)

Come menzionato precedentemente, all'elevato livello di gerarchizzazione della gente di mare, si affianca un altrettanto elevato grado di specializzazione, relativa ad un'incrementata circoscrizione e definizione dei propri compiti. È sulla base di questi che i membri dell'equipaggio di una nave vengono così collocati in una specifica sezione lavorativa, di cui, il codice della navigazione ne riconosce 2 macroaree, ri-suddivise poi al loro interno:

- Servizi tecnici di bordo: i *servizi tecnici di bordo* son volti al funzionamento della nave in quanto unità tecnica ed economica, come un complesso strutturale rispondente a leggi fisiche e meccaniche, inserito in un contesto politico ed economico ben preciso. Tale area comprende:

- + Il settore di coperta: tale segmento include la conduzione della nave e la cura del carico; di conseguenza, in tal fascia sono collocati, dal grado più basso a quello più alto:

1. Il comandante;
2. Primo ufficiale di coperta;
3. Secondo e terzo ufficiale di coperta;
4. Allievo di coperta;

5. Nostromo;
6. Tankista;
7. Carpentiere;
8. Giovanotto di coperta;
9. Mozzo;

✚ Settore macchina: prevede la cura e manutenzione dei sistemi meccanici e/o elettrici; più nello specifico, in questa sezione ritroviamo:

1. Direttore di macchina;
2. Primo ufficiale di macchina;
3. Secondo e terzo ufficiale di macchina;
4. Allievo di macchina;
5. Capo operaio o caporale;
6. Ottonaio;
7. Operai specializzati;
8. Operaio meccanico;
9. Comune di macchina o Ingrassatore;
10. Giovanotto di macchina.

➤ Servizi complementari: possono essere considerati servizi “supplementari” od aggiuntivi, per lo più articolati e presenti soprattutto sulle navi da crociera; questi includono:

✚ Settore camera: include il personale addetto ai servizi alberghieri, ossia:

1. Ufficiali commissari;
2. Assistenti d’ufficio;
3. Maestro di casa;
4. Capo cameriere;
5. Garzoni di camera

✚ Settore cucina: spazio adibito alla preparazione dei pasti e conservazione delle provviste:

1. Capo cuoco o Chef;
2. Cuochi specialisti;
3. Garzoni di cucina.

1.6: Il diritto del mare e il codice della navigazione

Come si può facilmente intuire dai paragrafi precedenti, a partire dal suo iniziale sfruttamento in epoca preistorica, l'uso del mare si è gradualmente diversificato ed esteso a livello globale. La sua rilevanza è così tale, da divenirne con gli anni, materia di codificazione giuridica. In questo paragrafo pertanto, individuerò le peculiarità basiche che hanno fatto delle acque la colonna portante del commercio attuale, per poi successivamente illustrarne gli steps di regolazione legislativa, soffermandomi sul codice della navigazione italiano.

Per *mare* si intende una superficie prolungata costituita da acqua salata che bagna i continenti, od aree terrestri. La sua importanza è rilevata nelle possibilità che esso offre, ossia:

- La ricchezza di risorse minerarie, data dalla presenza sul fondale di minerali come idrocarburi, potassio, carbone, ferro, magnesio, estratti o tramite attrezzature specializzate poste sul fondo, o mediante la trivellazione dei pozzi, e quindi attraverso l'uso di un'asta;
- La ricchezza di risorse alimentari: la presenza di pesci ed alghe nel mare hanno dato l'impulso allo sviluppo della pesca, conseguente al quale si assiste sia ad un perfezionamento delle navi adibite a tali attività, che ad un'innovazione tecnologica ed amplificazione delle conoscenze, identificando i punti di maggior concentrazione dei pesci;
- L'uso del mare come via di comunicazione: come detto sin dall'inizio, il mare è l'unico nodo di connessione tra più punti terrestri lontani, determinante la possibilità di estensione dei propri orizzonti culturali ed economici, dalla scoperta di terre nuove, all'esportazione di beni da un continente all'altro.

Queste peculiarità concorrono a definire il mare come una sorta di "*spazio di vita*", in quanto via di comunicazione redditizia, ricca di possibilità, e che va per questi motivi protetta. Premesse sulle quali si andò progressivamente ad innestare un graduale processo di "*territorializzazione* delle

acque”, assunte cioè, via via a “territorio”, ossia a spazio circoscritto, la cui strutturazione e denominazione, è finalizzata all’accessibilità e controllo umano. La necessità di sottoposizione normativa del mare, dettata dalla sua specifica importanza ed uso universali, trovò applicazione nel *diritto del mare*, sistema giuridico di codificazione del primario principio di “territorialità”. Per *diritto* si intende un sistema articolato di norme e precetti, il cui rispetto da parte dei membri comunitari ne garantisce il vivere civile. In tal senso il diritto del mare disciplina la navigazione nelle acque; la necessità di codificazione giuridica di questa materia si manifestò in particolar modo con l’espansione coloniale nel XVII secolo, e quindi l’avanzamento del commercio marittimo. Già nel 1609 *Ugo Grozio*, giurista, scrittore e filosofo olandese, pubblicò “*Mare Liberum*” in cui proclamò la libertà dei mari, sostenendoli come territori internazionali di comune proprietà, ed in cui nessuno aveva il diritto di escludere ad altri il suo accesso. Dottrina che nella realtà si sposava appieno con gli interessi commerciali della compagnia olandese, nel combattere le pretese di controllo esclusivo delle vie verso le Indie, avanzate da Spagna e Portogallo. Posizione antitetica la si riscontrò nel 1635 con l’opera “*Mare Clausum*” di *John Selden*, con la quale invece si riaffermò il diritto di appropriazione del mare. A risoluzione di tale controversia, ci pensarono in prima battuta gli stati affacciati sul mare, a sostegno delle superfici d’acqua da intendere come “estensioni” di quelle terrestri. In seconda battuta invece, il giurista tedesco *Cornelius Bynkershoek* con il suo “*De dominio maris disseratio*” del 1702, statuí che il dominio sul mare di uno Stato doveva essere limitato a tutto ciò che poteva essere colpito da un cannone situato sulla terraferma (cioè solo le acque difendibili da terra). Questa regola venne universalmente adottata e venne migliorata nel cosiddetto “*limite di tre miglia*”, proposto da *Ferdinando Galiani* nel 1782, giustificandola col fatto che era quella la portata massima dei cannoni. L’estensione di tre miglia di mare territoriale tuttavia fu relativamente accettata. Oltre ai tentativi di queste figure, intervennero, in particolar modo nel secolo scorso la *Società delle Nazioni Unite* prima, e l’*Organizzazione delle Nazioni Unite* poi; con l’evoluzione tecnologica navale, e i conseguenti nuovi problemi legati allo strumento della piattaforma continentale ed all’inquinamento dell’ambiente marino, il diritto del mare viene ulteriormente raffinato ed implementato. Dopo un primo fallimento negli anni ’30 del XX secolo, esito positivo lo si riscontra con la *Conferenza delle Nazioni Unite sul diritto del mare* svoltasi a Ginevra nel 1958, conclusasi con l’adozione del testo di quattro convenzioni, introducendo nuovi importanti termini:

1) Convenzione sul mare territoriale e la zona contigua: intende per “*mare territoriale*” la superficie d’acqua limitrofa al territorio, occupante 12 miglia a partire dalla costa, ed in cui lo Stato che ne

viene bagnato, esercita la propria sovranità; questa porzione è sua volta estendibile verticalmente, dal relativo spazio aereo sino al sottosuolo marino. Il mare territoriale viene misurato a partire dalla sua *linea di base*, corrispondente cioè “*alla linea di bassa marea lungo la costa*”, delimitante le cosiddette *acque interne*. Altro concetto espletato è quello di *zona contigua*, ossia “*la zona entro la quale lo stato costiero puo' esercitare il controllo necessario per reprimere e prevenire le infrazioni alle sue leggi doganali, fiscali, sanitarie e d'immigrazione commesse nel suo territorio o nel suo mare territoriale*”(Nazioni Unite, 1958); questa si estende sino alle 24 miglia rispetto alla sua linea base. All'interno di questa porzione, lo Stato sovrano garantisce il passaggio inoffensivo delle navi straniere, le quali devono così conformarsi alla legislazione del paese attraversato. Per *passaggio inoffensivo* si intende infatti “*un attraversamento rapido senza soste o ancoraggi*”(Nazioni Unite, 1958), e soprattutto sicuro, che non riveli in tal senso segnali di potenziale minaccia (dall'uso della forza, a manovre o esercitazioni con armi, od operazioni che violano le norme sull'imbarco e sbarco, importazione/esportazione, immigrazione ed inquinamento). In caso contrario lo Stato può nel suo mare territoriale sospendere temporaneamente l'utilizzo per la navigazione, od arrestare le persone a bordo per illeciti penali, esercitando la propria giurisdizione penale, e giustificando il proprio intervento collegando le gravi circostanze a quella nave od ai soggetti ivi imbarcati. Infine, I sottomarini e tutti i veicoli sommergibili sono obbligati più propriamente alla navigazione in superficie, e dall'esibizione della bandiera battuta; diverse le predisposizioni per i navigli a propulsione nucleare o trasportanti prodotti od elementi nucleari, per le quali è prevista la stretta osservanza delle leggi cautelari e preventive contenute negli accordi internazionali, specificanti le vie di circolazione accessibili a questa particolare tipologia di naviglio (www.studentibicocca.it/file/download/673?license_confirmed=true);

2)Convenzione sull'alto mare: per “*alto mare* “ si intende la porzione di superficie marina, il cui inizio è decretato al termine della zona contigua, e che di conseguenza diventa esente da ogni tipo di controllo da parte degli stati; a questi di fatti, viene qui garantita piena libertà di:

- Navigazione;
- Sorvolo;
- Collocamento di cavi;

- Edificazione di strutture quali isole artificiali o altre installazioni;
- Pesca ed avviamento di ricerche.

Tuttavia, la normativa tiene anche a sottolineare che *"tale libertà non è da intendersi in senso assoluto"*, in quanto deve essere esercitata, in rispetto degli interessi e della presenza degli altrui stati, con cui si condividono i medesimi diritti. Fra le libertà concesse, è prevista anche quella di creare *zone chiuse in alto mare*, ossia aree deposte per manovre od esercitazioni militari, per tali motivi chiuse per un periodo limitato; tale azione può essere intrapresa, sia previa adeguato preavviso ai terzi, che alla non essenzialità per la navigazione internazionale dell'area scelta. Ogni Stato è inoltre libero di far circolare navi battenti la propria bandiera, con l'obbligo, disciplinato da una norma internazionale di esercitarne il controllo effettivo. Ciò che deve sussistere infatti è un collegamento fra nave e Stato di cui batte bandiera. In caso contrario, l'assenza di bandiera implica non godimento della protezione di alcuno Stato e quindi potenzialmente oggetto di visita e di controllo da parte delle navi da guerra. Infine, vi è da sottolineare come tale Convenzione puntualizzi sull'immunità dalla giurisdizione di cui godono le navi da guerra o quelle appartenenti ad uno Stato, impiegate o gestite per un servizio pubblico non commerciale (http://xoomer.virgilio.it/daniele.difuria/Diritto_Html/Diritto%20Romano/inthtm/mare.htm);

3) Sulla pesca e la conservazione delle risorse biologiche dell'alto mare: tale Convenzione è circoscritta alla *libertà di pesca*, che deve essere limitata, per una conservazione delle *risorse biologiche*, ossia tutto ciò che proviene dalla biosfera e dal mondo animale, sotto forma di risorse coltivabili o sfruttabili (mari, foreste, suolo agricolo) e che contribuiscono a dar vita ai prodotti alimentari (carne, pesce, frutta e ortaggi). La salvaguardia di tali risorse deve essere di fatti mantenuta a livelli tali, da renderla in contemporanea disponibile per il suo approvvigionamento. La Convenzione invita pertanto gli stati *"ad adottare provvedimenti concernenti la conservazione marina, applicabili ai propri cittadini che dovessero praticare la pesca"* (Nazioni Unite, 1958). Infine, viene specificato che nel caso in cui i cittadini di due o più stati pratichino la pesca di medesimi banchi di pesci in una o più zone d'alto mare, detti stati saranno vincolati a concordare misure di conservazione marina in quelle porzioni di mare. La libertà di pesca è inoltre sfociata in diversi trattati internazionali relativi a specifiche zone (come l'Atlantico nord occidentale, l'Antartide) o animali (esempio *Convenzione sulla caccia alla balena* di Washington del 1946);

4)Sulla piattaforma continentale: la *piattaforma continentale* viene definita come “ *il letto del mare e il sottosuolo delle regioni sottomarine adiacenti alle coste, ma situate al di fuori del mare territoriale, fino ad una profondità di 200 metri o, al di là di tale limite, fino al punto in cui la profondità delle acque sovrastanti permette lo sfruttamento delle risorse naturali delle predette regioni*” (Nazioni Unite, 1958). Questo concetto necessitò di una codificazione giuridica per via degli sviluppi tecnologici che hanno col tempo reso possibile lo sfruttamento di riserve minerali e risorse naturali presenti prettamente nel sottosuolo marino. Più nello specifico, queste risorse includono minerali ed organismi viventi appartenenti a specie sedentarie “*che allo stadio in cui possono essere pescate sono immobili sul fondo o al di sotto del fondo o sono incapaci di spostarsi se non restando continuamente in contatto con il fondo o il sottosuolo*” (Nazioni Unite, 1958). Una serie di trattati furono in seguito adottati allo scopo di monitorare l’applicazione di questo principio; questi di fatti, statuirono l’accessibilità di quest’area da parte degli stati solo previo consenso da parte dello Stato costiero.

Se la *seconda Conferenza* delle Nazioni Unite del 1960, in materia di “*ampiezza del mare territoriale*” fu un completo disastro, la *terza*, conclusasi nel 1982 a *Montego Bay* (<http://www.studiamo.it/pages/diritto-pubblico-privato-ed-internazionale-norme-internazionali-introduzione-alle-norme-internazionali/7/>), con l’identificazione ed espletamento di nuovi termini concettuali, apportò nuove migliorie al diritto del mare; tra di fatti le nuove definizioni introdotte:

➤ Patrimonio comune dell’umanità: per *patrimonio comune all’umanità* si intende quello spazio con risorse annesse, la cui specifica collocazione oltre i limiti delle giurisdizioni nazionali, nega la possibilità di ogni Stato di appropriarsene. In genere l’utilizzo di queste aree viene adibito per scopi specifici. Tra i principi concorrenti alla regolazione di questa materia:

- ✚ Principio del divieto di appropriazioni nazionali, per il quale, per l’appunto, nessuno Stato puo' esercitare od imporre la sua giurisdizione;
- ✚ Principio della destinazione a fini pacifici;
- ✚ Principio dell’uguaglianza compensatrice: lo sfruttamento di quest’area, viene in tal senso finalizzata anche nell’agevolazione dello sviluppo dei paesi sottosviluppati;
- ✚ Principio dell’internazionalismo istituzionale, richiedente cioè, per il raggiungimento degli scopi sopra elencati, l’istituzione di un’apposita organizzazione internazionale,

competente in via esclusiva a gestire il patrimonio comune dell'umanità, ossia l' *Autorità Internazionale dei fondi marini*.

È bene evidenziare come tale giurisdizione non fu pienamente applaudita da tutti gli stati. Quelli in disaccordo di fatti, di provenienza per lo più dalle aree occidentali ed industrializzate, giustificarono il loro dissenso, sostenendo come l'applicazione della Convenzione avrebbe comportato lo scoraggiamento dell'attività mineraria ed imprenditoriale. Per ovviare a ciò, questi paesi (tra cui USA, Germania, Regno Unito, Francia, Giappone e Italia) elaborarono legislazioni interne in materia *sfruttamento dei fondi marini internazionali*, statuendo la possibilità per le imprese di sfruttamento di queste zone, previa comunque autorizzazione da parte di un'autorità internazionale.

➤ Zona economica esclusiva: per zona *economica esclusiva* si intende "un'ampia zona di 200 miglia entro la quale lo Stato costiero gode di diritti limitatamente alle materie di rilievo economico" (Nazioni Unite, 1982) tra cui:

- ✚ Esplorazione delle aree in cui sono presenti le risorse naturali e biologiche o non;
- ✚ Altre attività connesse a scopi di guadagno, come la creazione di energia a partire dall'acqua, dalle correnti e dai venti;
- ✚ Montaggio ed utilizzo di isole artificiali od altre strutture, la cui realizzazione è finalizzata alle ricerche scientifiche. Conformemente a questa materia vengono tra l'altro specificate regole relativamente alle distanze di sicurezza ed ai parametri di collocazione delle isole (<http://www.studiamo.it/pages/diritto-pubblico-privato-ed-internazionale-norme-internazionali-introduzione-alle-norme-internazionali/7/>).

Per la zona economica esclusiva, è stato istituito il *regime di sfruttamento delle risorse biologiche*, in applicazione al diritto di esclusività attribuita allo Stato costiero, "finalizzato al contempo al mantenimento dell'equilibrio eco-biologico ed allo sfruttamento ottimale delle risorse" (Nazioni Unite, 1982). Più nel dettaglio, lo Stato costiero, quindi:

- ✚ Fissa un margine di tolleranza nelle catture della fauna marina, secondo il criterio di conservazione;

- ✚ Definisce le proprie capacità di sfruttamento;
- ✚ Nel caso in cui queste sono inferiori al primo punto, vengono autorizzati, alla pesca dei residui non utilizzati anche altri stati;
- ✚ La scelta di questi ultimi viene indirizzata sulla loro condizione economica;
- ✚ Sviluppa una normativa relativa alle modalità della pesca ed alle specie di cui la cattura e' autorizzata.

Altro potere dello Stato costiero è inoltre quello di procedere ad arresto, ispezione, e sequestro del naviglio, oltre alla liberazione dell'equipaggio;

- Inquinamento: *l'inquinamento viene definito come "introduzione diretta o indiretta, da parte dell'uomo, di sostanze o di energia nell'ambiente marino, compresi gli estuari, quando essa può avere effetti nocivi, quali danni alle risorse biologiche o alla fauna e flora marine, rischi per la salute dell'uomo, intralcio alle attività marittime, comprese la pesca e le altre utilizzazioni lecite del mare, alterazione della qualità dell'acqua di mare dal punto di vista della sua utilizzazione e degradazione dei valori di gradimento" (Nazioni Unite, 1982).*

Una sottocategoria di inquinamento altamente vietata è *l'inquinamento transfrontaliero*, ossia una specie di contaminazione derivante da attività legalizzate, che tramite l'aria si propaga anche ad altri stati, danneggiandone l'ambiente. Tra invece le fonti di inquinamento marino tipiche e che saranno oggetto di ulteriore approfondimento nel capitolo finale :

- ✚ Inquinamento da navi, causato per l'appunto dalle imbarcazioni, sia in concomitanza alle quotidiane operazioni quali la manutenzione della nave (*inquinamento operativo*), che a seguito di incidenti e quindi di rilascio di sostanze potenzialmente nocive (*inquinamento accidentale*);
- ✚ Inquinamento da immersione (dumping), derivante dallo scarico volontario di rifiuti o spazzatura nelle acque.

Gli stati, in seno ai danni provocati dall'inquinamento, sono vincolati alla legiferazione di un complesso normativo in materia di prevenzione, in base al quale indirizzare la progettazione e costruzione delle proprie navi, vincolate alla sua applicazione (http://xoomer.Virgilio.it/daniele.difuria/Diritto_Html/Diritto%20Romano/inthtm/mare.htm).

Dato il suo assetto geografico peninsulare, che la colloca per la maggior parte della sua estensione nel mare, l'Italia è stato uno dei paesi particolarmente sensibile all'importanza del diritto del mare. Oltre a provvedimenti quali la ratifica della *Convenzione del '58*, la stipula di accordi di delimitazione del mare territoriale con Jugoslavia e Francia e la regolamentazione del traffico nello stretto di Messina, il nostro paese intervenne personalmente nella codificazione del diritto del mare, attraverso l'emanazione del proprio *codice della navigazione del mare*. Tale documento, disciplinante più nello specifico la navigazione marittima, interna ed aerea fu redatto per la prima volta a Napoli da *Michele Iorio* nel 1781. Una sua seconda versione, contenente elementi privatistici e pubblicistici (regolanti in genere rapporti tra singoli, stanti o meno in posizione paritarie), oltre che internazionalistici (ossia relativi al diritto internazionale) fu approvata con regio decreto il 30 Marzo 1942, ed entrò in vigore il 30 Aprile di quello stesso anno. Ai fini della trattazione, analizzerò le specifiche del codice per quanto concerne le parti attinenti alle imbarcazioni.

In primo luogo, il codice definisce all'art. 136 nave come "*qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto o di altro scopo*" (Regio Decreto, 1942), distinguendole tra:

- Navi maggiori: riservate alle traversate in alto mare, questa tipologia di naviglio viene registrata nelle matricole di competenza dell'ufficio di compartimento marittimo, sistema di ripartizione amministrativa del litorale, facente capo alla Capitaneria di Porto, ed avente sede in un porto ben specifico;
- Navi minori: le navi minori invece sono adibite al servizio marittimo dei porti, e quindi naviganti prettamente su acque interne.

Tre gli elementi identificativi della nave :

- Stazza (o tonnellaggio), certificata da un documento rilasciato dal "registro navale italiano", e affidato all'ufficio specifico del porto in cui il naviglio è iscritto ;
- Nome o numero, il primo per quanto riguarda le navi maggiori il secondo per le navi minori;
- Luogo, dove ha sede l'ufficio di iscrizione.

Il codice individua inoltre quelle che sono le figure portanti in campo nautico, ossia:

- Armatore: per *armatore* si intende colui che detiene l'esercizio della nave, ossia

quell'attività organizzata, afferente all'utilizzo di una nave, rivolta al conseguimento di un risultato economico, ma connesso al soddisfacimento di un bisogno proprio. Il risultato economico in tal caso, non è tanto connesso allo scopo lucrativo, quanto piuttosto volto verso un soddisfacimento delle necessità dell'armatore; ciò fa intuire come sia più sull'attività in sé che non tanto sulla navigazione che si fonda l'esercizio. Per accedere all'esercizio del naviglio, all'armatore viene richiesta in genere una dichiarazione, attestante le sue generalità (come dati anagrafici e domicilio), da rilasciare presso l'ufficio di immatricolazione della nave. A questa figura spetta inoltre il compito di nominare il comandante, attribuendosene le responsabilità relativamente alle azioni ed agli obblighi da lui contratti in seno a spedizioni e traversate, fatto salvo il vincolo di assistenza e di salvataggio, spettante direttamente al comandante. Oltre a ciò, l'armatore concorre alla definizione dei parametri di reclutamento dell'equipaggio, non che delle condizioni di lavoro (<http://www.fog.it/legislaz/cn-0265-0322.htm>);

- Il Raccomandatario: il *raccomandatario* è un collaboratore "posto a terra" dell'armatore, in quanto detenente il compito di appagarne interessi nei porti di approdo. Più nel dettaglio questa figura statuisce o conclude contratti d'utilizzo del naviglio, rilascia le polizze di carico, oltre a riscuotere i noli. Il suo ruolo viene ufficializzato da uno speciale contratto stipulato con l'armatore, denominato "*contratto di raccomandazione*", attraverso il quale ne diventa rappresentante;
- Il comandante della nave, come definito in precedenza è colui che è stato preposto dall'armatore al comando della nave; a lui spetta in via esclusiva la direzione della manovra e della navigazione e per fare ciò deve essere in possesso di apposita abilitazione;
- Equipaggio: "*E' composto dal comandante, dagli ufficiali e da tutte le altre persone arruolate per il servizio della nave*"(Regio Decreto, 1942)art. 136. I suoi membri sono assunti con un apposito contratto, ossia "*contratto di arruolamento*", corrispondente al contratto di lavoro nelle altre imprese. In caso di decisa recessione dal contratto, stabilita in un porto differente rispetto a quello di reclutamento, l'impiegato detiene la facoltà di accesso all' indennità di anzianità ed al rimpatrio. Come accennato in precedenza, l'equipaggio viene ordinato lungo una scala gerarchica.

Oltre alle figure, il codice della navigazione identifica i tipi di rapporti intercorrenti tra le parti,

riguardo la nave:

- Locazione: ossia, "il contratto con il quale una parte si obbliga a far godere all'altra, per un dato tempo, la nave, verso un determinato corrispettivo" (Regio Decreto, 1942), denominando le due parti come *locatore*, cioè colui che mette a disposizione l'immobile, in contrapposizione al *locatario* o *conduttore* che ne beneficia dell'uso. Tale contratto, comporta per il primo l'obbligo di consegnare la nave in stato di navigabilità, con i necessari documenti, effettuando tutte le necessarie riparazioni o manutenzioni nei casi di danneggiamenti o deterioramenti al naviglio. Il conduttore invece, è vincolato ad usare la nave a condizioni ed accordi concordati, e pagare il corrispettivo pattuito;
- Noleggio: il *noleggio* (o *nolo*) rappresenta invece un contratto attraverso cui un soggetto tecnicamente detto *noleggiate*, cioè colui che rende disponibile il proprio naviglio, (in genere l'armatore), si obbliga nei confronti di un'altra parte o *noleggiatore*, ad eseguire uno o più viaggi nel periodo di tempo prescritto dal primo. La stipula di tali contratti deve avvenire per iscritto, ad esclusione delle navi di piccola stazza. Più nello specifico, gli obblighi derivanti sono:
 - Per il noleggiate:
 - eseguire il viaggio alle condizioni pattuite dal contratto;
 - attrezzare ed equipaggiare la nave in maniera appropriata;
 - rispondere al noleggiatore su eventuali danni sorti durante la navigazione;
 - Per il noleggiatore:
 - Sostenere le spese per la provvista di sostanze quali combustibili o lubrificanti, utili al corretto funzionamento della nave;
 - pagare il nolo.

Sussistono inoltre due fattispecie di noli:

- Noleggio a viaggio (voyage charter): vengono preventivati in precedenza viaggio o viaggi da intraprendere;

- Noleggio a tempo (time charter): in tal caso viene stabilita la durata del noleggio, entro la quale tuttavia è compito del noleggiatore statuirne tempistiche e tipologie di viaggio.
(http://www.derobertislex.com/pubblicazioni_files/noleggio%20di%20nave.pdf)

Il codice infine definisce le cosiddette “*avarie*”, danni occorsi all’imbarcazione, sia nel suo complesso che ad una delle sue strutture (es. avaria al timone, avaria al motore), od al carico trasportato. Tra le tipologie di avarie individuate:

- Particolari: quelle cioè dovute a causa di forza maggiore, come eventi inattesi, fisici o meteorologici, sulla quale l’uomo non ha arbitrio né possibilità di controllo;
- Comuni: le *avarie comuni* sono invece prodotte da provvedimenti assunti dal comandante per la salvezza della spedizione.

Nella determinazione di eventuali responsabilità circa il deterioramento, i codici forniscono norme molto generali, in seno alla definizione “pattizia” di responsabilità. Quindi, per le avarie particolari, le spese sui danni vengono in genere supportate da chi ne è stato colpito, mentre nel secondo vengono ripartite tra i partecipanti alla spedizione.

Altro aspetto importante è l’*assicurazione marittima*, contro generalmente i danni ed i rischi della navigazione, concernente più propriamente lo stato dell’imbarcazione, delle merci e dei profitti; In questi casi vengono osservate le norme afferenti al codice civile (www.bruzz.net/diritto/lavori/la%20navigazione.doc).

CAPITOLO 2 : IL MARITTIMO E LA SUA DIMENSIONE SOCIO-DEMOGRAFICA.

Dopo aver fornito un primo inquadramento generico riguardante il tema trattato, mi occuperò in questo capitolo di una prima analisi della figura del marittimo; se nella parte iniziale ne effettuerò una definizione, nella seconda focalizzerò l'attenzione sulla concettualizzazione di internazionalizzazione/multi nazionalizzazione, intraregionale/extraregionale e globale, parametri da me utilizzati al fine di tracciare un percorso evolutivo del profilo socio-demografico dei marittimi, inscritto e scandito a partire dalle trasformazioni storiche, politico-economiche e sociali. Tale studio consente così di effettuare una mappatura comprensiva su quelle che sono state le dinamiche di accesso o meno al segmento del lavoro marittimo.

2.1 Chi è il marittimo

Per *marittimo* si intende, come stabilito dal codice della navigazione, la "gente di mare", ossia coloro che svolgono attività lavorativa su una nave, o più semplicemente i membri dell'equipaggio. Il rapporto lavorativo viene generalmente regolato tramite un contratto, che vale per un solo imbarco, con la cui firma il marittimo decide di cedere la propria forza lavoro in specifiche mansioni ed in tempi qui definiti; questi sono legati a loro volta a fattori quali il grado, la nazionalità del lavoratore e della bandiera, l'armatore e l'agenzia di reclutamento, il tipo di nave ed il tipo di rotta prevista. Le tempistiche, in genere vengono a differenza delle industrie di terra misurate più in mesi che ore, e si snodano su periodi che possono variare dai 3 ai 12 mesi circa; in linea di massima, è

stato stimato come le navi battenti bandiere di comodo (ossia navigli, che come vedrò più avanti sono registrati sotto altre bandiere), le portacontainer, gasiere e chimichiere offrono tendenzialmente contratti per periodi più lunghi, questi generalmente destinati alla forza lavoro proveniente da paesi a basso salario, in contrasto con i colleghi dell'Europa occidentale. In caso di dissenso, sussiste inoltre la possibilità di negoziazione del periodo di imbarco, questa tuttavia accessibile solo per gli appartenenti ai ranghi superiori (Sacchetto, 2009 pag. 98-101). Il frazionamento della giornata lavorativa viene scandito sulla base della tipologia del naviglio, anche se tendenzialmente esso è suddiviso su turni, le cui ore di lavoro effettivo dipendono molto dalle giornate, con comunque una media complessiva di 10 ore al giorno, per un circa 70 ore settimanali, senza contare gli straordinari. Secondo il contratto collettivo varato dall'ITF (International Transport's worker Federation, ossia sindacato che si occupa dei lavoratori dei trasporti), dovrebbe sussistere una stretta correlazione tra orari di lavoro per chi presta attività lavorativa sulla terra ferma nei paesi europei ed i marittimi, ossia un ammontare di 8 ore al giorno per 5 giorni, dal lunedì al venerdì. Nella pratica tuttavia i governi nazionali si discostano da tale norma, strutturando i ritmi di lavoro oltre che alla già citata tipologia di imbarcazione, anche sulla base della legislazione afferente alla nazionalità di cui si batte la bandiera. Le particolarità del luogo di impiego crea tutta una serie di condizioni per le quali la nave stessa può essere concepita come "spazio di vita", un assetto che prevede lo svolgimento sia di funzioni lavorative che di azioni tipicamente quotidiane, (come il dormire, guardare la televisione) che in genere la forza lavoro di terraferma compie nel proprio tempo libero, ma al di fuori del proprio ambiente lavorativo; cosa non possibile in mare, in quanto è necessario almeno attendere l'approdo in un porto. Ciò di conseguenza comporta una sovrapposizione fra tempo di lavoro e di riproduzione, condizionante, come approfondirò più avanti, la vita dei marittimi; il primo in particolar modo, rappresenta infatti una sorta di "arma a doppio taglio", in quanto la garanzia di un lungo periodo di reddito coincide haimè con altrettanto lungo periodo di permanenza lontano da casa.

In genere le motivazioni che spingono ad imbarcarsi sono derivanti sia dal senso di "avventura" connesso all'idea di vita in mare ed al desiderio di mettersi alla prova in una nuova esperienza, sia da necessità economiche, legate alla situazione che si lascia a casa. Soprattutto nell'epoca attuale, infatti, tra i primi fornitori di manodopera marittima, proprio quei paesi (primi le Filippine) che vessano in condizioni precarie.

2.1 Globale/nazionale, multinazionalizzazione/internazionalizzazione, Intraregionale/extraregionale

Nello studio del profilo socio demografico dei marittimi e del loro livello di propagazione nei segmenti del mercato del lavoro marittimo, importante è in primis l'identificazione delle aree di provenienza degli stessi, dell'armatore e della bandiera battuta, elementi intersecanti i processi storici ed economici in atto. I criteri sui quali si snoda questa ricerca fanno riferimento ai parametri desunti da alcuni ricercatori del SIRC, tra cui Wu B. e Sampson Helen.

È tuttavia necessario premettere come il binomio concettuale sul quale vengono implementati tali parametri si basi in primis sulla distinzione tra le categorie di *nazionale/globale*. Per nazionale si intende l'appartenenza alla "propria nazione", ossia quell'entroterra geografico, culturale, politico, economico, sociale e storico entro il quale ci si riconosce, ed al di fuori del quale subentra l'essere "internazionale". "Nazionale" è intrinsecamente connesso al concetto opposto di "globale", ossia posto oltre i propri confini nazionali, carattere che rivestirà il mercato del lavoro in generale ma anche marittimo a partire dalla metà del XIX secolo. Due coppie delineano i parametri da me utilizzati nel corso di questo studio: "*internazionalizzazione*" / "*multi nazionalizzazione*", "*intraregionale*" / "*extraregionale*" (Zanin, 2007 pag 50-51). Per quanto concerne la prima, si intende per "internazionalizzazione" il grado in cui una specifica forza lavoro viene indirizzata come riserva di lavoratori e lavoratrici da impiegare a bordo di una nave non nazionale, od appartenente, ai (come spiegherò più avanti) secondi registri. La multi nazionalizzazione invece indica sia il modo in cui una data nazionalità di marittimi viene combinata a formare equipaggi misti, o per l'appunto, multinazionali, a bordo sia di navi nazionali che non, che il grado in cui questa lavora presso imbarcazioni battenti bandiere che non corrispondono né alla propria nazionalità, né tantomeno a quella delle compagnie armatoriali; la multi nazionalità in genere si conta inoltre a partire dalla presenza di almeno due diverse nazionalità. È bene sottolineare come l'internazionalizzazione non debba necessariamente presupporre la multi nazionalizzazione o viceversa. Svareti sono infatti gli esempi di concentrazione di un'unica nazionalità di marittimi su navi battenti bandiere straniera, ma con equipaggi non misti

(come i cinesi, che tendenzialmente prestano attività su imbarcazioni con bandiere terze rispetto a quella del proprio paese, ma che tuttavia non frequentemente vengono mescolati). Secondo binomio analitico utilizzato, è situato all'interno del carattere "globale" ed è rappresentato dai concetti di intraregionale ed extraregionale. Il primo fa riferimento a coloro che prestano attività presso operatori globali (ossia coloro che operano a livello internazionale), i quali comunque appartengono alle stesse aree di provenienza degli armatori stessi, mentre i secondi il contrario. Due gruppi di cinque categorie ciascuno, identificanti altrettante 5 macroregioni, per stabilire i pesi di origine di armatori e marittimi, ed individuarne quindi il grado di intraregionalità/extraregionalità:

1. Occidente: comprende i paesi dell'Unione Europea, i paesi scandinavi, Canada e Stati Uniti;
2. Europa Orientale: include i paesi europei ex socialisti, ossia quelli che emersero dalla dissoluzione dell'Unione Sovietica (Ucraina, Russia e Bielorussia);
3. Asia/Pacifico: ossia i paesi asiatici, dal Pakistan, alla Cina, India, Giappone, e paesi austroanesiani nonché Australia, Nuova Zelanda, Nuova Guinea ed Isole del Pacifico
4. Medio Oriente: ossia i paesi dall'Iran al Marocco, includendo anche la Turchia ed Israele;
5. America Latina/Africa: include i paesi dell'America centrale, meridionale e gli stati caraibici, più i paesi africani come Sudan e Mauritania.

Il secondo aggregato invece è desunto dalle analisi compiute dal Fondo Monetario Internazionale sulle economie mondiali, e quindi frutto dell'incrocio tra variabili di tipo economico e geografico:

1. Economie avanzate: include paesi dell'Unione Europea a cinque membri, i paesi scandinavi, l'America settentrionale, Israele, l'Australia, la Nuova Zelanda, il Giappone, la Corea del Sud, Singapore, Taiwan, Hong Kong;
2. Economie in transizione: include i paesi ex socialisti europei e gli stati indipendenti emersi dal crollo dell'Unione Sovietica;
3. Asia: include la Cina, il Pakistan e la Nuova Guinea;
4. Medio oriente: coincide semplicemente con il Medio Oriente, tranne Israele;
5. Altri: ossia i paesi americani del centro sud, e le isole del Pacifico.

Questo criterio è un importante indicatore non solo del grado di affinità geografica tra forza lavoro e datori all'interno di una macroregione, ma è anche segnale delle modalità di reclutamento delle

compagnie, e quindi delle proprie preferenze di nazionalità da impiegare a bordo, e dei livelli competitivi in atto per il rifornimento di lavoro marittimo.

2.3 Evoluzione del profilo socio-demografico del marittimo

Come stabilito prima, tracciare una linea evolutiva sul tipo di distribuzione ed accesso dei marittimi sulle navi, costituisce un primo approccio d'analisi della figura del marittimo. Le tre variabili indagate ed evinte dai criteri sopracitati sono la *nazionalità della forza lavoro, della bandiera battuta, e dell'armatore*, elementi iscritti nei mutamenti storico politico economici, in cui il continuum è dato dal differente grado di ammissione della forza comune al segmento del mercato del lavoro marittimo, basato sulle scelte selettive di inclusione/esclusione di una data nazionalità, effettuate dalle compagnie armatoriali o di reclutamento. Sono queste decisioni a determinare i momenti di maggiore o minore grado di internazionalizzazione/multinazionalizzazione, o intraregionalità/extraregionalità.

Lo studio prende piede nel XVI secolo, con la fine del Medioevo e l'avanzamento dell'era Rinascimentale e dell'Età moderna, contraddistinta dallo sviluppo del capitalismo commerciale e la conseguente ascesa di Potenze marittime, tra cui Venezia prima, l'Olanda e la Gran Bretagna poi. Nel suo predominio sulla scena, Venezia fu costantemente osteggiata dall'Impero Ottomano, che la costrinse all'impiego forzato e sempre più crescente di schiavi, questi per lo più o catturati durante le ricorrenti guerre contro i turchi nel Mediterraneo, od acquistati da pirati. Schiavi *islamici* o *greci*, due nazionalità in questo frangente internazionalizzate, in quanto imbarcate su navi straniere e la cui presenza era di circa il 25/30%. Medesima distribuzione e tipi nazionalità, (accanto a quelle albanesi, russe ed irochesi) furono rilevate anche sui galeotti francesi, dallo studioso André Zysberg. Vi è da rettificare, come fino ad almeno tutto il '700, e quindi periodo in questi paragrafi preso a considerazione, sussistesse una netta tendenziale coincidenza tra nazionalità dell'armatore e della nave.

Successiva a Venezia, il XVII fu contraddistinto dall'ascesa dell'Olanda, resa indipendente nel 1648 con la pace di Westfalia. Regione affacciata sul mare del Nord, un quarto della sua popolazione che

all'epoca constava sui 2.500.000 abitanti, viveva di attività marinare. La non soddisfazione, dato l'esiguo numero di abitanti della forte domanda di forza lavoro, dettata dal progressivo aumento del volume dei traffici, costrinse l'Olanda a ripiegare su personale straniero; questo era per lo più reclutato dall'*Europa Nord occidentale*, tra cui le vicine aree tedesche, le *Fiandre*, la *Svizzera* e la *Scozia*, con tasso di distribuzione proporzionale al tipo di rotta ed alla durata del viaggio. Più nel dettaglio, si contò una percentuale tra il 20 e 25 %, per le navi mercantili che coprivano le rotte tra il porto di Arcangelo nel Nord e il Portogallo nel Sud, percentuale che saliva al 30, 40% sulle imbarcazioni impiegate nel Mediterraneo e nel commercio triangolare tra Europa, Africa Occidentale e Caraibi. Come si evince dai primi quadri tracciati, l'ascesa di Venezia e Olanda, è contraddistinta, da tassi di internazionalizzazione, seppur per lo più intraregionale, ed un basso livello di multi nazionalizzazione. È bene delineare come la particolarità dell'impiego di forza lavoro non nazionale coincida con l'emergere di un mercato internazionale del lavoro marittimo . Tali caratteristiche subiscono un ulteriore mutamento con l'emergere sulla scena del XVIII secolo della Gran Bretagna, periodo che coincise con una fase di stagnazione o declino dei livelli di internazionalizzazione del lavoro marittimo, questo assumente tuttavia sempre più tratti extraregionali. Ciò era dovuto essenzialmente a due fattori. In primo luogo, alla domanda di forza lavoro già soddisfatta dalla popolazione autoctona; in seconda istanza l'emanazione dell'Atto di Navigazione del 1660 stabilente che almeno il 75% dell'equipaggio su navi registrate in Gran Bretagna doveva essere di nazionalità britannica. Fattori che decretarono l'esigua presenza di personale straniero sulle navi, oscillante tra l'8 e il 15 %, il cui reclutamento era tuttavia per lo più indirizzato alle colonie britanniche, in special modo quelle situate in India. Tra loro i *lascar*, termine derivante dalla parola persiana "lashkar", ossia "esercito" od anche "accampamento", inizialmente impiegato per designare i marittimi reclutati nell'Oceano Indiano, (più precisamente dall'India e dalle regioni appartenenti al Capo di Buona speranza), fino a poi includervi altre regioni. All'epoca, il 60% dei lascar proveniva dall' India, il 20 dalla Malesia, il 10 dalla Cina ed il restante 10 dall'Africa. Oltre all'Atto di Navigazione, la presenza dei lascar fu ulteriormente regolata con una serie di normative britanniche chiarificanti le rotte su cui era possibile farli navigare (Zanin,2007 pag. 79-85,105-108).

Se alla fine dell'Età moderna si assiste ad un declino dei livelli di internazionalizzazione, dettato dalla sempre più esigua presenza di stranieri a bordo, con la sua lenta ripresa nel periodo successivo, si assiste ad un incremento parallelo dei livelli di extraregionalità; l'introduzione di nuove tecnologie navali (vapore e vela) e la conseguente amplificazione delle tratte percorse e dei

porti toccati, consentono un'ulteriore amplificazione delle linee di comunicazione e del mercato, in un contesto che assume sempre più carattere internazionale e mondiale. Tale passaggio segnò così l'era della *Globalizzazione*, definita come un processo di de-territorializzazione, ossia liberazione di capitali, risorse, e lavoro tramite l'eliminazione graduale delle barriere nazionali (http://www.sirc.cf.ac.uk/11_The_Impact_of_Globalisation_on_Seafarers_and_their_Families.aspx). L'impatto che ne derivò fu molto forte, in quanto non solo comportò un'interdipendenza economica tra gli stati attraverso il pieno raggiungimento di un'economia integrata attraverso i confini, ma rivoluzionò anche il rapporto stesso tra mercato/Stato, con il predominio del primo rispetto al secondo, ora non più regolatore delle attività economiche ma come funzione di appendice rispetto al mercato. Varie sono state le correnti di interpretazione del fenomeno. Da un lato troviamo i "*globalisti estremi*", ossia coloro che sostengono l'inevitabilità e desiderabilità della Globalizzazione in quanto, grazie ai livelli raggiunti di ottimizzazione del commercio internazionale, che ora coinvolge una gamma molto più ampia di beni e servizi ed un livello più elevato di flussi finanziari e di capitali, ne derivano benefici per tutti. D'altra parte invece gli "*anti-globalisti*", cioè coloro che, equiparando il fenomeno alla colonizzazione, lo reputano malevolo. Infine, un terzo ed ultimo filone è rappresentato dai "*moderati*", i quali, riconoscendo sia aspetti positivi che negativi, e quindi un livello disomogeneo di conseguenze benefiche, sostengono che la Globalizzazione sia un fenomeno da "regolare" e "correggere". Alla luce di quanto detto sopra, data la sua natura, il settore marittimo può essere considerato esempio di globalizzazione, e parte integrante di questa crescita, presentando ora fra le sue nuove caratteristiche:

- Elevata capacità delle compagnie di operare liberamente tra i confini;
- Un'atmosfera di de-regolazione internazionale, accresciuta con lo sviluppo delle bandiere di convenienza ed i registri aperti;
- Elevata capacità di mobilità globale.

Un primo piano in quest'epoca lo ricoprono le compagnie armatoriali, ora entità commerciali ufficialmente attive a livello internazionale che, col venir meno del ruolo regolativo precedentemente di competenza dello Stato, possono agire in maniera incondizionata sulle decisioni concernenti la composizione dell'equipaggio, e la registrazione della nave. È su tali premesse che vengono implementati nuovi sistemi di registrazione delle navi, di reclutamento ed assemblaggio della truppa, annessi ai conseguenti nuovi rapporti tra nazionalità dell'armatore, della bandiera battuta e dell'equipaggio. Tra i primi, vengono annoverate le *bandiere di*

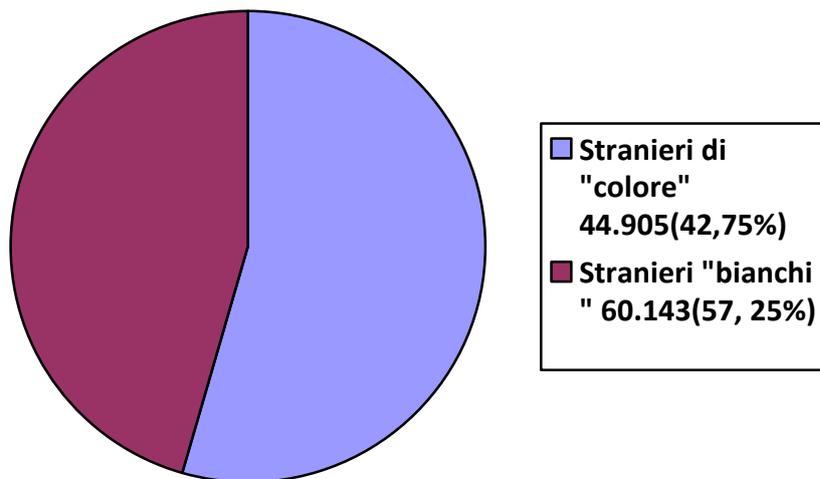
convenienza ed i *secondi registri*; come stabilito nel capitolo precedente, il codice della navigazione sancisce il rapporto tra bandiera battuta e legislazione vigente sulla nave, per il quale su di essa viene applicato il sistema giuridico della nazione della bandiera che si batte. Se in precedenza sussisteva un'effettiva connessione tra nazionalità della nave ed armatore, ora questa viene sciolta, garantendo libero arbitrio nello scegliere la nazionalità della nave. Tale meccanismo, meglio conosciuto come "bandiera di convenienza" (o *di comodo* o "bandiera ombra") è utilizzato e sfruttato dagli armatori per registrare il naviglio laddove le norme sono più flessibili ed i costi meno onerosi, grazie anche all'introduzione dei cosiddetti "secondi registri"; è bene puntualizzare come il registro è l'albo pubblico, disposto da tutti gli stati, in cui l'armatore deve iscrivere l'imbarcazione, e da cui dipendono lo status giuridico, il sistema fiscale, le norme di sicurezza, e la gestione del personale imbarcato. Il secondo registro invece si affianca al primo, ed è redatto nella facilitazione ulteriore dell'immatricolazione di una nave, in quanto sottopone ad una legislazione ancor meno vincolante (Sacchetto, 2009 pag. 59). La pratica dei registri aperti vede la luce nel 1916, con il varo del registro di Panama, contraddistinto dalla registrazione di navi di qualsiasi nazionalità e dall'esenzione dalla tassazione dei redditi prodotti dalle navi iscritte; il suo successo fu determinato dalla costruzione del canale di Panama e dalla costituzione della Repubblica di Panama, indipendente dalla Colombia. Del fenomeno delle bandiere di convenienza invece è possibile riscontrarne traccia già verso il XVII secolo, quando il battere bandiera di altrui nazionalità era per lo più finalizzato o per il raggirare di norme imposte da commerci, o per assicurarsi la sicurezza nei viaggi; emblematico è il caso degli inglesi che adottarono la bandiera spagnola per aggirare le restrizioni nel commercio con le Indie orientali. Con l'avvento dell'era globale, rispondente alle leggi di un mercato concorrenziale, volte all'ottimizzazione della produzione con necessaria e conseguente contrazione di tempo e costi, bandiere di convenienza e registri aperti rappresentano due linee inevitabili da intraprendere nel suo adattamento. Tale meccanismo fu ulteriormente agevolato sia grazie alle nuove evoluzioni tecnologiche in campo navale che avevano reso le navi più veloci ed efficienti, sia dall'ascesa sulla scena di nuove potenze commerciali, tra cui Cina (caso emblematico su cui ritornerò più avanti), Grecia, India, Malesia e Filippine. La loro comparsa, imposta sia grazie all'apertura di nuovi porti che allo sviluppo di infrastrutture marittime navali al pari di quelle della concorrenza occidentale, ne comportarono l'introduzione ed il graduale aumento di offerta di forza lavoro marittima proveniente da quei paesi. La disponibilità di nuove leve da impiegare, amplificò le opzioni di scelta delle compagnie armatoriali, per le quali ora divenne possibile ripiegare su canali i cui costi erano ulteriormente inferiori. Inoltre, l'attività

costante di monitoraggio sulle opportunità di ingaggio di forza lavoro marittima sempre più a basso costo, viene ora effettuata su scala mondiale, allo scopo di creare equipaggi misti il più efficienti possibili; è infatti in questo periodo che si assiste ad una sostituzione graduale di forza lavoro per lo più di origine europea con altre nazionalità, in genere di origine asiatica, come cinesi ed indiani, seguiti da arabi ed in misura minore africani, afroamericani. Il quadro che va delineandosi è così contraddistinto da un incrementato livello di internazionalizzazione e, a fronte di equipaggi sempre più misti, di multi nazionalizzazione a carattere prettamente extraregionale, su un'imbarcazione la cui nazionalità battuta non corrisponde né a quella dell'armatore né a quella della gente di mare. È in quest'epoca che si afferma a pieno diritto la figura di *"marittimo globale"*, ossia colui che presta la propria attività lavorativa su flotte di diversa nazionalità rispetto alla propria e che agisce in un contesto internazionale. Se in precedenza difatti la maggior parte dei marittimi era impiegata a bordo di navi che batteva bandiera del paese in cui essi erano cittadini e quindi a navi soggette a normative nazionali, oggi per contro questi sono impiegati su imbarcazioni appartenenti a compagnie straniere e con bandiere straniere. Tuttavia, è bene sottolineare come tale processo interessò dapprima le potenze già consolidate, per poi progressivamente riguardare anche quelle nuove, inizialmente caratterizzate da equipaggio mononazionale. Tra le nazionalità che subirono una forte internazionalizzazione, la *Cina*, a partire dalla rivolta dei Taiping (1850-1864) ed alla Guerra dell'oppio (1840-1842). La prima fu una rivoluzione civile ad opera dei Taiping (ossia "Regno celeste della grande pace"), moto rivoluzionario, occupante la zona di Nanchino (<http://www.tuttocina.it/tuttocina/storia/taiping.htm#.VL1iyEeG9bF>); la seconda invece riguardava gli scontri tra cinesi e forze britanniche sull'importazione dell'oppio in Cina, favorita dalla Gran Bretagna, ma osteggiata dal governo locale stesso; conflitti che culminarono nella sconfitta della nazione asiatica, e con l'emanazione di una serie di editti che permettevano alle navi battenti bandiere straniere di operare nel cabotaggio, (ossia la navigazione effettuata tra più porti di uno Stato) lungo le coste, ora possibile grazie all'apertura di altri nuovi porti, decretando così la penetrazione occidentale nel commercio con la Cina (<http://www.tuttocina.it/tuttocina/storia/guerraoppio.htm#.VL1j0EeG9bE>). Il nuovo assetto sortì due importanti conseguenze. In primo luogo lo sviluppo di flotte a vapore di nazionalità cinese: l'attrazione per le capacità di carico, rapidità e regolarità delle navi a vapore europee e nordamericane rispetto alle giunche cinesi, diede infatti l'impulso per la costituzione nel 1873 dell'impresa semi statale *"China Merchants Steam Navigation Co"* grazie alla quale, le nuove flotte

movimentate da motore a vapore non solo andarono a soppiantare progressivamente le vecchie giunche, ma consentirono alla Cina di toccare negli anni '30 il 40% del tonnellaggio totale. In seconda istanza, disponibilità di nuova forza lavoro, che decretò l'internazionalizzazione della Cina. Prediletti per la loro scarsa attitudine a disertare, i cinesi erano destinati nelle cucine, cambuse o reclutati come fuochisti o carbonai. Il loro inserimento nel mercato marittimo andò ad interessare dapprima le flotte cinesi, quindi navi battenti bandiera nazionale, ad equipaggio mononazionale, fino al loro progressivo impiego da parte delle compagnie straniere internazionali, su equipaggi multinazionali, tanto da raggiungere le 115.000 unità nel trasporto oceanico nel 1919. La loro presenza fu talmente incalzante, da divenire tra la fine del XIX e gli inizi del XX secolo oggetto di agitazione per le campagne sindacali, queste volte a limitarne l'assunzione, in difesa degli interessi del personale marittimi "nazionale" di origine europea. Esempio emblematico fu lo sciopero dei marittimi australiani nel 1878, in seguito alla decisione dell'"Australasian Steam Navigation Company" compagnia marittima inglese, di voler sostituire tutti i suoi dipendenti australiani con marittimi cinesi. Tali azioni furono ricompensate con l'emanazione della legge *Lloyd-LaFolette*, stabilente che, almeno il 75% del personale impiegato in ciascun dipartimento della nave doveva essere in grado di comprendere gli ordini di un ufficiale. L'impossibilità di comprensione di una lingua diversa dalla propria (gli ufficiali erano inglesi), limitò l'accesso degli asiatici sulle navi, scopo effettivo a cui mirava la normativa.

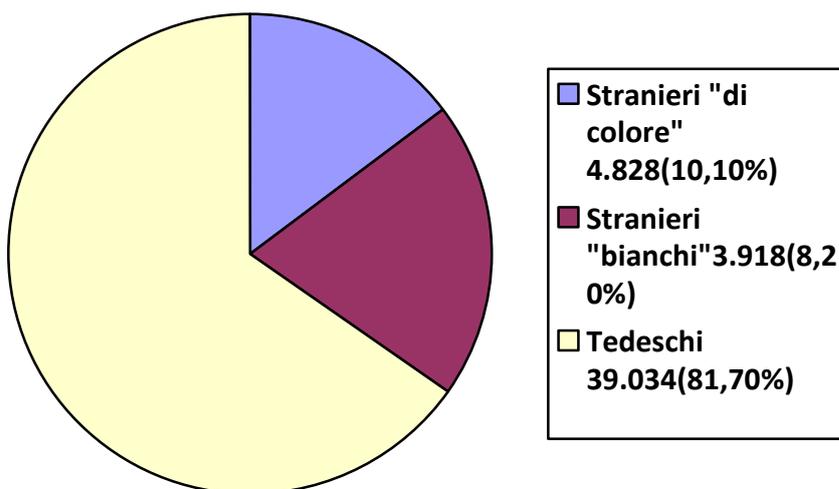
L'iniziale incremento generico di equipaggi multi nazionalizzati su flotte ancora di provenienza dai paesi occidentali è ben documentato nelle figure sotto riportate (Zanin, 2007 pag.105-117). Le categorie di analisi utilizzate sono "*stranieri di colore*" e "*stranieri bianchi*", includendo in quest'ultimo gruppo gli stranieri intraregionali (quindi di origine europea o comunque occidentale), nell'altro quelli extraregionali (quindi provenienti da Africa, Medio Oriente, Asia). La Figura 2.1 riporta la percentuale di distribuzione degli stranieri in Gran Bretagna, che nel 1896 contava 180.366 marittimi, divisi tra navi a vapore e velieri.

Figura 2.1



In tal caso, tra la forza di "colore" va principalmente inclusa, per i precedenti storici prima analizzati, la nazionalità indiana, che come è evidente si mantenne sempre più in crescendo; ciò, grazie soprattutto agli atti di protezionismo esercitati sulla regione dalle autorità britanniche, situazione che si mantenne finchè India e Pakistan non raggiunsero l'indipendenza (1947). In Germania invece, si assistette per lo più alla presenza di forza lavoro locale, con tuttavia un raddoppio di marittimi extraregionali, avvenuto tra il 1897 ed il 1902 in cui si passa da 2.241 unità a 4.828 nel 1902, con costante aumento sino al 1912.

Figura 2.2

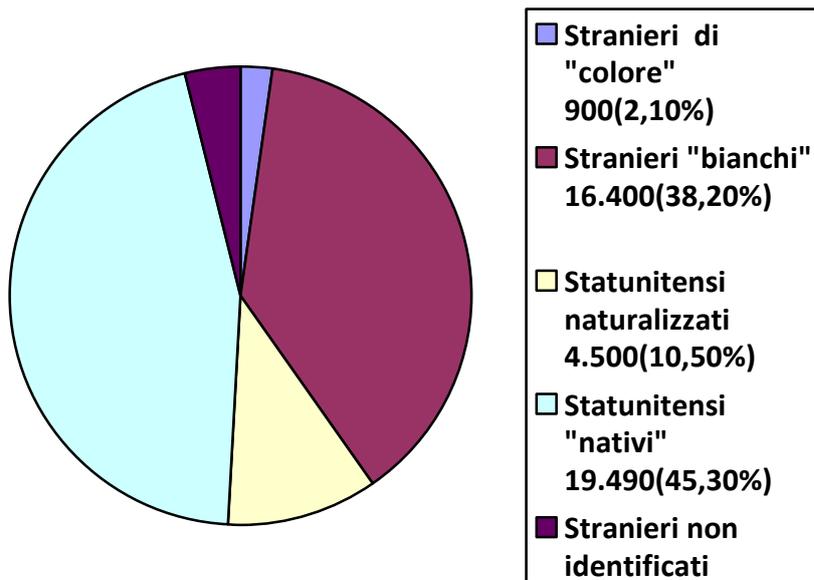


Più nello specifico:

- l'8,2 % degli "stranieri bianchi" era suddiviso tra 655 olandesi, 559 italiani, 516 svedesi, 507 danesi, 310 norvegesi, 243 russi, austriaci, svizzeri, sudamericani, spagnoli belgi portoghesi, francesi greci ungheresi turchi;
- il 10.10% dei marittimi di "colore", era suddiviso tra 3.082 cinesi, 1.217 indiani, 250 negri 210 malesi, 88 isolani del Mare del Sud, 13 arabi, 9 giapponesi 2 filippini, 1 siamese e 1 sansibarita.

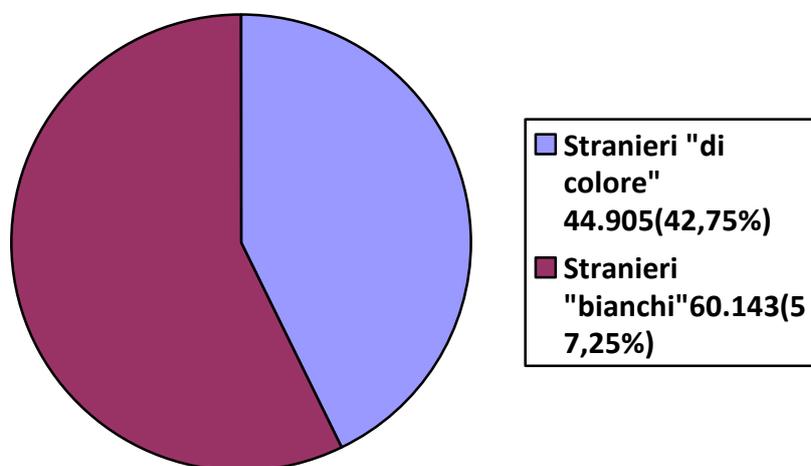
Dando uno sguardo a questi numeri, evidente è la presenza della nazionalità cinese, la cui graduale internazionalizzazione in Germania è da inscrivere a diversi fattori. In primo luogo gli scioperi dei marittimi tedeschi nel 1896 costrinsero le compagnie armatoriali locali alla loro sostituzione con personale straniero, soprattutto asiatico; la preferenza in particolar modo per la nazionalità cinese era dai tedeschi giustificata dalle loro esemplari capacità di adattamento a condizioni di lavoro pesanti come quelle imposte dall'ambiente delle caldaie, ed il loro non abuso di alcool. In secondo luogo, grazie all'apertura dei porti la Germania si dichiarò detentrica del monopolio delle attività di cabotaggio lungo le coste cinesi e nella navigazione di linea con la Cina, come era l'India per la Gran Bretagna. Infine, Hong Kong a parte, non essendo la Cina una colonia, il suo uso in quanto fornitrice di forza lavoro marittima poteva avvenire liberamente, senza sottostare a particolari normative. Dall'aumento di personale straniero, non furono esenti neppure gli Stati Uniti, in cui a cavallo fra la fine dell'800 e gli inizi del '900, il numero di stranieri a bordo fu soggetto a forti fluttuazioni.

Figura 2.3



Come si può evincere dalla Figura 2.3, solo un quarto della forza lavoro marittima è da considerarsi americana, con più ampia diffusione di stranieri, ma che presentano un maggior grado di intraregionalità. Più nello specifico, i “nativi americani” erano per lo più attivi nel cabotaggio, in flotte di navi di piccolissima stazza, spesso appartenenti ad imprese familiari, i cui membri da generazione erano andati per mare. Difficile fu piuttosto in questo caso l’introduzione di forza lavoro di nazionalità cinese, date le forti pressioni del governo statunitense sulla sua limitazione all’accesso.

Figura 2.4



La Figura 2.4 sopra riportato vuole essere una sintesi rispetto alla distribuzione di stranieri “bianchi”, e quindi intraregionali e “di colore” ossia extraregionali nelle flotte statunitensi, tedesche e inglesi, contestualizzata al 1902. Ciò a conferma di un incremento dei livelli di extraregionalità favoriti dalla Globalizzazione. Con l’affacciarsi del XX secolo, il declino della proporzione di navi di proprietà europea va sempre più accentuandosi, a fronte di un’ulteriore incremento dei livelli di internazionalizzazione delle nazionalità asiatiche e dei paesi ex-socialisti ed una marginalizzazione sempre più evidente di quelle africane. Il nuovo quadro è così contraddistinto da un mantenimento generale della nazionalità araba ed indiana, un inserimento progressivo ma deciso di Russia, Bielorussia ed Ucraina, aree ora deputate come seconde fornitrici di forza lavoro marittima, ed un consolidamento ulteriore della Cina. È tra gli anni ’20 e ’30 del ’900 che l’impiego di marittimi cinesi sia su flotte straniere che soprattutto su quelle nazionali raggiunge il suo picco. Queste ultime, suddivise a loro volta tra giunche e navi a vapore, erano di proprietà degli stessi comandanti, battevano bandiere nazionali, ed in genere l’equipaggio era costituito da membri della famiglia, o comunque della stessa nazionalità. L’importanza che i cinesi raggiunsero in quanto fornitori di forza lavoro marittima, fu talmente elevata che la sua maggior presenza su navi locali fu lamentata addirittura dalle autorità consolari europee. Una totale inversione di rotta, tuttavia la segnò il decennio successivo. Negli anni ’40 infatti, scioperi e diserzioni di massa ad opera di marittimi cinesi contro condizioni di lavoro

massacranti e sistemi di mediazione del lavoro e delle compagnie armatoriali scatenarono reazioni governative disciplinanti la loro presenza. Emblematico è il decreto emanato dal governo Britannico, che prevedeva il rimpatrio in India e la coscrizione nell'esercito indiano per coloro che avessero disertato o che si fossero rifiutati di ripartire a bordo delle navi, con la conseguenza che il periodo successivo alla Seconda guerra mondiale, fu contrassegnato dalla deportazione di molti dei marittimi cinesi in quanto considerati elementi "indesiderati". Le nuove linee normative perseguite decretarono quindi la loro scomparsa sulla scena, per poi farvi ritorno negli anni '80. Altra nazionalità che, come ho già avuto modo di dire, raggiunse forti apici di internazionalizzazione sulle flotte britanniche in primis, è quella indiana, impiegata in particolar modo nei periodi di guerra. Tuttavia, la cessione delle ostilità contro l'Impero Ottomano da un lato, ed il tasso di disoccupazione locale che il massiccio reclutamento di forza lavoro straniera aveva comportato dall'altro, causarono un declino della presenza di marittimi provenienti da quelle aree. Discorsi e politiche xenofobe furono infatti perseguiti dai sindacati locali, sostenenti la necessità di precedenza all'impiego dei cittadini ed i sudditi dell'impero, ed un'espulsione degli stranieri, giudicati "indesiderabili" dal mercato del lavoro. Tra le forme di penalizzazioni adottate, gli "*Aliens Power*", sistema di registrazione e controllo degli stranieri "arabi" residenti legalmente, che prevedeva la loro direzione presso gli uffici di polizia più vicini, in cui dopo averne effettuato identificazione e rilevamento delle impronte digitali, venivano deportati a seconda della discrezione della Segreteria del Ministero. Le direttive espresse negli *Aliens Powers* furono ulteriormente estese con lo "*Special Restriction*", decreto emanato nel 1925; tale normativa allargò l'ambito di applicazione anche ai marittimi, prevedendone l'identificazione e la consegna di un documento attestante il loro status di "marittimi stranieri di colore" (includente anche i sudditi britannici). Inoltre, per alcuni specifici gruppi ne fu limitata la discesa a terra e la permanenza nei porti, non più possibile con il solo possesso del libretto di navigazione. La grande falla di queste normative, seppur molto rigorose era presentata dalla mancanza di chiarificazione sul concetto di "arabo straniero", "straniero di colore", "marittimo straniero di colore", che lasciava pieno arbitrio interpretativo ai funzionari di polizia; così essi, potevano applicare tali categorie a loro discrezione, non solo agli arabi che sembrava fossero giunti dallo Yemen, ma anche coloro che arrivavano dal Protettorato stesso. Il decreto del 1925 rappresentò la goccia che fece traboccare il vaso: nell'estate di quello stesso anno infatti una serie di scioperi selvaggi si propagarono contro principalmente i tagli salariali e le nuove penalizzazioni imposte dalle autorità governative, volte prettamente alla restrizione ed espulsione dei marittimi stranieri al mercato del lavoro britannico.

Tali normative furono successivamente rinnovate e ripensate, a ridosso delle due guerre mondiali in cui fu realizzata l'indispensabilità della forza lavoro marittima sugli scenari bellici; a partire dalla modificazione del decreto del 1925. Le nuove flotte da guerra erano così caratterizzate da una forte percentuale di stranieri, su equipaggi sempre più multi nazionalizzati (Zanin, 2007 pag. 121-133).

Successivamente alle due guerre, accanto alla progressiva diminuzione della presenza sulla scena dei cinesi, si assiste alla comparsa di un nuovo nucleo nazionale di forza marittima, i *filippini*. Le Filippine sono uno stato insulare collocato nell'Oceano Pacifico, in cui la maggior parte della popolazione, dedita prettamente ad attività di pesca ed agricoltura versa in uno stato di generale povertà (<http://www.sirc.cf.ac.uk/Uploads/Publications/Philippine%20Global%20Seafarers%20A%20Profile.pdf>). Fu allo scopo di controbilanciare gli alti livelli di disoccupazione locale che nel 1974 il Presidente Marcos con l'introduzione della legge marziale sancì la disponibilità delle proprie leve nazionali all'impiego all'estero. Ciò decretò una nuova fase di progressiva internazionalizzazione della nazionalità filippina. La predilezione di tale nazionalità fu infatti giustificata dalle capacità di adattamento dei filippini, considerati socievoli e puliti, in garanzia della preservazione di un clima armonioso. Gli ultimi decenni del XX secolo consolidano ulteriormente le Filippine in quanto prime fornitrici di forza lavoro marittima, con parziale ricomparsa della nazionalità cinese ed assestamento del numero di marittimi provenienti dai paesi ex socialisti, a servizio di flotte sempre più sotto bandiere ombra e ad equipaggio multinazionale.

Figura 2.5 Distribuzione macroregionale dei marittimi "complessivi" (campione SIRC 2002)

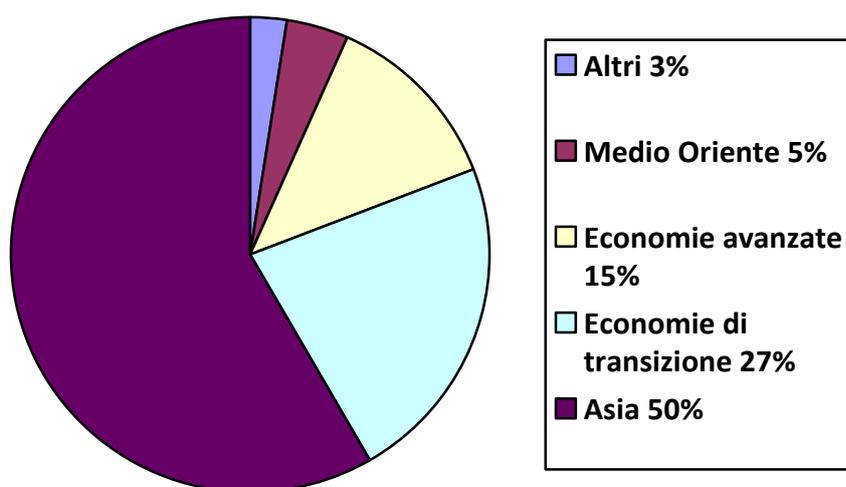
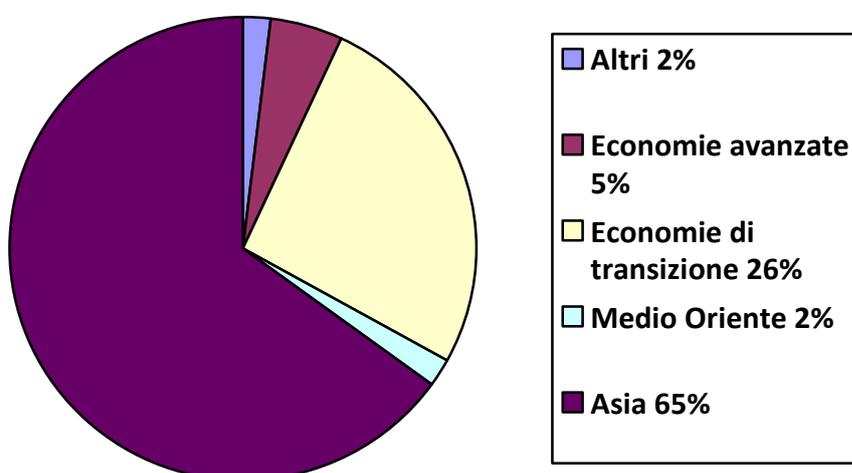


Figura 2.6 Distribuzione macroregionale dei marittimi "globali" (campione SIRC 2002)



Le Figure 2.5 e 2.6 (Zanin, 2007 pag. 178), sintetizzanti lo scenario attuale, derivano da uno studio effettuato dal SIRC (Seafarers International Research Centre, ossia centro internazionale di ricerca sui marittimi) sulla base della raccolta e analisi dei ruolini di bordo, nello studio del mercato del lavoro globale marittimo attuale (i dati infatti risalgono ai primi anni 2000). Come si può evincere, due sono i binomi categorici utilizzati: "marittimi globali" / "marittimi complessivi", intendendo per

quest'ultimo la somma di marittimi globali e nazionali. Tali precisazioni sono importanti in quanto consentono sia di comprendere l'estensione del mercato globale, che il tipo di ruolo dei singoli paesi nel rifornimento di lavoro marittimo. Effettuando un confronto fra le due figure, è evidente la rilevanza di Asia ed Economie di transizione in quanto primi fornitori di forza lavoro marittima, sia in termini complessivi che globali. In particolar modo, se a livello complessivo l'Asia offre il 50 % dei marittimi su scala mondiale, il suo peso cresce a circa 2/3 del totale, mentre quello delle Economie di transizione tende ad assestarsi a livelli analoghi, in entrambi i casi. Per contro, se le Economie Avanzate forniscono solo il 15% di forza lavoro marittima a livello complessivo, il loro peso diminuisce del 10% in termini globali, questi tuttavia in genere per lo più concentrati su flotte nazionali. Tali dati sono confermati dalla Figura 2.7 sotto riportata, identificante nello specifico le nazionalità fornitrici di forza lavoro marittima (Zanin, 2007 pag.174-175)

Figura 2.7 Marittimi "complessivi"

	Nazionalità	Frequenza	% accumulata
1	Filippine	27.303	29,1
2	Russia	6.585	36,1
3	Ucraina	6.144	42,6
4	Cina	6.013	49,0
5	India	4.893	54,2
6	Polonia	3.398	57,8
7	Indonesia	3.112	61,2
8	Grecia	2.721	64,1
9	Turchia	2.330	66,5
10	Myanmar	2.246	68,9

Marittimi "Globali"

	Nazionalità	Frequenza	% accumulata
--	-------------	-----------	--------------

1	Filippine	25.803	42
2	Ucraina	4.517	49,3
3	India	4.172	56,1
4	Cina	3.002	61,0
5	Polonia	2.947	65,8
6	Russia	2.891	70,5
7	Indonesia	2.445	74,4
8	Myanmar	1.868	77,5
9	Romania	1.391	79,7
10	Croazia	1.319	81,9

Il predominio sul rifornimento di forza lavoro marittima, sia in termini complessivi che non, lo detiene le Filippine, responsabile del 29% di fornitura di marittimi sul totale, del ben 42% a livello globale, ed il cui 96% è impiegato su nave battente bandiera ombra (<http://www.sirc.cf.ac.uk/Uploads/Publications/Philippine%20Global%20Seafarers%20A%20Profile.pdf>) . Seconda in termini complessivi è la Russia, che tuttavia scende alla sesta posizione in quanto fornitrice di forza lavoro globale. La Cina invece, si assesta al quarto posto,offrendo il 49% di marittimi complessivi, ed il 61% su scala globale. Infine, la Turchia scompare nettamente dal segmento “globale”, mentre vi fanno capolino Romania e Croazia.

CAPITOLO 3 : VITA A BORDO DELLE NAVI:TRA LAVORO FORZATO E ISOLAMENTO SOCIALE

Come visto nel precedente capitolo, l'evoluzione del profilo socio-demografico consente di comprendere le modalità di indirizzamento di specifiche nazionalità all'interno del segmento lavorativo navale. In questo capitolo illustrerò le condizioni della vita a bordo, soffermandomi in primo luogo sui fattori che la determinano per poi raccontarla, attingendo dagli studi del SIRC; in un secondo momento invece mi occuperò dell'analisi dei concetti di "schiavitù" e "lavoro forzato", focalizzando ulteriormente la mia attenzione su quest'ultimo e le sue forme di propagazione a bordo delle navi. L'ultima parte del capitolo sarà infine dedicata a quelle che sono le conseguenze e le ripercussioni sulla vita del marittimo.

3.1 Cosa determina la vita di bordo

Come definito prima, il marittimo è colui che, presta la propria forza lavoro in mare. La sua introduzione al mondo navale viene ufficializzata con il *reclutamento*. Per reclutamento si intende generalmente l'assegnazione di un ruolo ad un individuo, nella composizione di un reparto o di un settore (http://www.treccani.it/enciclopedia/arruolamento_%28Enciclopedia_Italiana%29/); nel nostro caso il soggetto scritturato in questione verrà abilitato ufficialmente allo svolgimento di specifiche mansioni (anche in seguito a valutazioni sul suo grado di qualificazione) sulle navi. In linea di massima l'arruolamento viene svolto da *agenzie* o da *altri mediatori*, che fungono da intermediari fra datori (od armatori) e forza lavoro; pochi difatti sono i casi in cui la prassi viene effettuata direttamente dagli armatori. Le agenzie di reclutamento sono enti pubblici o privati, tendenzialmente costituiti da sedi centrali e periferiche, collocati nei porti o centri cittadini, specializzati nel rifornimento di individui da impiegare sulle navi. In genere la conoscenza di questi enti viene ottenuta o con la presenza e la pubblicizzazione stessa dei suoi rappresentanti in luoghi pubblici come piazze o bar, o con il passaparola o le informazioni raccolte nei bar, ristoranti, pensioni, etc. La diffusione ed il potere di queste agenzie hanno subito un'impennata soprattutto

nell'ultimo periodo, tant'è che secondo i dati ILO, l'80% del personale proveniente dai paesi asiatici nel 1997, sarebbe stato proprio reclutato da loro. Parallelamente alle agenzie sono presenti altri sistemi di reclutamento, spesso sfocianti, in organizzazioni informali od anche singoli, la cui esistenza era divulgata soprattutto in passato. L'importanza di questi mediatori, in particolar modo delle agenzie viene rilevata in primis dalla conseguente eliminazione delle forme di arruolamento auto-organizzate dai marittimi stessi; in secondo luogo, dal contributo alla creazione di un mercato navale occupazionale sempre più stratificato. Difatti, la loro costante attenzione ai criteri e necessità di impiego delle compagnie orienta le loro modalità di reclutamento, secondo le quali specifiche categorie di lavoratori vengono indirizzate in altrettanto specifici segmenti occupazionali. Tale fattore è importante in quanto consente di cogliere solo una delle tante sfaccettature condizionanti la *vita a bordo* (Sacchetto,2009 pgg61-63). Per vita a bordo intendo l'insieme di quelle condizioni fisiche, che rendono possibile e contrassegnano la durata della presenza del marittimo sulla nave. Tali componenti fanno afferenza ad una serie di variabili di natura organizzativa, economico-giuridica, sociale ed affettiva, in cui ciascuna gioca a sua volta un ruolo di causa/effetto sulle altre. Il risultato è la creazione di una complessità , in cui il marittimo vi si trova inserito. Tra gli elementi che compongono questo quadro e che concorrono alla determinazione dello stato della forza lavoro sulla nave:

- Gerarchia: come definito nel primo capitolo, l'avvento della vela e del motore a vapore furono funzionali ad una ristrutturazione organizzativa interna, implicando la suddivisione progressiva fra l'area motori e l'area di coperta. Tale diversificazione fu ulteriormente accentuata negli anni con il profilarsi di figure operative sempre più specializzate in entrambi i settori, dando il via ad una settorializzazione e gerarchizzazione ben delineata. È sulla gerarchia che vengono strutturati i rapporti di potere, in quanto la collocazione di ciascun individuo in una specifica parte lo circonda in automatico a quelli che sono i propri compiti, e quindi le proprie possibilità o limiti di azione. Già di conseguenza la posizione assunta all'interno della nave definisce il marittimo in ciò che può fare e che non può fare, il poter accedere a determinati mezzi o al contrario la negazione;
- Nazionalità dell'equipaggio: la nazionalità fa afferenza alla provenienza geografica del marittimo, ed è un importante criterio che ne orienta l'indirizzamento in uno specifico segmento lavorativo. La predilezione difatti delle compagnie nell'attribuzione di un dato compito ad una data nazionalità è legata alle caratteristiche di quest'ultima, relative in tal caso agli atteggiamenti, al grado di produttività, obbedienza, correttezza e lealtà alla

compagnia, per le quali quindi si ritiene quella etnia maggiormente adeguata rispetto alle altre, per quel ruolo. Tale base condiziona di conseguenza come visto nel punto precedente, il proprio margine di azione all'interno della nave, andandosi a ripercuotere anche sui termini contrattuali concernenti lo stipendio e la durata del contratto. È bene evidenziare anche come in tale variabile sia da includere il governo stesso del paese da cui si arriva, la cui importanza è da ascrivere al suo ruolo in quanto fornitore di manodopera e quindi al suo peso sia nell'elaborazione del contratto per i propri connazionali, ma soprattutto in eventuali situazioni di emergenza in cui si possono ritrovare questi ultimi;

➤ Nazionalità della bandiera battuta: come delineato nel primo capitolo, se fino al XVII/XVIII secolo sussisteva piena connessione tra nazionalità dell'armatore e della bandiera battuta, con l'epoca moderna, l'apertura dei confini ed il clima competitivo che sempre più va ad inscrivere nel nuovo scenario globale, tale nesso viene, attraverso l'utilizzo delle bandiere di convenienza e dei registri aperti, a mancare. Dovendo la nave rispondere all'assetto legislativo della nazione di cui si batte la bandiera, la scelta di quest'ultima è importante in quanto struttura il regime regolativo ed esistenziale sulla nave. Più nel dettaglio, gli elementi disciplinati sono:

✚ Regime fiscale: ossia quel settore specifico di azione confacente alle attività finanziarie, quali nel nostro caso:

- Tasse ed imposte a carico della compagnia armatoriale;
- Calcolo e mantenimento del bilancio, ossia delle entrate e delle uscite;
- Linea comportamentale da ottemperare in virtù della normativa di riferimento in ambito di assunzioni;
- Eventuali margini di responsabilità.

✚ I parametri di sicurezza: insieme di misure amministrative, tecniche e di controllo volte a prevenire ed eliminare eventuali situazioni di pericolo e di rischio;

✚ La composizione dell'equipaggio e i termini di reclutamento: ciò che più nel dettaglio in questo caso la bandiera determina sono:

- le specifiche nazionalità impiegabili;

- stipendi ed eventuali benefici sociali;
- condizioni di assoldamento dell'equipaggio;
- modalità di addestramento.

Come si può evincere la nazionalità di cui viene battuta la bandiera oltre a regolare l'assetto amministrativo-economico del naviglio detiene la sua influenza anche sulle condizioni di reclutamento e contrattuali, andando a ripercuotersi sulle vite dei marittimi (<http://www.genoportcenter.it/Pagina.aspx?idPag=108>);

- Tipologia di naviglio: come stabilito nel primo capitolo, le due macrocategorie di naviglio presenti sono le general cargo e le portarinfuse, ognuna con le sue sottocategorie, e specificità funzionali, strutturali ed architettoniche. Tali tratti vanno a strutturare l'assetto organizzativo e fisico in cui il marittimo è immerso; l'articolazione della frequenza di manutenzione e controllo di stive, merci e motore, del livello di sorveglianza e delle accortezze operative che ogni specifica tipologia richiede per la sua conservazione, scandisce i ritmi di lavoro, e durante il viaggio e all'attracco delle navi. Quest'ultimo aspetto in particolar modo risente in qualche maniera dei "dettami" imposti dalla globalizzazione, le cui influenze si concretano in una tendenziale riduzione, laddove vi sia possibile, del tempo di permanenza nei porti. Oltre alla suddivisione di compiti e tempistiche concorrenti di fatto alla definizione degli orari ed all'articolazione effettiva del lavoro, altro elemento da considerare come condizionante la vita a bordo è il materiale di costruzione ed il clima della nave, funzionali sia all'ottimizzazione dell'efficienza navale, che alla conservazione delle merci trasportate. Il contatto e l'inalazione quotidiana con determinate sostanze (in primis l'amianto) rilasciate nell'ambiente, il livello di rumorosità o l'esposizione a determinate temperature (tipicamente alte nelle caldaie) influisce, come avrò modo di analizzare più avanti sia in maniera fisica che psicologica sullo stato di salute del marittimo;
- Legislazione del paese di approdo: se sulla nave la legislazione vigente è quella della nazionalità di cui si batte bandiera, nel momento in cui la nave attracca in un porto straniero la normativa di riferimento è quella dei paesi di arrivo. Vantando di tale potere, questi hanno col tempo elargito disposizioni, alle volte in accordo con i governi stessi dei paesi di provenienza, atte a regolare la presenza della forza lavoro marina sul proprio territorio. È bene evidenziare come tali provvedimenti non presentino un'omogeneità di

applicazione, ma al contrario sono diversificati su base nazionale; in linea di massima queste scelte sono orientate su stereotipi che legano specifiche nazionalità ad atti criminali o negativi. Concretamente parlando si procede quindi alla negazione o modulazione, attraverso requisiti come l'ottenimento di specifici documenti dell' "occupazione" del suolo. Anche l'azione dello "scendere a terra", respirare aria, svagarsi ed in qualche maniera "staccare" rappresenta un aspetto peculiare della vita del marittimo;

- **Contratto:** con la firma del contratto, il marittimo acconsente a prestare la propria forza lavoro sulla nave, alle condizioni lì accordate. Di tale documento è già stata fatta un'introduzione nel secondo capitolo; ciò che qua verrà messo in luce sarà l'effettiva interdipendenza delle diverse variabili elencate sopra, che concorrono a definirlo, comportandone, come avrò poi modo di analizzare, una redazione multi diversificata. E' qui necessario ricordare come i termini, ad ogni modo, debbano essere idonei ai parametri decretati dal contratto collettivo varato dall'ITF, obblighi in realtà da cui si cerca di evadere, a scapito del marittimo ed a vantaggio dei datori.

3.2 Condizioni a bordo delle navi

Nazionalità della bandiera e dell'equipaggio, tipologia del naviglio, legislazione del paese di arrivo e contratti caratterizzano tutte facce intersecate tra loro di una stessa medaglia. In questo sottocapitolo analizzerò, alla luce degli elementi appena focalizzati, quella che è la quotidianità del marittimo, ossia la realtà vissuta a bordo delle navi.

- ✚ **Contratto:** come definito precedentemente, ciò che sancisce il reclutamento del marittimo sulla nave è il *contratto*. Due sono le tipologie di contratto di imbarco definite dal CCNL (Contratto Collettivo Nazionale del Lavoro) : *per uno o più viaggi ed a tempo indeterminato*. Il primo viene stipulato per un singolo viaggio o diversi viaggi, la cui durata non deve superare i 5 mesi di tempo, eccetto per le navi trafficanti nel Mediterraneo, il cui svolgimento delle operazioni è limitato ai 3; sopra i 5 mesi si parla invece di contratto indeterminato (<http://www.studiocataldi.it/normativa/codice-della-navigazione/artt-323-375.asp>).

Figura 3.1

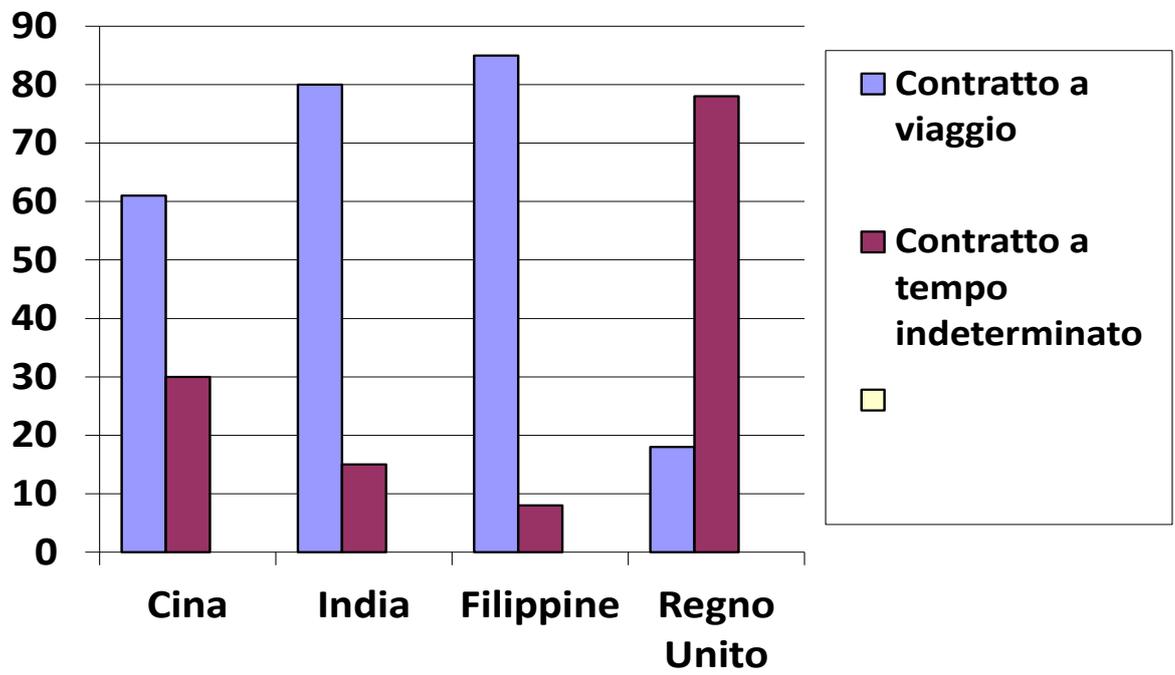
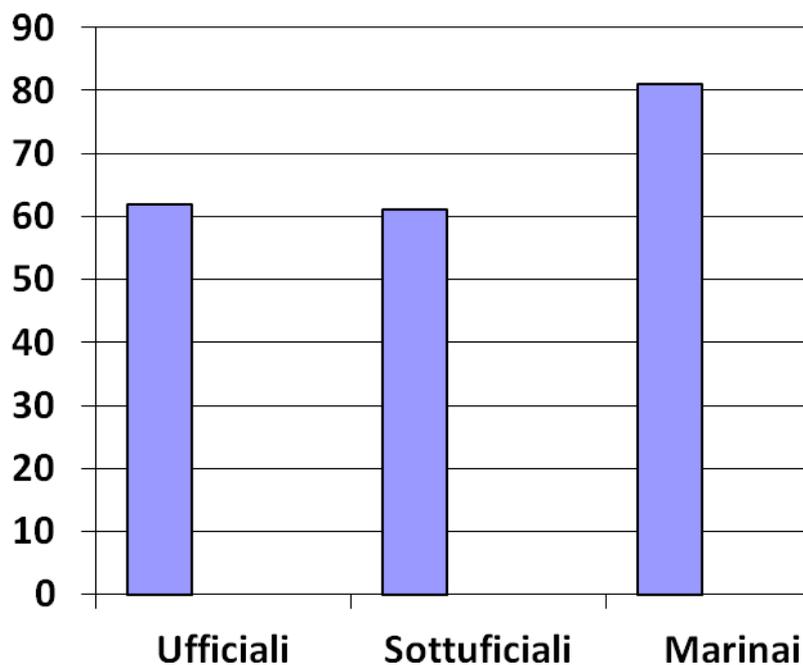


Figura 3.2



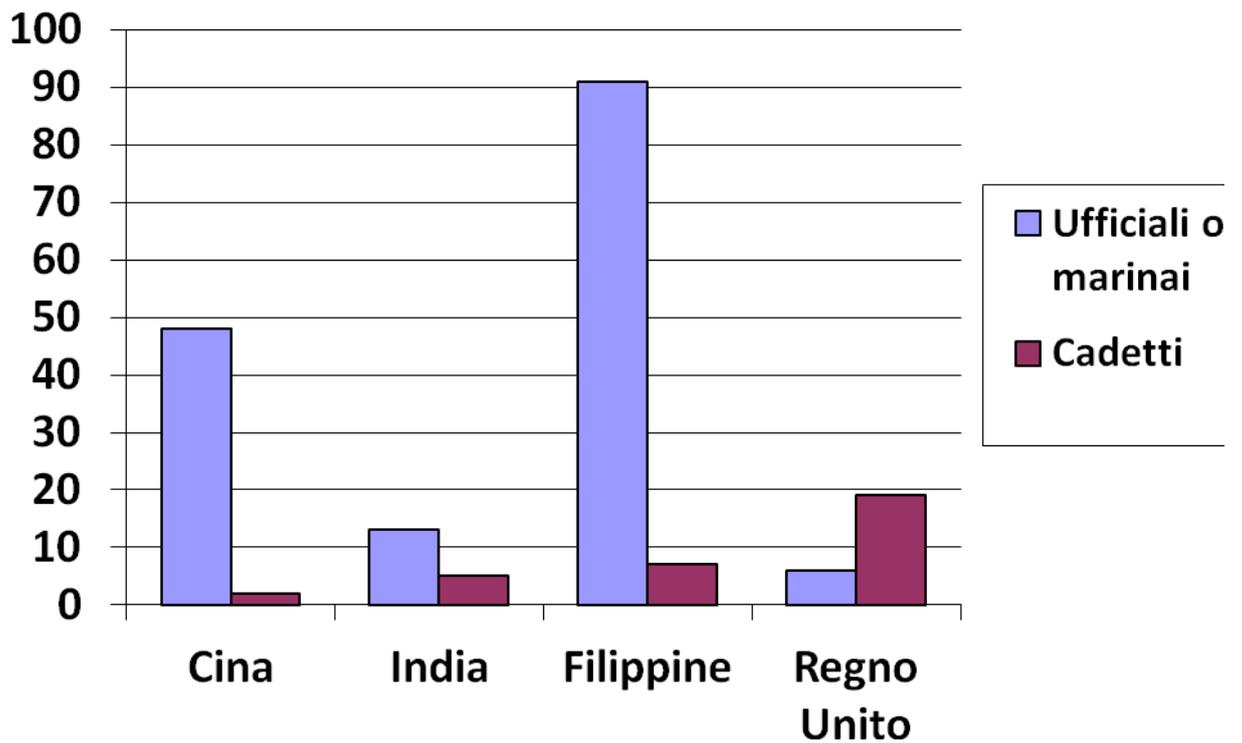
Le figure 3.1 e 3.2 illustrano le percentuali di lavoratori a contratto per uno o più viaggi ed indeterminato, distribuiti sulla base della nazionalità e del grado. Da un primo sguardo si evince come, inglesi e cinesi lavorano per lo più per un periodo superiore ai 5 mesi, rispetto a filippini ed indiani, ripartizione conciliata rispettivamente tra ufficiali e marinai. Più nel dettaglio il SIRC ha rilevato come circa l'80% della forza lavoro ha stipulato contratti superiori ai 3 mesi (quindi presumibilmente a tempo indeterminato), di cui mentre oltre la metà ha prestato attività in mare per oltre i 6, un solo 19% ha superato i nove. È bene evidenziare tuttavia come tali due percentuali siano maggiormente distribuite fra le nazionalità non europee ed i semplici marinai, a scapito di europei e ufficiali, di cui seppur la maggior parte detiene un contratto indeterminato, la sua durata tende comunque al limite minimo previsto dalla normativa (dai 5 ai 6 mesi) (Sacchetto, 2009 pgg 97-98). È stata riscontrata difatti una tendenziale preferenza di coloro che provengono da paesi a basso salario per contratti più lunghi, rispetto ai colleghi occidentali; ciò può essere motivato dalla condizione di partenza dei primi, la cui maggior percezione della necessità di impiego e lavoro costante va relazionata alla situazione di svantaggio economico della casa e del paese di provenienza, per cui spesso e volentieri non solo il singolo, ma il governo locale stesso vedendo nel lavoro in mare una possibilità di risanamento delle proprie stesse casse, favorisce il prolungamento del contratto (esempio tipico Cina e Filippine). In generale la

nazionalità impiegata per più tempo sono proprio le Filippine (anche se nel corso della storia sono stati registrati casi di altre etnie rimaste a bordo anche per anni) seguita da Sud Corea, Cina ed Indonesia. In linea di massima contratti più lunghi sono riscontrati su navigli battenti bandiere terze; contratti invece più brevi vengono stipulati nelle gasiere e chimichiere; proprio per la nocività e particolarità dei materiali trasportati, esponenti i marittimi ad un grado di rischio molto maggiore rispetto alle altre tipologie di naviglio, è qui previsto un piano di operatività il più celere possibile, naturalmente sempre in ottemperanza ai criteri di conservazione della merce. Nazionalità della bandiera e del soggetto e tipo di naviglio sono i reali fattori condizionanti a livello contrattuale la definizione degli *orari*, implicando tuttavia uno scarto rispetto alle ore di lavoro previste dal CCNL (ossia 8 al giorno per cinque giorni) . Secondo delle ricerche condotte dall'ITF alla fine degli anni '90, infatti nella realtà solo un quarto dei marittimi segue tali disposizioni; mentre i due terzi delle restanti tre parti lavora fra le 8 e 12 ore, il resto le oltrepassa. Ciò con una media complessiva di circa 10 ore al giorno per 70 ore settimanali. Studi più aggiornati agli anni 2000 hanno rilevato un lieve incremento della media ad 80 ore. Eventuali straordinari e frazionamento della giornata lavorativa vanno considerati anche in relazione al tipo di naviglio e di merce trasportata. Tenzialmente vengono rilevati ritmi meno frenetici sulle general cargo, navi passeggere e ro-ro, rispetto alle porta rinfuse, in concomitanza ad orari allungati nel primo caso, e turni più brevi nel secondo. Questi diversi tipi di ripartizione giornaliera è dettata dal tipo di merce e sue relative necessità di manipolazione e di controllo, per il quale come visto prima, navi come chimichiere o petroliere necessitano di una vigilanza e prontezza di riflessi maggiori rispetto alle altre tipologie. A livello salariale infine, è necessario evidenziare come sussista una netta differenza fra forza lavoro proveniente dai paesi occidentali, il cui stipendio è di circa il doppio rispetto ai loro colleghi dei paesi afro-asiatici. Tale demarcazione riflette ampiamente il nuovo clima globale, all'interno del quale la ricerca di forza lavoro straniera al ribasso diventa prerogativa degli armatori nella riduzione dei costi. La maggior facilità di sfruttamento di nazionalità non occidentali deriva soprattutto dalla loro provenienza geografica stessa, ossia paesi totalmente allo sbando, in cui i marittimi invece di essere tutelati ed assistiti, vengono come detto prima, considerati solo come potenziali fornitori di risanamento economico locale da governi totalmente allo sfascio o corrotti.

➤ Contesto di vita e di lavoro: con l'ufficializzazione dell'ingaggio, il soggetto viene definitivamente introdotto a quella che è la vita a bordo della nave. Come definito in precedenza, il contesto lavorativo marittimo presenta grosse differenze rispetto a quello "di terra" (come le aziende), facenti perno sull'equivalenza vera e propria tra spazio e tempo di lavoro e di vita. Generalmente a bordo il marittimo dispone di una *cabina*, ossia camera in cui può alloggiare, ed un *bagno* arredati e funzionali per il tempo di permanenza sulla nave, ed una *mensa*. Accanto a ciò una serie di plus, quali zone ludiche, lavanderie, Internet etc. La loro disposizione ed accessibilità dipendendo fortemente dal tipo di naviglio, dal ruolo ricoperto e dalla provenienza geografica. Già in precedenza è stato detto riguardante il tipo di suddivisione organizzativa interna, per la quale il personale proveniente dai paesi occidentali tende a ricoprire posizioni di grado superiore, e di conseguenza mansioni collocabili nel settore coperta, a differenza degli originari dei paesi per lo più arabi e/o africani, arruolati prettamente nella sala macchine e quindi sottocoperta. Collocazione contestuale differenziata a seconda del ruolo occupato, legittimante e rimarcante così a anche a livello fisico, un ordine sociale che fa dei rapporti di subordinazione il proprio perno. Vediamo ora nel dettaglio di cosa si compone il contesto di vita a bordo:

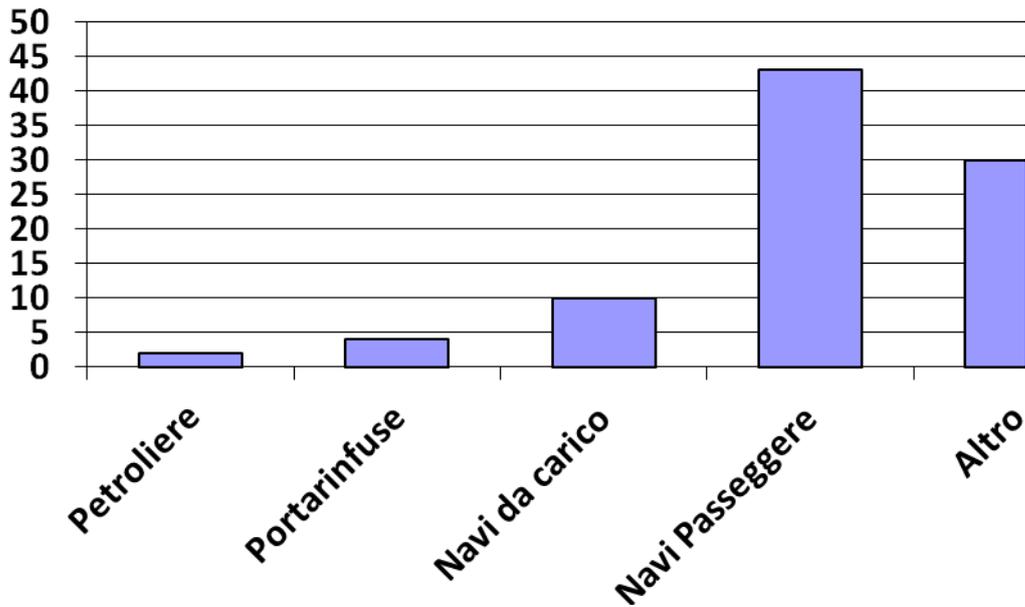
✚ Cabina: come definito prima la cabina è la stanza in cui il personale in genere si sistema; genericamente ognuno dispone della propria, anche se una piccola percentuale (14%) è in condivisione, tendenzialmente con una media di poco più di due colleghi, appartenenti per lo più al proprio stesso sesso. Di questo 14%, se alla maggior parte non è lasciata alcuna decisione in merito (circa l'86%) , la restante fetta è lei stessa che effettua tale scelta.

Figura 3.3



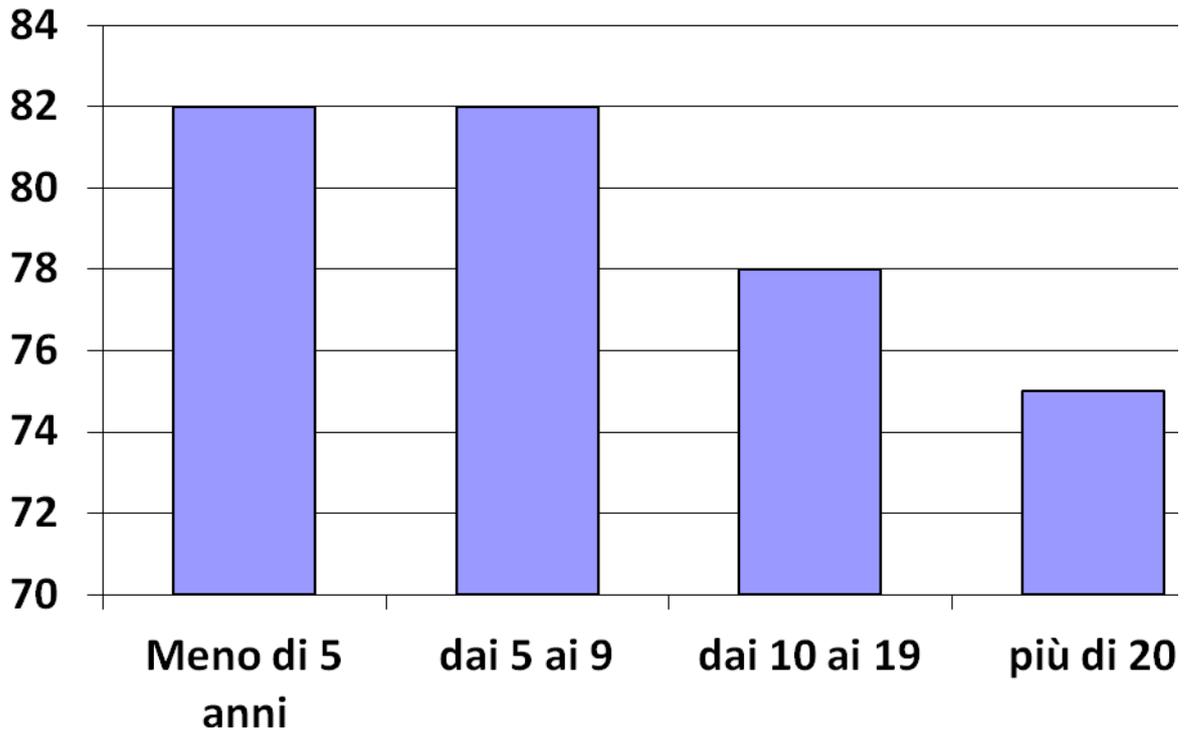
La Figura 3.3 illustra le percentuali di individui condividenti la propria stanza, distribuite tra rango e nazionalità. Come si può notare, le categorie che più delle altre divide il proprio spazio sono per gli ufficiali e marinai, i filippini, mentre per i cadetti i britannici; già è stato detto sulla natura tendenzialmente mite e socievole dei filippini, e questi dati ne sono un'ulteriore conferma. Atteggiamento inoltre diffuso soprattutto tra i più giovani (si parla di under 30) ed i marinai rispetto agli ufficiali.

Figura 3.4



La Figura 3.4 riporta invece un ulteriore elemento che impatta sulla condivisione o meno della cabina, ossia la tipologia di imbarcazione. Tendenzialmente l'alloggio viene condiviso sulle navi passeggere e sulle altre, per una percentuale rispettivamente del 42% e del 35 sul totale della forza lavoro impiegata; tale dato è in contrasto con il 3% riscontrabile invece sulle petroliere, il 4 % per le porta rinfuse e il 10 per la navi da carico. Oltre a ciò, la grandezza strutturale del naviglio, per la quale imbarcazioni più piccole e vecchie , tendono per lo spazio maggiormente ridotto a presentare un alloggio per più di un marittimo (<http://www.sirc.cf.ac.uk/Uploads/Publications/Publications%202012/Seafarer%20Accommodation.pdf>). Come accennato nei precedenti capitoli , tipologia di materiale di costruzione e architettura dell'imbarcazione sono altri elementi incidenti sulle condizioni lavorative ed in questo caso, quindi, anche di abitabilità; ciò ad implicazione dei livelli di pulizia e/o sporcabilità degli arredi e dei propri alloggi. Tale elemento è importante da considerare, in quanto pesa sul benessere mentale, ossia sullo stato emotivo-psichico del soggetto.

Figura 3.5



La Figura 3.5 illustra il livello di pulizia a seconda dell'età della nave, per la quale, come è facilmente intuibile, navi di stampo più recente presentano anche un maggior livello di pulizia. Migliori condizioni di alloggio sono riscontrabili inoltre sulle navi frigorifero, sulle navi cisterna, sulle gasiere e le portacontainer; all'opposto invece portarinfuse e traghetti tendono a presentare cabine poco ventilate e funzionali, con scarsa igiene (Sacchetto, 2009pgg 102-103). Infine, per quanto concerne il paese di costruzione, è stato riscontrato come la Corea del Sud sia al primo posto in fatto di disposizione di alloggi ad alti standard di pulizia;

✚ Servizi disposti nelle cabine:

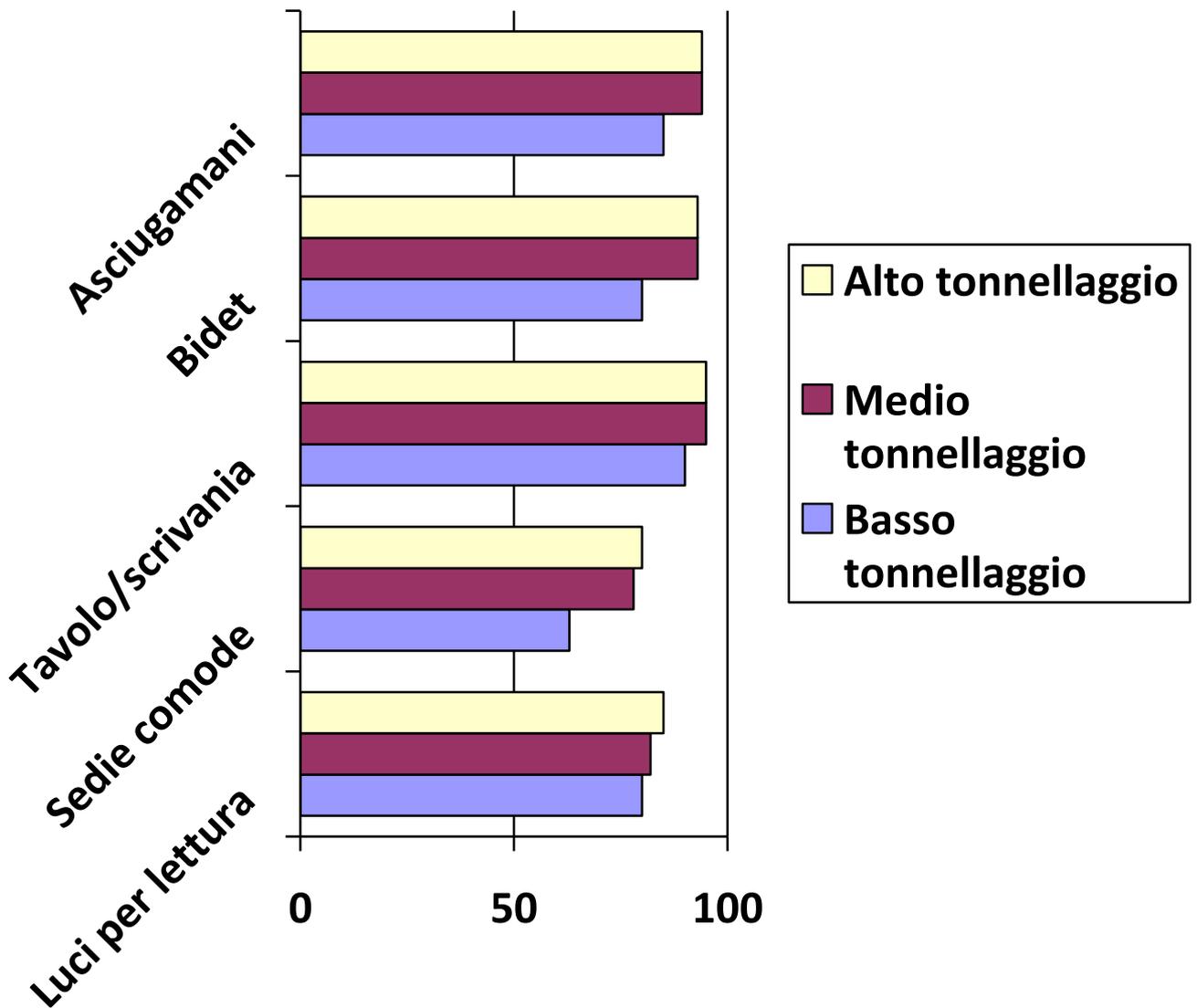
Figura 3.6

<u>TIPO DI SERVIZIO</u>	<u>PERCENTUALE</u> <u>DI</u> <u>DISTRIBUZIONE</u>
Biancheria per il bagno	97%
Cassetti	95%
Tavolino o scrivania	94%

Carta igienica	93%
Sapone	93%
Asciugamano	92%
Bidet	87%
Luci per lettura	81%
Armadio	79%
Sedie comode	75%
TV	25%
Sistema Audio	18%
Radio	17%
Accesso ad Internet	15%

La Figura 3.6 descrive a livello generale il grado di distribuzione dei servizi all'interno degli alloggi. Come si può evincere, i più garantiti sono la *biancheria da letto*, i *cassetti*, il *tavolino o scrivania* e la *carta igienica, sapone ed asciugamani*. Meno forniti invece il *bidet*, la *luce per la lettura*, un *armadio* e delle *sedie comode*; all'ultimo posto *TV, radio e connessione Internet*. È stato anche in questo caso riscontrato come se le navi più vecchie presentavano meno servizi e la radio, su quelle a stampo più recente è più semplice trovare l'accesso ad Internet, le sedie comode etc; tale tipo di rapporto, come mostra la figura 3.7 sottostante vale anche per la grandezza della nave:

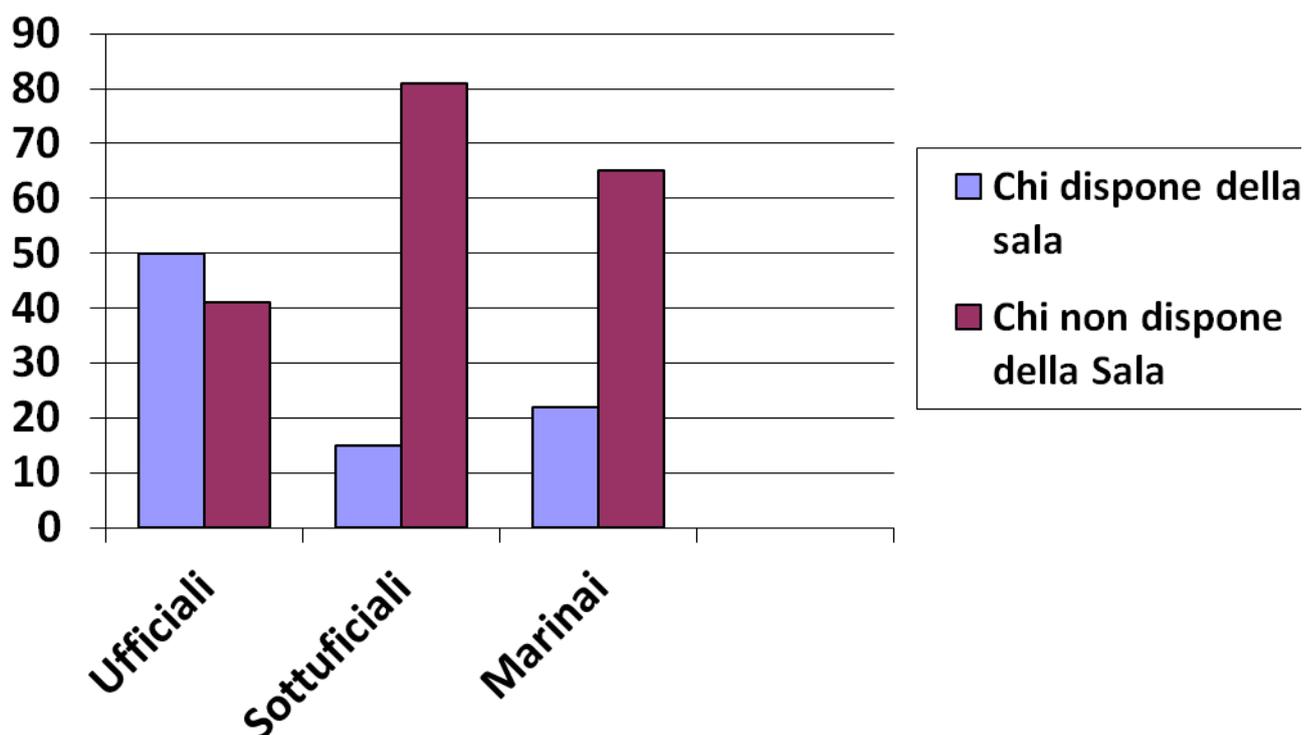
Figura 3.7



Per quanto concerne invece la tipologia di naviglio è stato verificato come servizi quali TV ed Internet sono maggiormente presenti sulle navi passeggeri, mentre petroliere e portarinfuse dispongono in linea di massima in misura minore di ciò;

✚ Sala: vi è inoltre da dire che circa un quarto delle cabine possono disporre di camere comunicanti (come salotti) tra di loro. Questo servizio aggiuntivo va connotato più che altro sulla base del ruolo rivestito e della grandezza della nave:

Figura 3.8



Come si può evincere dalla Figura 3.8 riportata qua sopra di fatti, la presenza di camere adiacenti è prevista in misura maggiore per gli ufficiali. Per quanto concerne invece il naviglio tali camere sono presenti soprattutto sulle petroliere (al 30%) e portarinfuse (31%), seguite dalle navi passeggere (22%), e su imbarcazioni di stazza più grande.

- ✚ Regolazione della temperatura e della luce: oltre ai servizi presenti nelle cabine elencati qui sopra, altri elementi concorrenti al definire il proprio ambiente lavorativo/abitativo sono la *capacità di regolazione della temperatura* e della *luce*. La temperatura rappresenta lo stato termico, ossia il grado di caldo o freddo presente in un corpo od elemento (<http://www.treccani.it/enciclopedia/temperatura/>). Nel nostro caso quest'ultimo è rappresentato dalla cabina e dal soggetto che vi alloggia; più nel dettaglio l'essere umano mantiene la propria

temperatura interna costante (che deve essere pari a 36 gradi), adattandosi alle condizioni ambientali ed ai propri meccanismi fisiologici (come la sudorazione, i brividi, etc). Sulle navi la capacità di controllo della temperatura della cabina, gli consente di ottenere quelle condizioni ideali per la sua conservazione termica e psico-fisica.

Figura 3.9

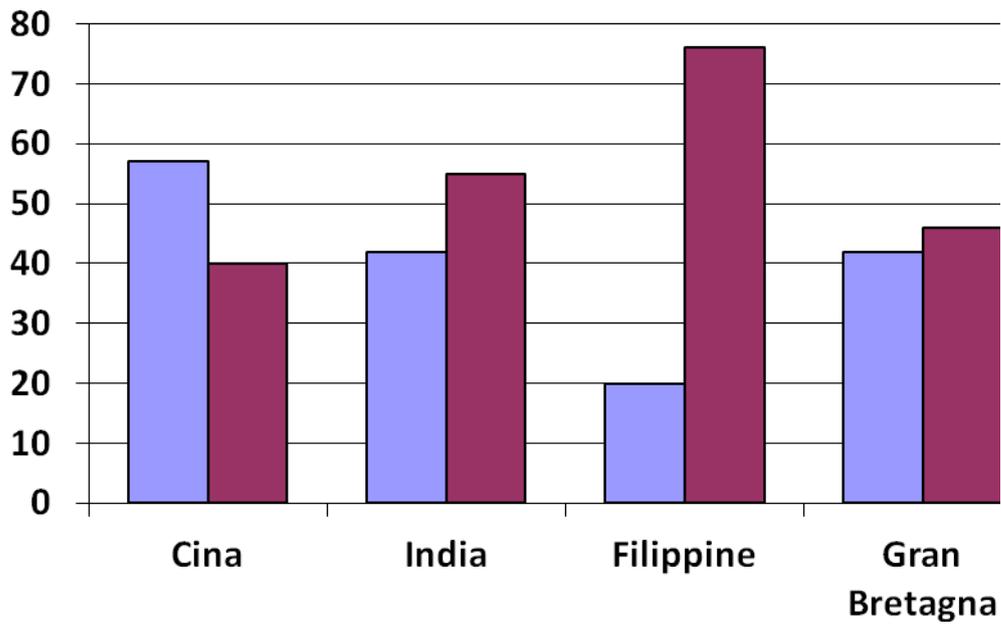
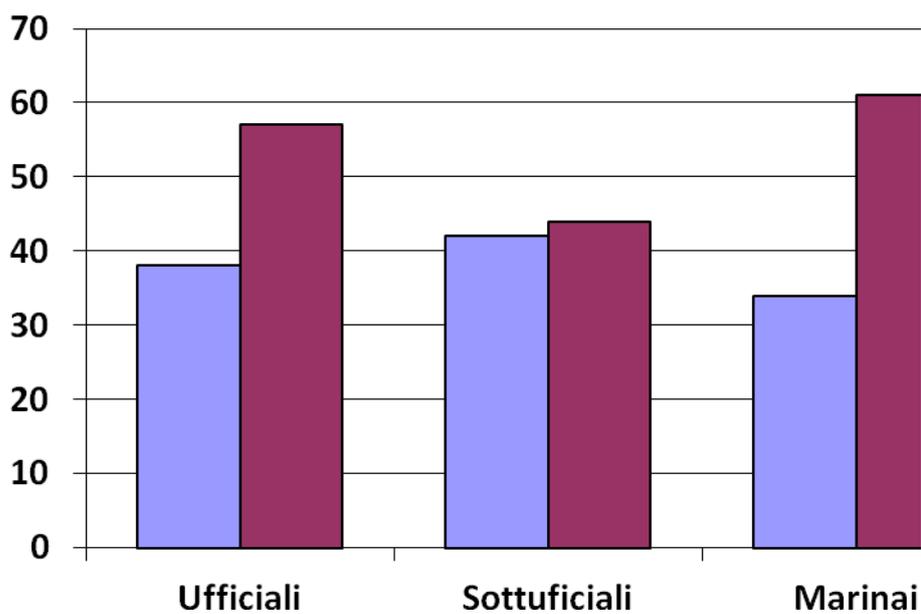


Figura 3.10

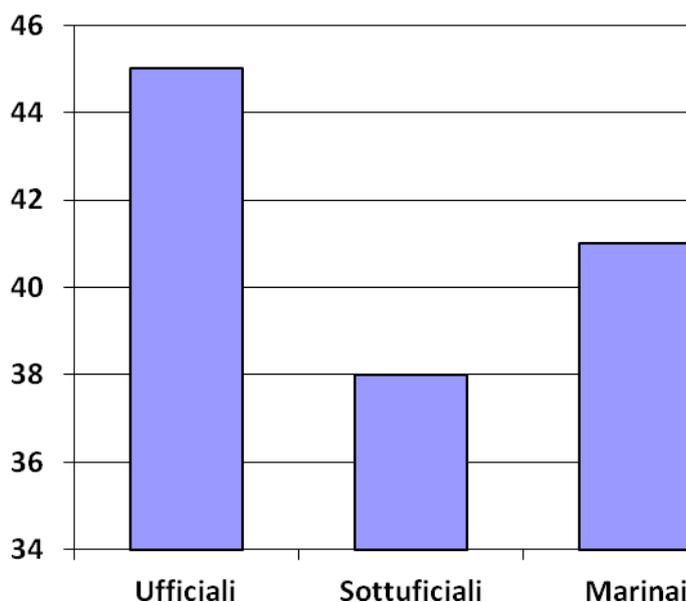


Per entrambi:
■ Non possono controllare la temperatura ■ Possono controllare la temperatura

Come è deducibile dalle figure 3.9 e 3.10, in linea di massima la nazionalità maggiormente in grado di regolazione termica sono i filippini e i marinai che di poco superano gli ufficiali. Tali dati, in particolar modo quelli afferenti alla provenienza geografica, non sono stati di facile interpretazione per il SIRC (<http://www.sirc.cf.ac.uk/Uploads/Publications/Publications%202012/Seafarer%20accommodation.pdf>).

Per luce invece si intende quel fascio di onde elettromagnetiche che vanno a sensibilizzare la retina dell'occhio, permettendone la vista; tali onde possono avere *fonti o artificiali* (i classici interruttori o lampadine) o *naturali* (il sole vero e proprio). Nelle cabine la presenza e calibrazione di queste due varianti è differenziata. Partendo dalla luce artificiale, tutti gli alloggi sono provvisti di questa, anche se vi è da segnalare che solo poco più della metà (52%) del personale è in grado di regolarla:

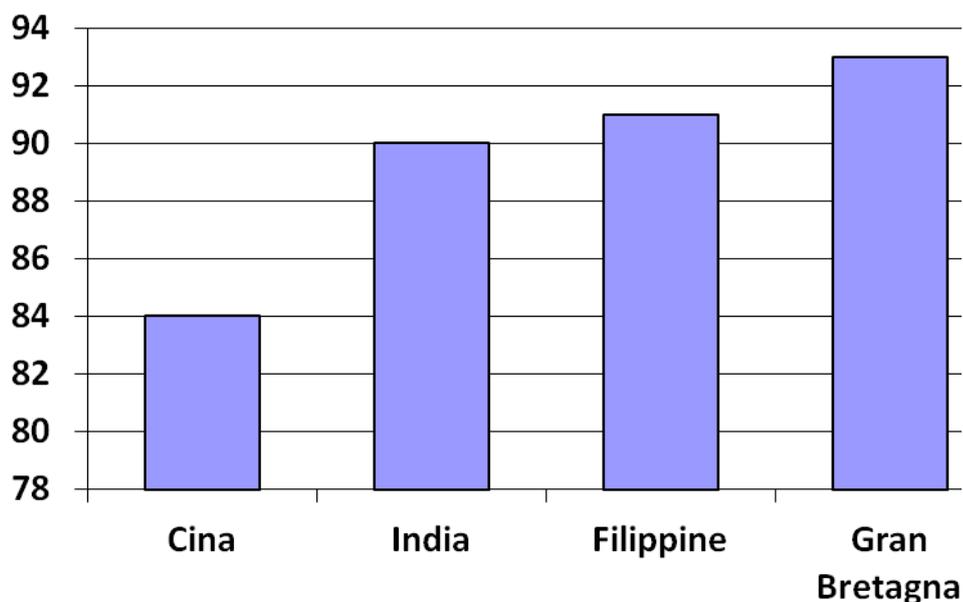
Figura 3.11



La Figura 3.11 sopra riportata pone in relazione il grado occupato con la capacità di regolazione della luce, facendo emergere come tale possibilità la detengono in

misura maggiore gli ufficiali. A livello di categorie nazionali invece tra i primi posti, come per la temperatura, sono riscontrati i filippini. Così come tuttavia il dato analizzato in precedenza, anche la luce, deve essere mantenuta a livelli ottimali allo scopo di non sforzare o creare tensione nell'occhio umano; non sempre tuttavia la gradazione della luce rispecchia tali standard, tant'è che se il 13% della forza lavoro ritiene che vi sia troppa illuminazione, il 14 al contrario ha accusato una debole illuminazione. Per quanto concerne la luce naturale invece, la sua accessibilità, garantita in tal caso grazie alla presenza di una finestra od oblò, è considerata segno di ambiente di vita sano. Oltre infatti alla regolazione della melatonina ed alla sintetizzazione della vitamina D (necessaria per la formazione delle ossa) a partire dai raggi UVB (raggi ultravioletti), la luce produce endorfine, migliorando così umore, energia e metabolismo (<http://www.nutrizionenaturale.org/il-sole-fa-bene/>). Avere una fonte di luce solare ha un impatto quindi benefico sulla vita psico-fisica di ciascuno. Nel contesto di analisi tuttavia, è stato riscontrato come non tutte le cabine sono disposte di finestre od oblò.

Figura 3.12

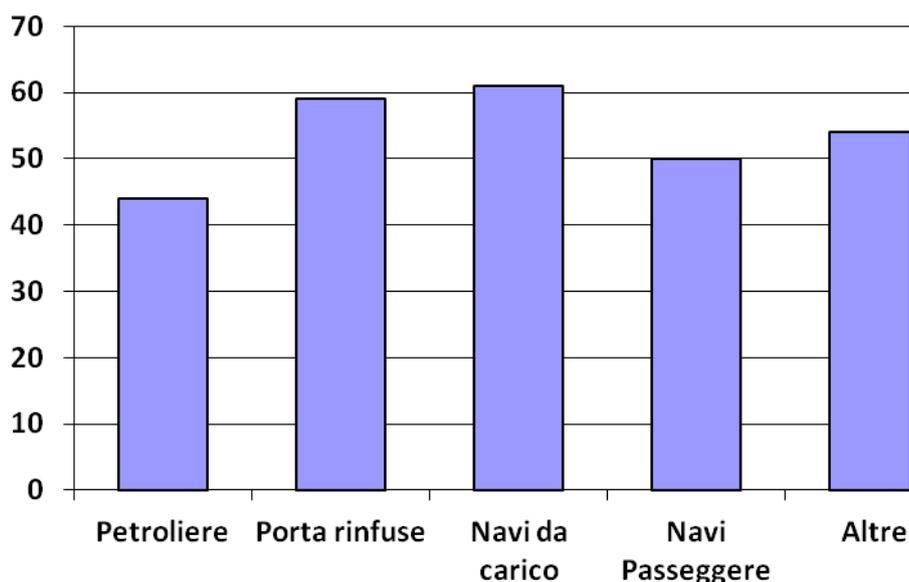


La Figura 3.12 fa notare come per lo più marittimi di nazionalità britannica dispongono nel proprio alloggio dell'oblò. Tuttavia vi è anche da dire come la vista

sul mare venga limitata se non bloccata dalle attrezzature disposte sull'imbarcazione e specifiche per ogni naviglio; in tal senso è stato riscontrato come la vista sia molto più vincolata su imbarcazioni quali petroliere e portarinfuse, in cui la maggior presenza di impianti quali gru, imbuti, contenitori è funzionale al mantenimento scarico/carico del particolare tipo di merce trasportata. Luce e temperatura, come accennato e come avrò modo di approfondire più avanti condizionano fortemente lo stato di vivibilità, quindi salute e benessere psico-fisico;

✚ **Rumorosità:** per *rumorosità* si intende quel fenomeno caratterizzato da suoni irregolari percepiti come fastidiosi, derivante per lo più da manifestazioni fisiche (la porta che sbatte, un tuono etc) (http://dizionari.corriere.it/dizionario_italiano/R/rumore.shtml). Sulla nave, la rumorosità deriva generalmente o dai propri colleghi, o dalla sala macchine, funzionante attraverso diversi tipi di apparecchiature, come gli impianti di ventilazione, condizionamento (al fine di mantenere la temperatura costante e favorire il raffreddamento macchine) anti-incendio e così via. Il tutto concorre a determinare l'intensità acustica percepita dalla forza lavoro, e dipendente per lo più quindi dalla tipologia di naviglio.

Figura 3.13

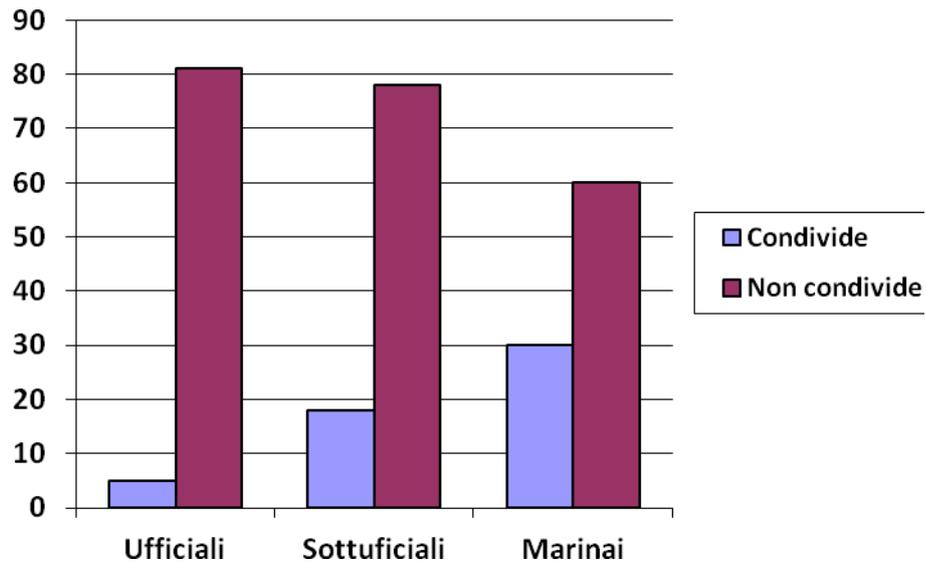


Come si può evincere dalla Figura 3.13, tendenzialmente chi è più disturbato dai rumori lavora sulle navi da carico generale e sulle portarinfuse, rispettivamente per

il 62 e 58%; all'opposto troviamo le petroliere. Naturalmente, l'aumento di questi suoni fastidiosi va in proporzione alla longevità della nave: vari di fatti sono i progetti di studio ed applicazione di sistemi di controllo dei rumori al fine di attenuarli. Comunque sia, nel complesso un buon 60% dei marittimi ha dichiarato di esser stato disturbato da rumori nelle proprie cabine almeno qualche volta, mentre un 20% per "tutto il tempo". Parlando di rumori sulla nave, non si possono non citare le *vibrazioni*; per vibrazione si intende un tipo di oscillazione fisica su un punto ben specifico (<http://it.wikipedia.org/wiki/Vibrazione>) che nel nostro caso ha origine dal motore, dallo scafo o comunque da quegli impianti disposti di masse rotanti (ossia corpo sottoposto ad un moto circolatorio continuo) come le eliche. La categoria che più denuncia la percezione di vibrazioni sono gli ufficiali, ed i marittimi provenienti prettamente da Cina e Gran Bretagna. Tale diversificazione potrebbe essere deputata ai differenti standard culturali di "tolleranza di un fastidio", per cui evidentemente tale soglia secondo i modelli elaborati nelle Filippine è bassa, od anche dalla posizione interna occupata da suddetta nazionalità nell'ordine gerarchico, per cui lamentele od invettive espresse esplicitamente minacciano, come approfondirò più avanti, un loro eventuale licenziamento;

- ✚ Bagno: la condivisione dei *servizi igienici*, che prevede più nello specifico *water*, *doccia* e *bidet* viene effettuata in misura lievemente maggiore rispetto a quella della cabina (24%), e, nella maggior parte dei casi (circa il 57%), con 5 se non più colleghi; più nello specifico: la doccia è condivisa nel 60 % dei casi con più di 5 persone, il bidet con 3 o più; il 76% delle fette che gode di un bagno privato, dispone invece di tutti e tre i servizi citati. Infine, in linea di massima, i servizi igienici vengono condivisi con colleghi del proprio stesso sesso (circa l'86% dei casi).

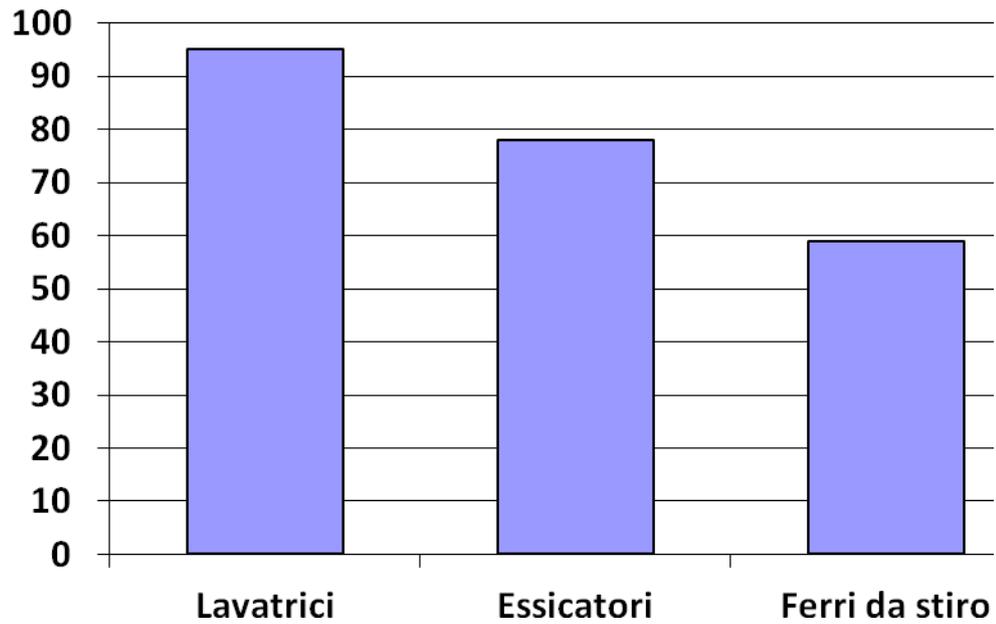
Figura 3.14



Come si evince dalla Figura 3.14 di fatti, chi dispone maggiormente di un bagno privato sono per lo più gli ufficiali ed i sottufficiali. Così come per le cabine, la grandezza della nave incide anche sulla condivisione del bagno, presente per lo più sulle navi meno recenti e più piccole (<http://www.sirc.cf.ac.uk/Uploads/Publications/Publications%202012/Seafarer%20Accommodation.pdf>);

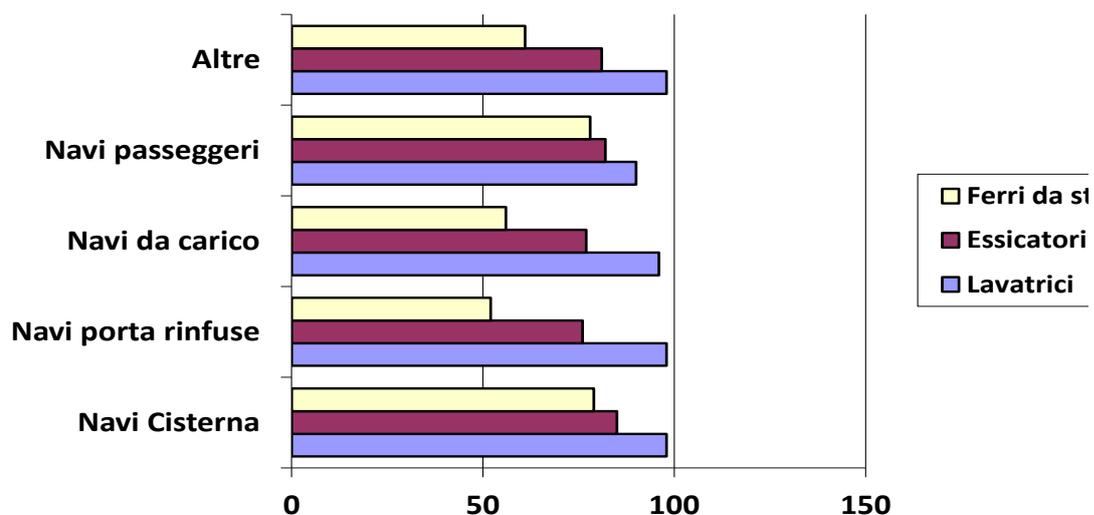
- ✚ **Reparto "lavanderia"**: qui sono inclusi tutti i servizi quali le *lavatrici*, gli *essiccatori* ed i *ferri da stiro*, forniti praticamente su tutte le navi, ma accessibili solo all'81% del personale.

Figura 3.15



La Figura 3.15 segnala le percentuali di distribuzione di questi tre elementi; come si può evincere, il ferro da stiro è quello presente in minor quantità(59%), al contrario delle lavatrici. Alla stessa stregua degli altri servizi, anche l'offerta di questi varia molto a seconda della grandezza e tipologia del naviglio.

Figura 3.16



Come conferma la Figura 3.16, le lavatrice sono presenti in misura maggiore sulle navi cisterna e le portarinfuse, gli essiccatori sulle navi cisterna e le navi passeggere, mentre i ferri da stiro sempre su quest'ultime;

- ✚ Servizio mensa: per *servizio mensa* altro non si intende se non una mensa o sale ristoro; la sua distribuzione è abbastanza omogenea su tutte le navi, ma è bene evidenziare come nell'80% dei casi esse siano dedicate o ai marinai od agli ufficiali. Ciò fa intendere come tendenzialmente non sussista una condivisione del pasto tra il personale di rango diverso: ciò a "rispetto" ed adeguamento delle linee gerarchiche.

Figura 3.17

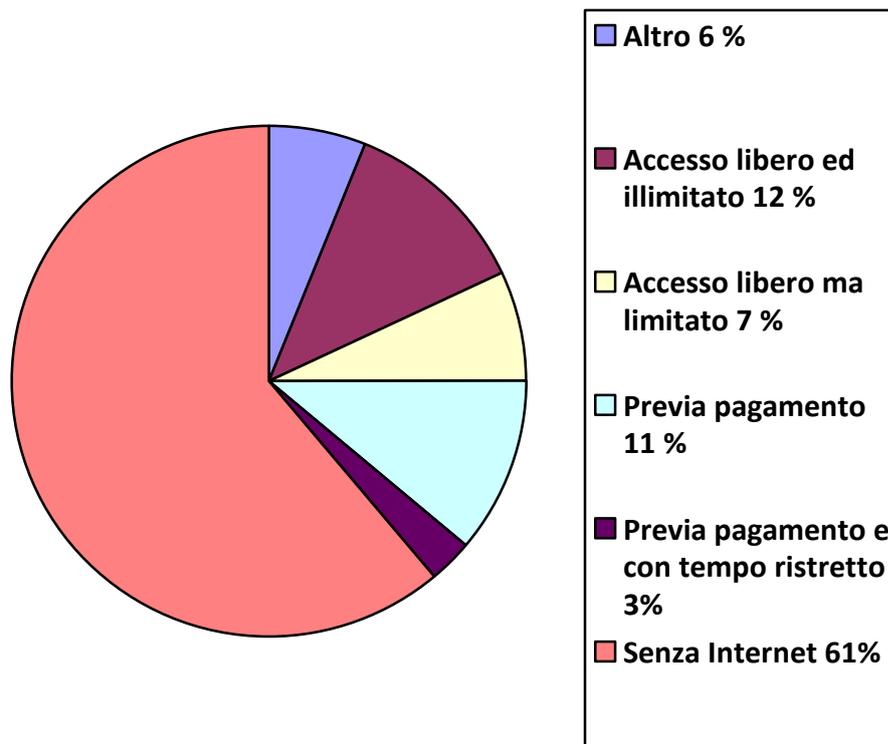
<u>TIPO DI SERVIZIO</u>	<u>PERCENTUALE DI DISTRIBUZIONE</u>
Tavolo e sedie	98%
TV	94%
Frigo	88%
Film/DVD	87%
Acqua potabile	83%
Bevande calde	75%

Radio	64%
Sedie comode per rilassarsi	61%

La Figura 3.17 elenca gli elementi presente nelle mense e il loro livello generico di riscontrabilità. Come si deduce, *tavole e sedie* e *televisori* sono i più comunemente forniti (rispettivamente nel 98 e 94% dei casi), seguiti da *frigoriferi* (88%), *acqua potabile* (83%) e *proiezione film* all'87%. Agli ultimi posti *sedie comode per rilassarsi*, *radio* e impianti di *preparazione di bevande calde*. Generalmente la disposizione di tali servizi dipende per lo più dal tipo di naviglio; di fatti, le navi da carico hanno generalmente minori possibilità di presentare sedie comode piuttosto che l'acqua potabile; le navi cisterna invece costituiscono il tipo di imbarcazione più propenso ad offrire proiezioni di film o televisori. È sulle navi passeggero invece che si riscontrano maggiori probabilità di trovare comode sedie per rilassarsi ed acqua potabile;

- ✚ Accesso ad Internet ed al telefono: la sovrapposizione tra tempo di vita e di lavoro che il contesto navale induce a creare, isola il marittimo rispetto anche a quello che era, legami ed affetti compresi; l'utilizzo dei sistemi di comunicazione a bordo rappresenta così un momento importante nel ricontatto e riconferma dei propri rapporti, allontanando anche se solo per un momento il soggetto dalla durezza e fatica della vita in mare. Tendenzialmente tutti i tipi di navigli sono provvisti di servizi di posta elettronica e telefono di bordo, anche se la loro disponibilità rimane differenziata a seconda di chi la richiede.

Figura 3.18

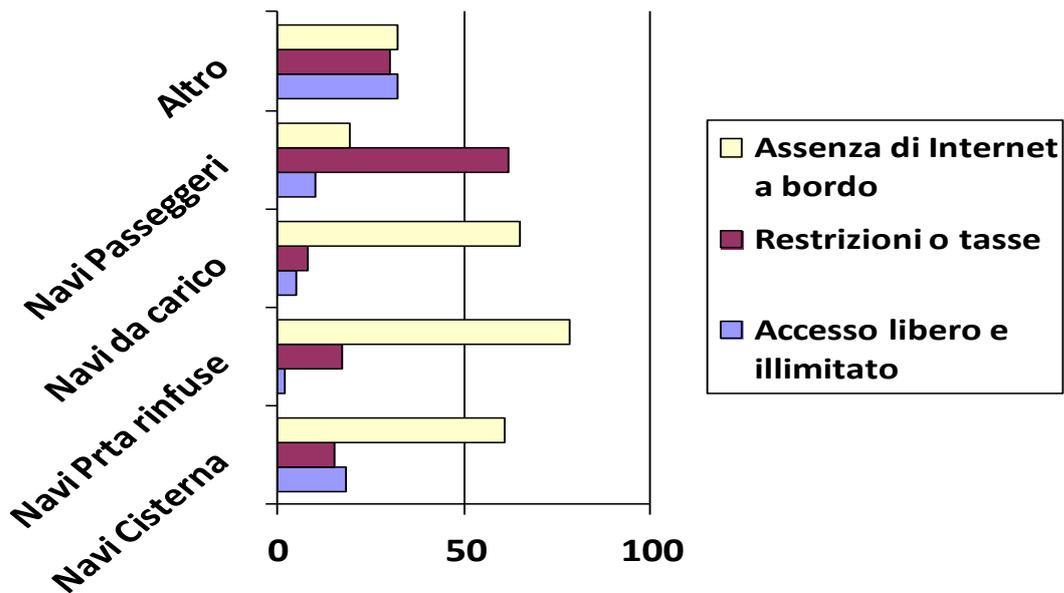


La Figura 3.18 sopra riportata consente di effettuare una prima panoramica generale sui livelli di accessibilità ad *Internet*. Come si può evincere, il 61% dei marittimi non può usufruire per nulla, dal momento che è l'imbarcazione stessa a non disporre di tale servizio, il 12 in maniera libera ed illimitata, l'11 previa pagamento, mentre il 3 a tempo ristretto. Tali statistiche vanno relazionate ad una serie di sotto-variabili che le condizionano, tra cui:

- Tipologia ed età del naviglio: come illustrato precedentemente, funzionalità ed età della nave ne articolano organizzazione, piani lavorativi includenti priorità ed obiettivi, e grado di modernità. L'introduzione delle nuove tecnologie e l'ammodernamento navale ha implicato un'estensione della rete, quale sistema di comunicazione più efficiente ed innovativo, per cui è più facile riscontrare servizi Internet su imbarcazioni di stampo più recente. Le esigenze associate invece alla tipologia di merce trasportata strutturano la scala di priorità da attenere nella conservazione di esse, inclusa la percezione della necessità di disporre di Internet a bordo. È quindi logico che laddove la particolarità del materiale richieda in primis sorveglianza e manutenzione costante (vedi

gasiere e chimichiere) al suo mantenimento, Internet sia l'ultima delle preoccupazioni. Ciò è confermato nella Figura 3.19:

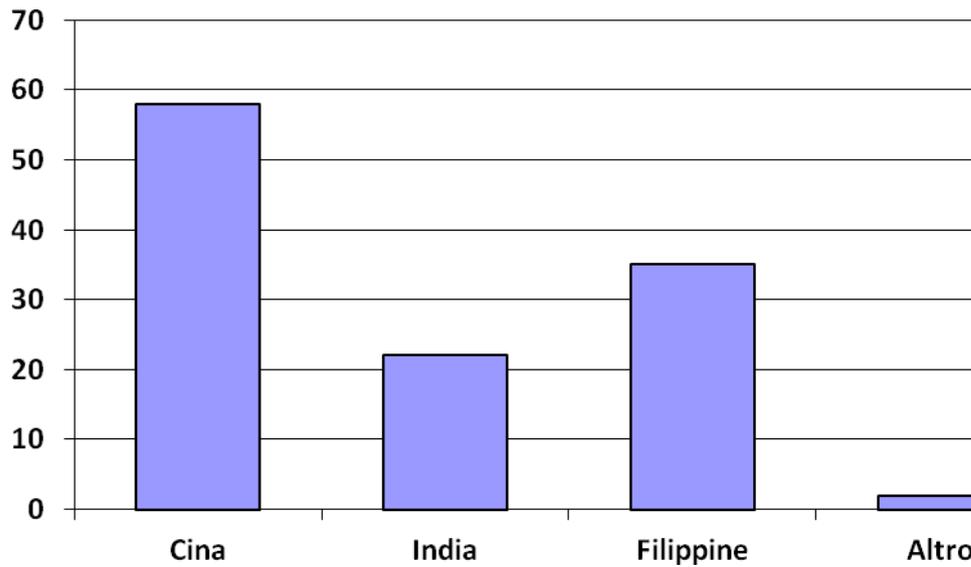
Figura 3.19



La Figura 3.19 illustra di fatti come l'assenza di Internet sia più tipica tra le navi cisterna e le portarinfuse, al contrario di navi passeggeri e altre (tra le quali vengono incluse anche le navi da crociera), in cui evidentemente si gioca molto sul dovere legato alla soddisfazione del senso di confort e agio dei passeggeri che la presenza di Internet può appagare; di fatti, se si nota è proprio in questo tipo di imbarcazione che l'accesso alla rete è regolato su pagamento per l'equipaggio;

- Nazionalità:

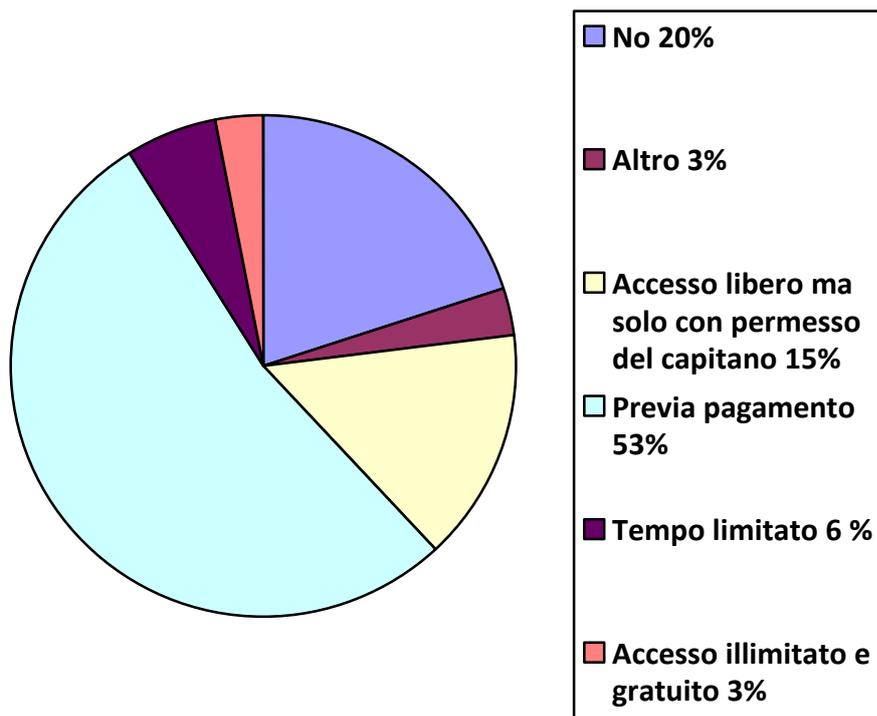
Figura 3.20



Come si evince dalla Figura 3.20, i marittimi che detengono maggiori probabilità di usufruire della rete provengono per lo più dall'India e dai paesi britannici, a cui generalmente vengono attribuiti il ruolo di ufficiale; percentuali basse per Cina e Filippine.

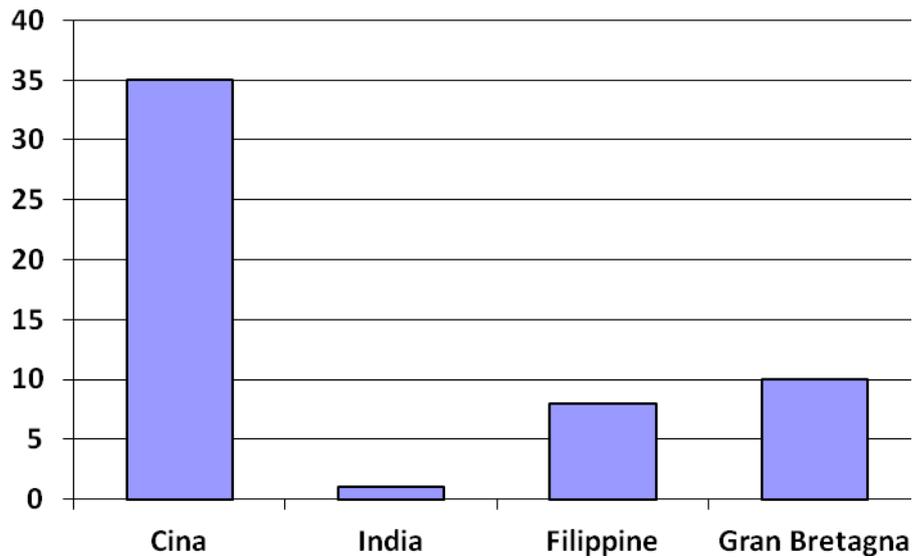
Accanto ad Internet, altra importante forma di comunicazione fra i marittimi e le loro famiglie è il *telefono*. Generalmente, alla partenza tutto il personale è provvisto di un proprio telefono da poter portare al bordo; il problema del suo utilizzo in mare tuttavia, è sia la mancanza di tempo effettivo che l'assenza o discontinuità di segnale (è stata stimata una media di circa 15, 1 giorni al mese senza copertura). Ciò costringe il lavoratore o ad effettuare chiamate quando è a terra (momento che come analizzerò più avanti è limitato se non negato) o ad usufruire del telefono di bordo .

Figura 3.21



La Figura 3.21 riporta i livelli di accessibilità al telefono di bordo, che riguarda la maggioranza dei membri dell'equipaggio (circa il 74%) e che tuttavia, come si evince non è esente da restrizioni; tra queste sono riscontrate di fatti il pagamento, da cui è vincolato la maggioranza (53%), con costo medio di 43,12 dollari all'ora, il permesso del capitano da cui dipende il 15% del personale e il limite di tempo (6%). Agli antipodi di questa scala si riscontrano chi non ha proprio accesso e copre ben il 20% della forza lavoro, e chi al contrario ha libera ed illimitata usufruibilità, per una piccolissima percentuale (3%). In linea di massima la possibilità di utilizzo del telefono viene maggiormente limitata a marittimi di origine filippina e cinese rispetto ad europei ed indiani ([http://www.sirc.cf.ac.uk/Uploads /Publications /Publications%202012/Seafarer%20Accommodation.pdf](http://www.sirc.cf.ac.uk/Uploads/Publications/Publications%202012/Seafarer%20Accommodation.pdf)):

Figura 3.22



- Libere uscite: ultimo elemento connaturante la vita sulle navi è la *possibilità* per il marittimo *di scendere* su suolo straniero nel momento in cui il naviglio attracca in un porto, manovra generalmente funzionale al carico/scarico merci e/o rifornimento. Tale aspetto incide sulla salute psico-fisica del soggetto in quanto gli consente in qualche maniera di “estraniarsi” dalla vita in mare, stare a contatto e vedere un altro tipo di ambiente (le città, i centri cittadini) , contattare i propri cari , “respirare “, rispetto al clima di solitudine e lavoro tipico del mare. Ciò è anche possibile grazie alla presenza nei porti di Onlus e associazioni volte all’assistenza del marittimo, offrendogli supporto telefonico e telematico per poter chiamare a casa, la possibilità di inviare rimesse, e spazi adibiti al riposo ed allo svago. Le uscite sul suolo straniero generalmente sono determinate dai tempi di sosta nei porti (questi a loro volta legati al lavoro ed al tipo di naviglio), alla nazionalità, ancora una volta del marittimo, ed alla giurisdizione vigente del paese in cui si tocca suolo. Come illustrato nel primissimo capitolo, la nave si ferma in porto per un tempo che varia dalle 12, 13 ore in poi, fino a pochi casi che sostano oltre le 49, questo comunque sempre più negli anni in tendenziale riduzione; parte di tale lasso viene dedicato per l’appunto all’adeguata ricezione della nave nel porto, che prevede più nello specifico operazioni di fissazione in punti precisi della costa dell’imbarcazione al fine di garantirle stabilità (*ormeggio*), liberazione delle merci mediante apposite attrezzature poste a terra o sul mezzo (*derizzaggio*) , ed/o eventuale carico di altre (*rizzaggio*), rifornimento di carburante

(*bunkeraggio*) e tutte quelle procedure legate alla manutenzione, come il controllo del motore e della stiva, la pittura della nave, etc. Tolta questa porzione di tempo è evidente come al marittimo non ne rimanga molto altro da poter dedicare a sé nell'uscire dall'ambiente lavorativo. Ulteriori vincoli sono inoltre dati dai sistemi normativi del paese di approdo. Come definito in precedenza infatti, se sulla nave la legislazione vigente è quella relativa alla nazionalità del paese di cui si batte bandiera, fuori si è sotto la giurisdizione del paese di attracco. Tale vincolo normativo limitante il raggio di azione del marittimo che mette piede in quella nazione, è in genere radicato su parametri legati al paese di provenienza del soggetto in questione, creando sistemi di trattamento differenziati. Tale dinamica si erge in particolar modo sull'introduzione del *codice ISPS* e *Shengen*. L'*ISPS*, ossia *International Ship and Port facility Security Code* fu redatto dal Comitato dell'IMO (International Maritime Organisation) in seguito agli attacchi dell'11 Settembre; tale documento più nello specifico prevede:

- ✚ Un agente di sicurezza a bordo della nave e a terra: entrambe le figure collaborano tra di loro in coordinazione al piano di sicurezza;
- ✚ Piano di sicurezza: per *piano di sicurezza* si intende un tipo di programmazione decretante il livello di accessibilità (ristretta o limitata) del personale a specifiche zone della nave, i sistemi di comunicazione a bordo, e fra la nave e la terra, oltre alle operazioni di prevenzione rischi e salvaguardia della nave vere e proprie (tra cui controlli di routine, accertamenti più rigorosi, etc) ;
- ✚ Certificato di sicurezza della nave, cioè il documento certificante lo stato di sicurezza dell'imbarcazione, che viene verificato nel momento in cui la nave attracca;
- ✚ Sistema di allerta di sicurezza, ossia un dispositivo che una volta attivato segnala la posizione e la condizione di pericolo in cui vessa la nave, ad un'autorità (definita in genere dall'Amministrazione) che in questi casi è incaricata di avisare gli stati e le imbarcazioni più prossimi (<http://www.marinasangusto.it/wp-content/themes/msg-theme/downloads/isps-code.pdf>).

L'attentato alle Torri Gemelle costituì un evento che incise sulle politiche e sull'immaginario collettivo relativi al *mondo arabo*. Partendo dall'ottica in cui ogni islamico era un potenziale terrorista, accanto al codice ISPS furono inoltre attivate una serie di predisposizioni, sempre

volte al controllo, gestione e prevenzione al terrorismo, provvedimenti che in concreto condizionarono le vite degli individui, soprattutto di quelli originari dei paesi arabi. Nel settore navale di fatti, la possibilità di uscita dei marittimi, fu limitata, ostacolata o negata a specifiche nazionalità, nell'evitare un eventuale introduzione sul suolo di possibili attentatori; vincoli che di fatto pesarono sulle opportunità di contatto di figure poste a terra come cappellani, o sindacati. Ritenendosi "bersaglio" dalla "minaccia islamica", gli Stati Uniti, richiesero quindi da parte delle nazionalità arabe, l'esibizione di un visto consolare per poter scendere su suolo statunitense, documento quasi impossibile date le tempistiche (i marittimi avevano solo uno, massimo due mesi di distacco da un contratto all'altro), i costi (ogni visto valeva 100 dollari, più le tariffe applicate per le sue elaborazioni) e la scarsa probabilità della presenza di consolari statunitensi nei porti stranieri visitati, da ottenere. L'accettazione generale di tali stereotipi e prassi, si riverberò anche nelle politiche degli altri paesi europei, secondo le quali ad esempio, ai siriani a Venezia fu proprio preclusa la possibilità di scendere a terra (Zanin, 2007 pag. 307-310). Con Shengen invece si fa riferimento ad un accordo afferente ai paesi membri dell'Unione Europea, i cui firmatari sono inclusi nello spazio Shengen, ossia area che include di norma tutti i paesi europei, vi prevede la libera circolazione dei propri cittadini all'interno, con incremento delle misure di controllo per chi invece vi vuole entrare. Tale normativa si ripercuote nel nostro caso sui marittimi non europei; generalmente prima che la nave attracchi al porto viene inviata alla polizia di frontiera la *crew list* (lista dell'equipaggio, contenete dati anagrafici e ruolo svolto per ogni suo membro), grazie alla quale è possibile effettuare una sorta di pre-selezione sul rilascio individuale dello *shore pass*, documento che consente di poter scendere a terra. La concessione differenziata dello shore pass fa sì che mentre alcune nazionalità hanno il "via libera", ad altre tale permesso viene, se non negato concesso solo in determinate situazioni e dopo aver vagliato attentamente le motivazioni (Zanin 2007 pgg 310-312).

Figura 3.23 : quanto spesso i marittimi possono scendere a terra

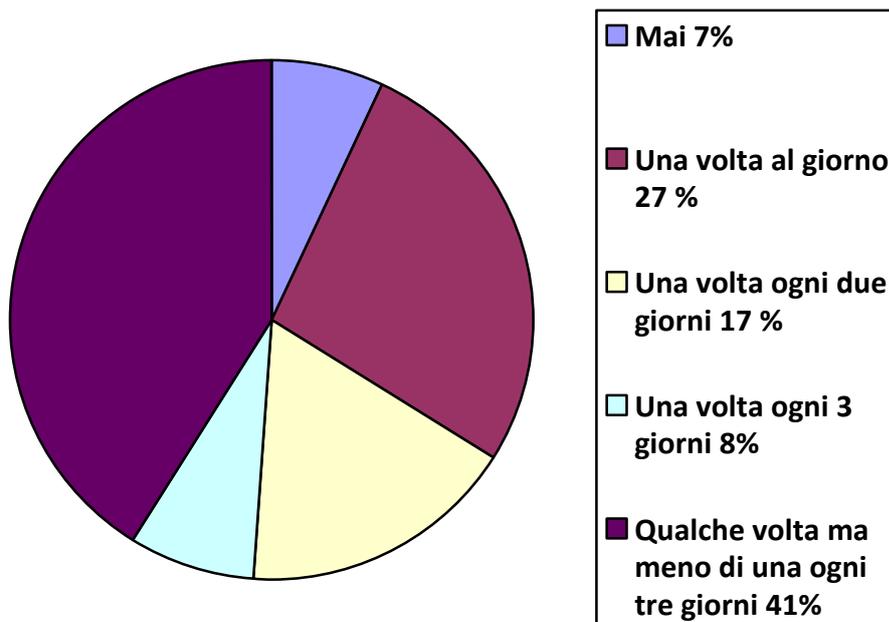
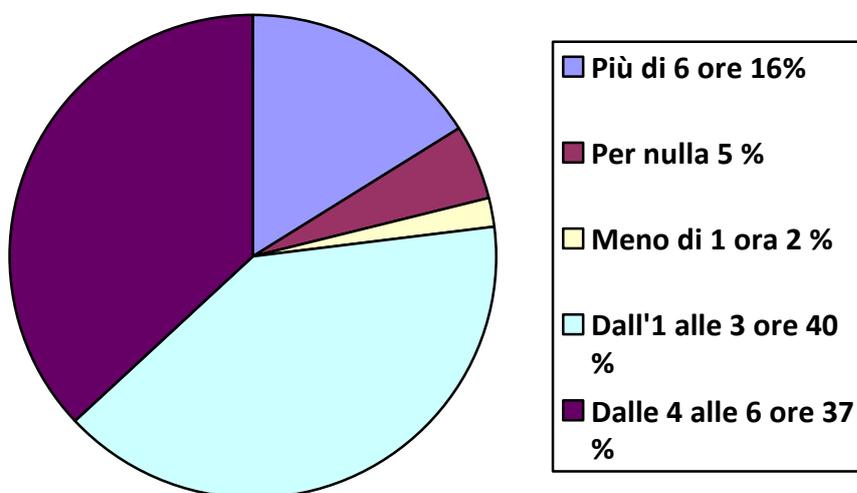


Figura 3.24: durata dell'uscita libera



Le Figure 3.23 e 3.24 esemplificano le possibilità e la durata delle libere uscite per i marittimi, facendo una media approssimativa su tutti i paesi. Come si può notare ad una piccolissima fetta (costituita da un 11% di ufficiali e un 3% di marinai) il tutto è negato, mentre la maggior parte (il 41%) può scendere meno di una volta ogni 3 giorni. In virtù di ciò che è stato detto prima è comprensibile come gli Stati Uniti rappresentino il paese in cui tale permesso è concesso in misura minore (circa il 70% dei marittimi non può uscire dalle navi una volta attraccate su suolo statunitense) (Zanin , 1007). Alla maggior parte del personale sono concesse dall'1 alle 3 ore a

terra, con un solo scarto del 3% per chi invece può sostare di più sul suolo (dalle 4 alle 6 ore); solo il 2% invece può stare un ora, mentre un 16 oltre le 6 ore .

3.3 Schiavitù e lavoro forzato

I concetti di “*schiavitù* “ e “*lavoro forzato*” vengono formulati rispettivamente dalla Società delle Nazioni Unite nel 1927, e dalla Convenzione sul lavoro forzato, n. 29 del 1930, stilata in seguito alla Conferenza organizzata dall’ILO (International Labour Organisation) nel 1929 a Ginevra. Per il primo si intende quindi “ *la condizione di una persona sulla quale sono esercitati alcuni o tutti poteri attinenti al diritto di proprietà*”(Società delle Nazioni Unite, 1926); oggi sono oltre 12 milioni le persone al mondo sottoposte a schiavitù. Il secondo invece è definito come “*ogni tipo di lavoro o servizio che viene esatto da una persona sotto la minaccia di una pena e per il quale detta persona non si è offerta volontariamente*” (ILO, 1930). Un’ulteriore chiarificazione di “lavoro forzato” viene effettuata con la successiva Convenzione dell’ILO n.105 del 1957 specificante che tale tipologia di attività lavorativa non poteva essere usata a fini di sviluppo economico od educativi, o come azione di disciplinamento o punizione per aver partecipato a scioperi (Zanin, 2007 pgg 227-228). La definizione giuridica di “lavoro forzato” contiene utili spunti di riflessione ai miei fini di analisi. Anzitutto, “*minaccia*” ed “*involontario*” possono costituire due termini chiave di utile comprensione del fenomeno; per minaccia si può intendere la promessa di un danno o di un castigo a qualcuno, per involontario invece un atto effettuato senza concorso alla propria volontà (<http://www.treccani.it/vocabolario/minaccia/>). La presenza di una minaccia e la non volontarietà determinano una condizione per la quale viene negata al lavoratore la libertà di scelta; quest’ultimo punto rappresenta l’indice di determinazione del livello di lavoro forzato presente in un rapporto lavorativo. Ciò consente di puntare il dito più sulla relazione datore di lavoro/lavoratore che non tanto sulla tipologia di attività a cui si è costretti; il lavoro forzato difatti non si accompagna necessariamente a condizioni degradanti o mancanza di salario, anche se in genere la loro presenza viene interpretata come sintomo di esso, allarmando quindi sulla necessità di approfondire meglio la situazione lavorativa. Tali riflessioni sono confermate dal riconoscimento giuridico, tra le forme considerabili come lavoro forzato il rapimento, frodi od inganni, che sottolineano l’assenza totale della volontà del lavoratore e coercizioni fisiche e mentali, coerenti con la minaccia. La schiavitù invece, come definito prima fa appello al concetto di proprietà, ossia

il diritto di possesso esclusivo su un bene, e quindi la piena capacità di disporvi in maniera discreta ed a proprio piacimento. Ciò concorre all'instaurazione di un rapporto asimmetrico fra le parti, in cui l'una, per l'appunto, detiene il pieno potere sulla seconda, dando vita ad una relazione di pura appropriazione dell'altro.

Nel pensiero collettivo, il concetto di schiavitù ci riporta necessariamente indietro alle prime civiltà, a partire dai *Greci*. Qui la schiavitù era concepita come fatto naturale, derivante e legittimata dal diritto di cattura in guerra, oltre al pensiero comunemente diffuso dell'esistenza di popolazioni già predisposte per loro natura all'asservimento, ed altre al dominio. Fu con la primissima *giurisdizione romana* che la connessione schiavitù/proprietà fu decretata; per quell'epoca, l'impiego di schiavi era necessario e giustificato nell'alimentazione e mantenimento della propria economia. La schiavitù si è poi perpetrata negli anni, con la sola differenza che, se in passato essa era accettabile, le svariate e successive normative emanate allo scopo di abolirla, erano in realtà concepite nel suo occultamento.

(<http://www.treccani.it/enciclopedia/schiavitù>

[_%28Enciclopedia_delle_scienze_sociali%29/](http://www.treccani.it/enciclopedia/schiavitù_%28Enciclopedia_delle_scienze_sociali%29/))

Dai primi popoli si passa agli studi di *Marx*, le cui teorizzazioni sul lavoro e sulla schiavitù si rivelano nella concettualizzazione del fenomeno qui da me analizzato. L'economista innanzitutto relaziona il valore di un bene sulla base del lavoro effettivamente compiuto per realizzarlo, in cui quindi l'incremento del primo va in proporzione al secondo; in tal senso, il *plusvalore*, viene così ottenuto dal *pluslavoro*, questo inteso concretamente parlando o in senso *assoluto*, derivante cioè dall'allungamento e da un'intensificazione dei ritmi lavorativi, o *relativo*, afferente cioè alle innovazioni tecnologiche, aumentanti, rispetto alla forza manuale, i livelli di produttività (Mascitelli, 1977 pgg 253) . Tutto un "plus", a cui tuttavia, Marx specifica, non corrisponde un altrettanto "plus" di salario. Addentrandoci ancor meglio nell'analisi si può così affermare che l'"operaio salariato" cede in maniera gratuita buona parte della forza lavoro, ripagata quindi in maniera parziale, oltre a dover sottostare a condizioni estreme in cui la nuova scansione della giornata lavorativa, ripartita in turni sempre più lunghi e massacranti, ne condiziona la salute ed il deperimento fisico; nuovo codice salariale che quindi nega l'accesso sia ai mezzi di produzione che al prodotto del proprio lavoro, senza contare la deprivazione del proprio tempo di riproduzione, destinato anch'esso all'attività lavorativa. Tali condizioni rappresentano i presupposti per una situazione di vera e propria schiavitù, in cui i ritmi di lavoro incalzanti generano stress e deperimenti psicofisici, in un contesto in cui la massimizzazione della produttività ed efficienza viene privilegiata rispetto alla vita. Ciò a mero scapito dell'operaio,

derubato quindi delle sue normali condizioni di sviluppo morale e fisico, schiacciato da un sistema capitalistico fondato sulla maggior resa, ottenuta quindi dalla riduzione di tempi e costi. Alla luce di quanto detto sopra, lavoro salariato, forzato, e schiavitù sono intrinsecamente connessi. Anzitutto è bene evidenziare come tutti e tre sorgano da un rapporto di subordinazione, del lavoratore rispetto ad un datore o padrone, al quale rimangono vincolati. La schiavitù può essere considerata come una condizione totalmente estrema, innestata su una piena “disattivazione sociale” dell’individuo, reso passivo rispetto a ciò che è, e ridotto a zombie. Tale sfumatura si può cogliere sia nel lavoro salariale che in quello forzato; nel primo caso infatti, il soggetto viene totalmente espropriato del proprio lavoro e della propria vita sociale, in quanto considerato solo per la sua produttività. Il secondo invece, struttura una condizione che già per sua definizione nega la libertà di scelta del singolo, la cui costrizione a specifiche attività può essere relativa anche ad un plus di ore o ritmi di lavoro, e quindi a condizioni potenzialmente dannose. Ciò che diversifica queste due forme, è che mentre nel lavoro forzato la minaccia è più aperta, in quello salariale lo è di meno; la presenza di un salario, seppur sotto gli standard e di un contratto infatti tendono generalmente a rassicurare il lavoratore ed a tenerlo “a bada” sulla stabilità del lavoro, anche se nella realtà rappresentano strumenti per imbrigliare l’individuo alle condizioni più convenienti per i datori. Infine, l’elemento che accomuna entrambi e che li diversifica rispetto alla schiavitù, è dato dall’impossibilità di tale categoria di ascesa, ossia innalzamento a livello sociale, dato il suo carattere riconosciuto di intergenerazionalità; nel lavoro forzato e salariale invece, le possibilità di mobilitazione sociale aumentano (ricordiamo la lotta di classe di Marx) (Zanin, 2007 pgg 274-278).

3.4 Lavoro forzato a bordo delle navi

Tracce di lavoro forzato sono riscontrate anche a bordo delle navi. È bene premettere che, accanto alle evoluzioni storiche e tecnologiche, variabili quali il paese dell’armatore e delle agenzie, dello Stato bandiera e del marittimo sono stati determinanti nel profilarsi del fenomeno; come

analizzato precedentemente, infatti, la nazionalità di riferimento gioca un ruolo chiave nella regolazione delle diverse situazioni contestuali (es. sul naviglio, fuori da questo, nei casi di abbandono etc) , consentendo anche di riflettere sul livello di legalità delle dinamiche sottostanti. In questo caso, esse danno forma a casi di lavoro forzato, sia diretti che indiretti, e quindi consolidati sul loro perpetuarsi e raggio a livello istituzionale. Inizio questo mio studio con la prassi dell'*arruolamento*, che prevede due tipologie: quella *volontaria*, ascritta a partire dalla volontà, e quindi libera scelta dell'individuo nell'imbarcarsi, e quello *forzata*, che all'opposto non accordando nessuna alternativa, si accompagna in genere ad atti come il sequestro o la minaccia in caso di opposizione. Ambedue le categorie sono state utilizzate sia in maniera interdependente che non, con un intensificarsi della seconda soprattutto nei periodi di guerra (momenti in cui la priorità di manodopera da impiegare sulle navi da guerra, certo non guardava alle condizioni di arruolamento della forza lavoro) ed una sua maggior riscontrabilità nelle epoche passate. Tra gli esempi più emblematici considerabili casi di lavori forzati sono infatti lo *shangaiing* e i *crimps* e le *press gangs*, loro corrispettivo britannici. I *crimps* , o "commercianti di anime" erano mediatori in attesa dello sbarco delle navi, che in genere ricorrevano all'acool per abbindolare i marinai, convincendoli a scappare dalle proprie navi con la promessa di salari più elevati. L'impiego di sostanze alcoliche consentiva a questi trafficanti di offuscare la capacità di intendere e di voleri dei marittimi, confondendoli e tenendoli in pugno. Accanto ai *crimp*, pratica di assoldamento che prevedeva il vero e proprio rapimento fisico, è lo *shanghaiing*. Lo *shanghaiing* costituisce un vero e proprio sistema informale di reclutamento, reso operativo grazie alla presenza di un *boarding master*, una sorta di corrispettivo del *Crimp*, che dopo esser salito a bordo delle navi, rapiva il marinaio stordendolo grazie anche all'uso dell'oppio. Il sequestro crea una condizione già di per sé di diniego, in cui il soggetto, venendo forzato a compiere un'azione (in tal caso abbandonare la nave), viene negato della propria volontà . Per ogni marittimo imbarcato il *boarding master* riceveva una parcella dall'armatore o dal capitano, proporzionale anche al grado di qualificazione dell'individuo singolo. Come definito precedentemente la necessità di guerra, ma soprattutto gli alti prezzi che pendevano sui lavoratori reclutati costituivano forti incentivi per procurarli con ogni mezzo possibile (Zanin, 2007pgg 260-265).

Analoghe allo *shanghaiing* , le *press gangs* (squadre di pressione) enti statali britannici già operativi nel periodo elisabettiano (1558-1603). Dopo il rapimento del marinaio nei porti, veniva loro offerta una scelta: o essere scritturati come "volontari", con tutti i benefici derivanti da questo

stato (tra cui la paga anticipata) o come impiegati forzati e quindi esenti da ogni tipo di possibile favore. Già privato della propria libertà di poter scegliere un lavoro, anche in un secondo momento al marittimo non veniva lasciato troppo margine di arbitrio. Il reclutamento forzato fu successivamente esteso anche ai vagabondi (tramite la legge sul vagabondaggio del 1572) e fu mantenuto nonostante i provvedimenti protezionistici di alcuni governi, se non invalidato nei periodi di guerra. Difatti è stato stimato come, il 75% del personale sulle navi già durante le guerre napoleoniche era formato da forzati arruolati dalle press gangs. (http://www.royalnavalmuseum.org/info_sheet_impresment.htm). Tali forme di assoldamento, seppur ostacolate dalle normative, furono di nuovo sotto il controllo degli armatori verso gli anni '30. Oggi queste sono riscontrate in forma sicuramente più residuale rispetto al passato, (grazie anche l'affermarsi pieno dell'agenzie), ma è importante ad ogni modo menzionarle nella comprensione di come la loro evoluzione storica ha inciso nel profilarsi del carattere "forzato" a bordo delle navi.

L'arruolamento, che per l'appunto oggi è esercitato per lo più dalle agenzie, riconosciute in genere dallo Stato, viene per tutte le epoche ufficializzato con la firma del *contratto*. Come detto in precedenza, questo può essere pattuito per più viaggi o a tempo indeterminato ed i suoi termini devono aderire alla legislazione della bandiera battuta in primis, in concomitanza al parere del governo del paese d'origine del marittimo, ma sempre comunque in ottemperanza ai parametri del Contratto collettivo nazionale del lavoro. Ecco che qui entrano in gioco le nazionalità a cui si deve fare riferimento. È necessario sottolineare come tuttavia, con l'avanzare sulla scena delle bandiere di comodo e l'affermazione autoritaria degli armatori, l'elaborazione dei contenuti contrattuali tende sempre più a dipendere dalla volontà di questi ultimi, in maniera se non assoluta, quasi; l'accresciuto potere del proprio margine di arbitrio si esplica così nell'elaborazione di condizioni le quali, tuttavia, anche se detentanti una loro oggettività, sono funzionali di fatto ad un soddisfacimento personale di chi le imprime. A tal proposito, non meno influente, come spiegherò più avanti, è la presenza dei governi locali. Il problema principale è che, dato il riconoscimento a "istituto giuridico" del contratto, chi lo firma, o chi ve ne è costretto è vincolato ai suoi termini, senza troppa od alcuna possibilità di contrattazione. Una perplessità tuttavia giunge per la forza lavoro proveniente già di per sé da una situazione e un paese precario di suo: la sottoscrizione a quel tipo di contratto risulta effettivamente frutto di una propria scelta o costrizione in quanto d'altra parte li aspetterebbe la disoccupazione più nera? Analizziamo ora più nel dettaglio quelli che sono i termini e le sue implicazioni contenenti sfumature tipiche di "lavoro

forzato”.

In prima istanza vi è da sottolineare come per contratto viene richiesto al marittimo un *anticipo* di denaro da versare agli intermediari od ai futuri datori, nell’avergli procurato un impiego. Questa quota viene o deposta direttamente agli interessati, o detratta dallo stipendio, ponendo inevitabilmente il lavoratore in una condizione svantaggiata di partenza che prevede spesso e volentieri l’indebitamento per il “costo iniziale” che non si riesce da soli a sostenere. Accanto a tali anticipi, la rimessa costante di parte del salario o allo Stato di appartenenza, od alle banche nazionali ed alle agenzie stesse; tale prassi rappresenta in genere un sistema di tassazione, atto a rimpinguare le casse proprio di quei governi locali primi fornitori e promotori della propria forza lavoro marittima. Le quote versate servono in genere a coprire le spese di servizio (come l’alloggio e la propria sistemazione sulla nave), ad esclusione di quelle legate alle visite mediche e alla formazione, a carico così del lavoratore, e le spese amministrative (maggiormente afferenti alla gestione del regime fiscale, quindi la redazione dei bilanci, di uscite ed entrate, la gestione del personale, e così via). Tendenzialmente la somma richiesta dalle agenzie viene depositata a titolo cauzionale, ossia in quanto forma di “garanzia” nell’adempimento dei propri obblighi. L’opposizione a tali condizioni genera sanzioni di diversa natura. Illustro qui l’esempio del Myanmar (ossia la Birmania), entro il quale la normativa prevede in tal caso il ritiro del libretto di navigazione e dei passaporti, precludendo così la possibilità per i marittimi di prestare attività su altre imbarcazioni. Ecco che qui vi si avverte una delle sfumature attinenti al lavoro forzato che è quella della minaccia : o il lavoratore si adegua a tali condizioni, o gli viene negata la possibilità di lavorare ancora una volta finito quel contratto (Zanin, 2007 289-290). Altra nota contrattuale è rappresentata dalla possibilità di contattare o costituire *associazioni sindacali* e il *diritto di sciopero*. Per quanto concerne i primi due punti, è importante sottolineare come la disponibilità di un sindacato, in quanto ente rappresentante gli interessi delle parti, è fondamentale, qualora venga lesa un termine contrattuale e/od un diritto del lavoratore. In linea di massimo l’accessibilità e la formazione di tali tipi di organizzazioni viene limitata, se non negata od addirittura raggirata. Esempi di negazione totali sono riscontrati nel Benin, in cui è proprio il nuovo “codice del lavoro” a rifiutare il diritto di organizzazione, mentre il governo birmano non riconoscendo alcuna forma di sindacato, nega proprio per contratto ai marittimi la possibilità di rivolger visi. Diversa è la situazione in Indonesia, in cui è il sindacato stesso promotore implicito di condizioni sub standard. Nel 1976 di fatti, a fronte dello scioglimento di tutte le organizzazioni sindacali, viene fondato il KPI (Kesatuan Pelau Indonesia) ossia un unico sindacato di stampo

statale a cui marittimi indonesiani ricercanti lavoro sulle navi straniere, hanno l'obbligo di iscriversi. Il KPI in collaborazione con la compagnia armatoriale del paese è responsabile dei minimi salariali contrattuali, in genere comunque inferiori a quelli statuiti dall'ITF. Un tipo di sistema corrotto dall'interno, dal quale il marittimo non può in nessun modo slegarsi, e rivendicare. Altra proibizione, come accennato prima, è invece lo *sciopero*; per sciopero si intende un'astensione totale dal lavoro, circoscritta in una giornata o per un periodo consecutivo ed organizzata a livello collettivo dai lavoratori, allo scopo di tutelare i propri diritti (http://dizionari.corriere.it/dizionario_italiano/S/sciopero.shtml). Tali manifestazioni, risultano di conseguenza "scomode" ai datori di lavoro, in quanto concepiti come atti di boicottaggio o ribellione al sistema datoriale stesso. Esempio emblematico è la Cina, in cui addirittura tale diritto fu abolito, od in Bangladesh in cui è previsto la condanna al carcere per partecipazione agli scioperi. Come si può evincere dagli aneddoti locali citati qui sopra, le restrizioni ai diritti sindacali limita se non impossibilita i marittimi nel difendersi, denunciando eventuali situazioni ingiuste di trattamento da parte degli armatori. Il passaggio che connetta tale negazione al concetto di lavoro forzato sono le sanzioni in cui va ad incorrere la forza lavoro qualora si opponga a tale vincolo. Sanzioni che in realtà assumono più un effetto di "minaccia": in caso di contatto dei sindacati di fatto può essere previsto, oltre alla confisca del passaporto e del libretto di navigazione, come annunciato precedentemente, intimidazioni o pressioni da parte dell'armatore sull'interrompere le cause, se non gli arresti domiciliari una volta rientrati nei propri paesi di provenienza. Atti che evidenziano ancora una volta, la forza dei datori di lavoro esplicita nelle coercizioni contrattuali e psicologiche, che costringono così il lavoratore a piegarsi a specifiche condizioni se non vogliono perdere il posto. Tale forma come è evidente è esplicitamente regolata dal contratto, instaurante così una prima tipologia di lavoro forzato per lo più ritenuta formale. In ambito più informale invece, e quindi non facente leva su un sistema di sua legalizzazione, riscontriamo le *blacklist*, ("*liste nere*"), veri e propri elenchi, i cui nominativi fanno riferimento ai marittimi che hanno espresso qualche invettiva o contrarietà rispetto alle condizioni di lavoro; tale pratica, grazie alla divulgazione di queste liste fra agenzie ed armatori, è funzionale alla circolazione dei nomi dei marittimi ostentanti disappunto e quindi ritenuti minacce, con la conseguenza di una loro preclusione a qualsiasi altro futuro impiego sulle imbarcazioni. La conoscenza delle gravi implicazioni relative alla sottoscrizione del proprio nome a queste liste, comporta il consenso obbligato del soggetto all'accettazione di condizioni spesso e volentieri ai limiti dell'accettabilità. Il lavoratore non ha altra scelta, se non vuole rischiare di perdere il suo

posto di lavoro, di tacere sulle proprie deprivazioni. Tale situazione rende ulteriormente difficile sia la denuncia, che la registrazione di casi di navi sub standard (Sacchetto, 2007 pgg 67-68). Ultimo caso, annoverato dall'ILO per le sue peculiarità come lavoro forzato, è l'*abbandono*, ossia l'allontanamento dell'armatore dalla nave, che quindi rimane in "sosta", attraccata al porto. Tale atto può insorgere nel caso di fermo legale, ossia di arresto preventivo in seguito ad un'infrazione disciplinare, o di insolvenza dell'armatore o di bancarotta. Con l'abbandono della nave viene a profilarsi una situazione di totale ambiguità per i marittimi: vengono infatti in primo luogo a cedere i termini contrattuali, pur senza tuttavia alcuna possibilità per i soggetti, di poter lasciare l'imbarcazione. Ciò determina uno stato di precarietà, aggravato dalla mancanza di corrispondenza di salario, per un tempo di attesa di fatto relativo all'acquisto del naviglio. Analizzando più nel dettaglio tali dinamiche, ho illustrato nei primi capitoli come l'organizzazione lavorativa su una nave si basi di fatto sulla struttura gerarchica instaurata sui rapporti di potere. Col venire meno della figura dell'armatore e del fermo in banchina, si crea una condizione per la quale i rigidi confini tra un ruolo e l'altro vengono a sfilacciarsi; lo stato di arresto dell'imbarcazione comporta infatti la perdita della sua funzionalità, e di conseguenza dell'assetto organizzativo su cui si reggeva. Il livello di ordini, e di manutenzione di conseguenza non sono più accorti e seguiti come prima, in quanto ora lo scopo è quello del mantenimento della nave giusto per non renderla del tutto in operativa, e quindi conservarla il minimo necessario; ciò in accentuazione dello stato di instabilità dell'imbarcazione stessa, e la sua conseguente perdita di valore sul mercato. L'atteggiamento dei marittimi infatti è quello di attesa di potenziali acquirenti, o dell'armatore stesso, all'interno di un contesto da cui, facendosi sempre meno macchina e più "abitazione" non è possibile per ovvi motivi scampare. È importante qua citare i tentativi di regolazione di questi casi, attraverso le due *convenzioni ILO*, rispettivamente *n. 23 del 1926* e *n. 166 del 1987*; se la prima prevede il diritto dei marittimi al rimpatrio, le cui spese devono essere coperte dall'armatore ed/od anticipate eventualmente dallo Stato bandiera, la seconda delega a quest'ultimo tale funzione nel caso in cui l'armatore non adempia ai propri doveri; in caso di ulteriore mancanza da parte dello Stato bandiera, tale responsabilità viene passata ulteriormente o allo Stato del porto in cui la nave è rimasta attraccata, o al paese d'origine dei marittimi. Nonostante tuttavia gli interventi normativi e le ratifiche di molti paesi, il problema non è stato di fatto totalmente risolto. In parte per l'irresponsabilità degli stati bandiera, d'altra parte il disinteresse non solo dei governi dei paesi di provenienza quanto di quelli dei paesi di attracco, riluttanti nel fornire assistenza ai marittimi, per le spese ed i costi che dovrebbero sostenere. Il

risultato finale è la limitazione dei casi effettivi di rimpatrio, questo talvolta prolungato per volontà stessa del soggetto di ottenere prima un risarcimento dall'armatore, ed una creazione di un'ampia fetta di forza lavoro vivente una sorta di situazione semi-carceraria, dalla quale non si può evadere. Il tratto di "lavoro forzato" è connaturato in tal caso dalla condizione di obbligatorietà vissuta dai marittimi, nel dovere rimanere su una nave, privati di salari e di idonee possibilità di assistenza.

Come evidenziato, termini contrattuali richiamanti eventuali anticipi di denaro, e negazione ai diritti sindacali, arruolamento forzato esistente più nelle epoche passate, blacklist e casi di abbandono rappresentano facce afferenti al lavoro forzato. Se tuttavia le prime possono essere considerate a carattere più *formale*, dato il tratto di legittimità scaturito dalla loro origine che è il contratto, le ultime tre detengono caratteristiche maggiormente *informali*, in quanto non contenute in un qualche emendamento legislativo, ma ad ogni modo utilizzate alla stessa stregua delle altre. In particolar modo, l'evoluzione storica delle tecniche di reclutamento, fa riflettere su come, pur essendoci stato una sorta di "salto", dal rapimento o stordimento all'intervento dello Stato con le sue agenzie, non si è assistito ad un miglioramento effettivo delle condizioni subite dai marittimi, ora più che altro raggirate e legalizzate. A fronte di un sistema giuridico, che come detto prima occulta, con le sue prescrizioni, il dispiegarsi di forme di lavoro forzato. Effettuando uno studio circa il grado di distribuzione di tali pratiche all'interno delle varie aree geografiche, va detto che i primi due casi sono riscontrati soprattutto in Cina, Sudan e Birmania. Come infatti è stato illustrato precedentemente, queste sono state le nazionalità che più delle altre hanno subito pesanti trattenute salariali e forti pressioni dai governi sulle possibilità di organizzazione sindacale o di polemica; ciò a conferma della forte influenza statale sui soggetti. Le blacklist invece sono maggiormente associate a nazionalità quali Filippine ed Indonesia, anche se sono sotto sospetto paesi dell'Est quali Bulgaria, Romania, Georgia, Turchia ed Ucraina. Le Figure 3.25 e 3.26 facenti perno agli studi di ITF ed ILO nei casi di propagazione di lavoro forzato, vogliono un po' essere una sintesi arricchita di statistiche più precise circa il fenomeno qui preso in considerazione.

Figura 3.25

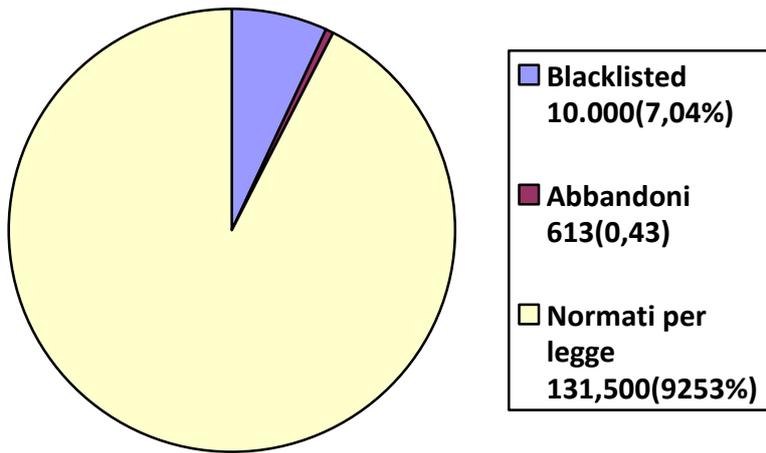
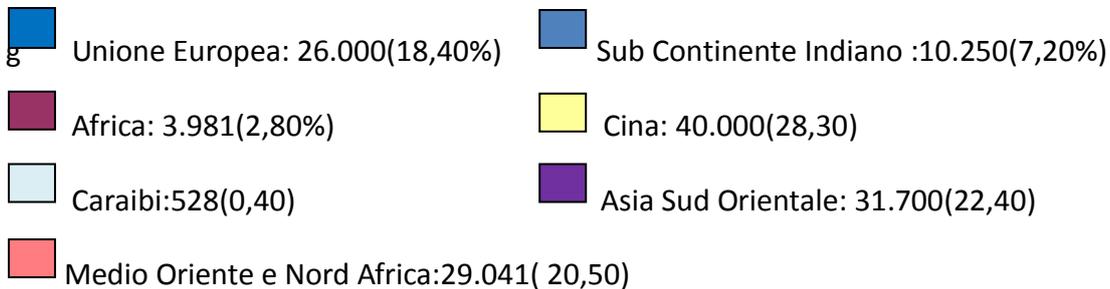
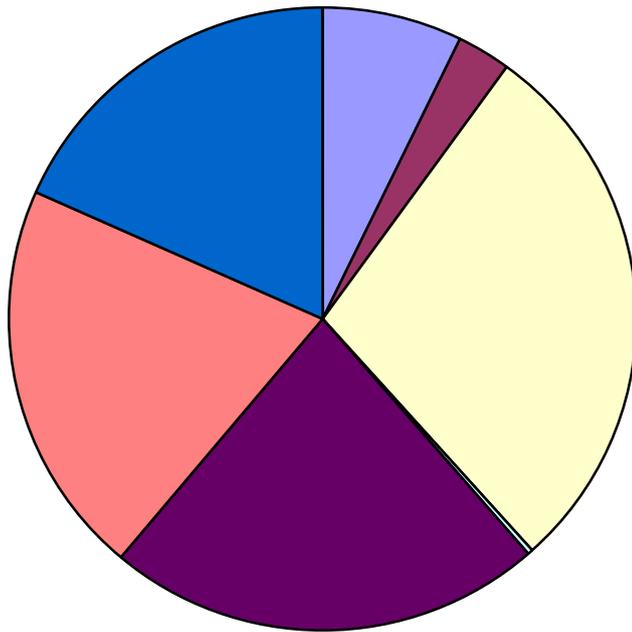


Figura 3.26



I dati forniti qui sopra confermano quanto detto prima. Per quanto concerne il primo grafico di fatti, la maggior parte delle pratiche annesse al lavoro forzato sono promosse dallo Stato, e quindi legalizzate tramite i contratti. C'è da dire tuttavia che le percentuali in quest'ottica vanno interpretate alla luce delle condizioni di ammutolimento e di conseguenza di difficoltà di registrazione dei casi di black listed, e di abbandoni (dei quali si viene a conoscenza di fatto solo quando si ha notizia), per cui tali numeri sono sottostimati. Il secondo invece illustra la distribuzione prettamente geografica e così suddivisa:

- Sub Continente indiano (includente Pakistan e Bangladesh) una delle percentuali più piccole di divulgazione di tali forme di lavoro forzato;

- Unione Europea (soprattutto Gran Bretagna e Grecia), in cui come visto prima pesanti sono le sanzioni per chi si organizza in scioperi di varia natura;
- Medio Oriente e Nord Africa, in cui vengono conteggiati Turchia, Kuwait ed Egitto, che con l'Asia Orientale (in cui rientrano filippini, birmani e thailandesi) e Cina rappresentano le tre macroaree di maggior divulgazione di forme di costrizione al lavoro, e di controllo statale;
- Caraibi, con la loro percentuale quasi invisibile(Zanin, 2007 pgg 319-321).

3.4 Conseguenze

Nel precedente sottocapitolo sono state delineate quelle che sono le variabili condizionanti la realtà di vita del marittimo. Ora mi occuperò di analizzarne le conseguenze partendo da un concetto ampiamente di uso quotidiano, la cui evoluzione semantica è stata utile nell'explorare le relazioni tra l'uomo e gli ambienti in cui è inserito. Si parla quindi di *stress*, definito negli anni '30 del '900 dal fisiologo austriaco Hans Selye come la "reazione a-specifica dell'organismo ad ogni richiesta effettuata su di esso "; tali richieste o sollecitazioni vengono identificate come "*stressor*" o *fattori stresso geni*. Lo stress in tal senso rappresenta una modalità di attivazione reattiva dell'organismo a specifici stimoli esterni. Declinando questa rappresentazione concettuale all'ambiente di lavoro, viene identificato lo *stress occupazionale* o *lavorativo* come la risultante interattiva di fattori stresso geni confacenti alla tipologia contestuale, quantitativa e qualitativa della mansione svolta, sul lavoratore. Più nello specifico, tra i meccanismi reattivi agli stressor, quattro tipi di "manifestazioni":

1. Emotive: reazioni di differente intensità emotiva, spesso espresse in depressione, senso di ansia e frustrazione impotenza;
2. Cognitive: le manifestazioni cognitive fanno afferenza alle proprie facoltà mentali, includenti quindi problemi di concentrazione, memoria, ed apprendimento, difficoltà nell'assumersi le proprie responsabilità o nell'esprimersi;

3. Comportamentali: in riferimento ad una serie di atteggiamenti potenzialmente dannosi per sé stessi come il fumo, l'abuso di alcool, di cibo, o di sostanze stupefacenti;
4. Fisiologiche: fanno afferenza a manifestazioni legate più al proprio assetto organico, come il sistema cardiovascolare e sanguigno (<http://www.medicinalavoro.uniss.it/joomla/docenza/medicina/Stress%20e%20lavoro.htm>).

Lo stress occupazionale è uno dei caratteri intrinseci del lavoro sulle navi; in questo caso i fattori stressogeni vengono identificati dalle variabili analizzate nel sotto capitolo precedente, dando luogo a questi così detti meccanismi di reazione, o conseguenze. Conseguenze che nel settore navale, possono talvolta dar luogo o contribuire al verificarsi di ulteriori esiti. È bene tuttavia evidenziare come tra le implicazioni del lavorare su una nave ne sussista anche una fetta avulsa dallo stress, e dipendente più da altri tipi di agenti. Procedendo con ordine in questa trattazione, tra i fattori stressogeni individuati :

- Gerarchia: della *gerarchia* se ne è già parlato in parte nei precedenti sottocapitoli. La vita sulle navi è contraddistinta dalla disciplina, in virtù della quale agli ufficiali il compito di emanare ordini, nell'adozione di uno stile autoritario, improntato sull'indiscutibilità della propria figura e del ribadimento continuo delle distanze sociali tra una classe e l'altra. Tale rigidità, che per altro prevede un sistema di comunicazione puramente formale, in cui tra colleghi ci si riferisce solo con il cognome o la posizione occupata, è funzionale alla gestione di particolari tipologie di carico o di personale. Sistema inflessibile, entro il quale il marittimo è costretto a piegarsi, senza possibilità alcuna di insubordinazione o polemica (Sacchetto, 2009 pgg27-30);
- Orari e tipo di lavoro: altra variabile già ampiamente analizzata in precedenza, il *frazionamento della giornata* viene ripartito fra tempo di lavoro e tempo di riposo, tratti in costante disequilibrio fra loro, a fronte di un incremento del primo a scapito del secondo. La riduzione dei momenti per sé stessi o del sonno, in funzione di un accrescimento produttivo rispecchia a pieno il concetto di alienazione marxista, in virtù di un tendenziale eccesso di richieste (prolungamento di ritmi ed orari) che vanno a minare l'equilibrio psichico e fisiologico del soggetto, oltre ad essere specifiche al tipo di ruolo per il quale si è stati reclutati. Ruolo da cui pende anche il proprio

posizionamento fisico e materiale all'interno della nave, inficiante sull'umore, sul grado di socialità od al contrario sull'isolamento;

- Tempi di sosta: come descritto prima le libere uscite fanno afferenza prettamente alla nazionalità di appartenenza, alla giurisdizione del paese di attracco ed al carico di lavoro. Già è stato detto circa i benefici attinenti alle *soste nei porti*; il legame di tale fattore stressogeno con il quadro qui preso in considerazione è la consapevolezza dei marittimi del livello di preclusione o limitazione dell'attimo di libertà, considerato essenziale per il proprio benessere;
- Senso di "intermittenza": per *intermittenza* si intende uno stato di continua interruzione/ripresa, condizione che contraddistingue il lavoro sulle navi. Il marittimo è vincolato a bordo per un lasso di tempo che varia dai 4,5 mesi ai 9,10, successivi ai quali segue il canonico periodo di congedo, la cui durata in genere è di circa 2,3 mesi, per poi di nuovo riprendere il lavoro a bordo. Fasi alternate e ripetitive tra la vita in mare e quella di terra, ciascuna circoscritta ad un preciso e specifico ordine spazio-temporale, al quale il marittimo è costretto ogni qual volta ad adattarsi; adattamento e ri-adattamento che tendono a compromettere il proprio equilibrio e salute.

Dinanzi a questi fattori stressogeni, concepiti dall'ambiente in cui vengono inseriti i marittimi, diversi sono i meccanismi reattivi, identificati come parte delle conseguenze di uno stile di vita tipico di chi lavora in mare:

- Affaticamento: per *affaticamento*, si intende quella condizione di stanchezza, sia fisica che mentale, determinante un deperimento delle proprie risorse energetiche con conseguente declino dei livelli di attenzione e di operatività (<http://www.treccani.it/enciclopedia/affaticamento/>). In tal caso si può sostenere come la fatica sia un tipo di manifestazione sia cognitiva che fisiologica, ricondotta bene o male a tutti e quattro gli stressor. La cieca obbedienza e l'incondizionata osservanza ai propri doveri che l'assetto navale richiede, non lascia alcun margine di errore o mancanza ai lavoratori; ciò a "favore" di un loro svigorimento mentale. Svigorimento che interessa i marittimi in maniera disomogenea, a seconda per lo più della posizione occupata a bordo, e quindi dei relativi compiti e responsabilità. Interessantissima è la ricerca condotta dal Centro di Telemedicina e Telefarmacia dell'Università di Camerino (Marche), con il contributo del Centro Internazionale Radiomedico, sul benessere psicologico dei marittimi. L'indagine, effettuata

su un campione di 162 individui su 7 navi mercantili, è volta ad esplorare la distribuzione di stress ed affaticamento in relazione alle diverse categoria lavorative a bordo delle navi. Più nello specifico, è stato riscontrato come gli oneri maggiori in genere ricadano sugli ufficiali, sia di coperta che di macchina, entrambi coinvolti in prima persona alla gestione dell'assetto organizzativo e gestionale della nave; se di fatti ai primi è richiesta maggior serietà ed auto controllo, per i secondi il livello di concentrazione deve essere alto nella pianificazione in maniera più ottimale delle manovre della nave. Ecco che tale categoria rappresenta quella maggiormente a rischio di affaticamento (http://www.telemeditalia.it/it/ej-sanita/content/detail/0/180/3279/lo-stress-della-gente-di-mare-i-risultati-di-una-r.html?edition=20062#.VW35tk_tmko), in tal senso concepito in quanto “manifestazione” cognitiva.

Altro importante stressor che incide sull'affaticamento, i ritmi forsennati di lavoro, legati ad un incremento tendenziale di velocità nelle operazioni nei porti; queste nuove richieste affiancate a loro volta ad un prolungamento delle ore di lavoro, riducono drasticamente il tempo spendibile per il sonno o per il riposo. L'equilibrio tra tempo di lavoro e tempo di riposo è funzionale al mantenimento del benessere psichico e fisiologico del singolo. Lo svolgimento quotidiano di un lavoro richiede infatti un dispendio di energie fisiche e mentali proporzionali al livello qualitativo e quantitativo dell'attività stessa; le energie così esaurite devono essere ricostituite, per riportare il soggetto alla sua stabilità iniziale, ricreando quindi quella situazione di simmetria. Ciò avviene in genere con i momenti di sonno o di riposo, spazi temporali all'interno dei quali il marittimo può dormire o dedicarsi ad attività per lui piacevoli ed espressive. Come definito precedentemente, per chi lavora in mare ciò non è possibile, aggravando l'ulteriore stato di affaticamento e stanchezza. Interessante è la ricerca condotta da Andrew Smith, docente al Centro di lavoro e Psicologia della Salute a Cardiff, che attraverso l'utilizzo di tre metodi specifici di indagine, è volta a sondare il rapporto stress-fatica e sonno. Tra le metodologie impiegate: la somministrazione di un questionario sul livello di benessere diffuso tra i membri del personale, inviato a marittimi attraverso i sindacati e le imprese, la richiesta della redazione di un “diario” che registrasse quotidianamente le attività a bordo, ed infine l'uso di un orologio misurante l'efficienza del sonno. Gli esiti, oltre a confermare il nesso affaticamento, stress –turni ed orari di lavoro, ruolo a bordo, sono stati utili nell'esplorazione del fattore stressogeno “sonno”. La qualità del sonno sulle navi non è mai

ottimale, vuoi per rumori come vibrazioni, allarmi, che lo rendono frammentato, soprattutto nella fase di sonno profondo, od inadeguato, nel momento in cui, il particolare frazionamento della giornata, impone l'orario di riposo in momenti fisiologicamente inappropriati per l'organismo. Parallelamente a ciò le richieste di veglia e reperibilità continua, nei casi di emergenze. La scarsa qualità del sonno, "obbligata" e praticamente richiesta, è fonte di stress, influenzando il livello di recupero energetico del soggetto. Le conseguenze reattive, sia cognitive che fisiologiche, tutte ad ogni modo afferenti ad uno stato di affaticamento, sono state verificate in un abbassamento dei livelli di riflessi e sorveglianza giornaliera, soprattutto al concludersi della giornata di lavoro, oltre che in un incremento degli stati di nervosismo, tensione e difficoltà di concentrazione (<http://www.sirc.cf.ac.uk/uploads/publications/Fatigue%20in%20Ferry%20Crews.pdf>).

Oltre al sonno, fattori stresso geni come le richieste di livelli di carico e di lavoro sempre più intensi, si vanno a ripercuotere anche a livello fisiologico, e quindi di funzionamento dell'organismo, con l'emersione spesso e volentieri di patologie come la *lombosciatalgia da discopatia*, ossia un forte dolore che a partire dalla zona sacrale si diffonde sino agli arti inferiori. Tale fastidio, come denota il termine è da andare a derivare dalla discopatia, legata alla riduzione del livello di elasticità del disco intervertebrale (<http://www.tantasalute.it/articolo /discopatia-tipologie-sintomi -e-rimedi/41577/>), causata da un eccessivo affaticamento fisico.

Anche la qualità dell'alloggio, la cui destinazione, come illustrato precedentemente dipende dal tipo di ruolo svolto a bordo, rappresenta uno degli stressor in quanto imponente condizioni non sempre ai limiti della tolleranza, innescante meccanismi reattivi afferenti all'affaticamento. Si parla quindi dei rumori avvertiti, come il rollio delle navi, le manovre delle imbarcazioni o le vibrazioni; la presenza talvolta intensa di questi suoni fastidiosi, incrementa lo stato di affaticamento, sia per i problemi di udito che per i disturbi del sonno che può provocare. Per quanto concerne invece il livello di illuminazione, qualcosa è stato detto circa i benefici e la distinzione tra luce naturale ed artificiale. Ai fini dell'argomento da me trattato, è stato provato come una riduzione generale della luce comporti sintomi come una maggior stanchezza, spossatezza e sonno; ciò è da andare a ricondurre alla *sindrome di depressione stagionale*, che approfondirò meglio in seguito;

- Depressione ed Isolamento: *depressione ed isolamento* possono essere considerate due tipi di manifestazioni, sia emotive che comportamentali, dei fattori stressogeni. Più nello

specifico, per la prima si intende quella malattia legata ai difetti dell'umore, attraversato per lo più da cariche emotive negative molto forti; il soggetto depresso è contraddistinto infatti da un atteggiamento avverso e sofferente nei confronti della vita (<http://www.ansia-depressione.net/AD/depressione/depressione.html>). L'isolamento invece implica uno stato di distanziamento dagli altri, sia per libera scelta che per cause più propriamente esterne (<http://www.treccani.it/vocabolario/isolamento/>). Depressione ed isolamento sono intrinsecamente correlati fra di loro, in un rapporto di reciproca interdipendenza; se il vivere di sentimenti ostili inducono l'individuo ad isolarsi rispetto al mondo, a sua volta la separazione imposta dalle richieste ambientali esterne può determinare un sentimento di tristezza per il mancato contatto con le persone. Nel settore navale complesso è il quadro qui afferente. Ciascun fattore stressogeno di fatti concorre, a suo modo a generare una condizione di isolamento-depressione; l'anteposizione del concetto di isolamento non è casuale, ma è volta a sottolineare il suo tendenziale maggior peso rispetto all'altro. Distacco quindi avvertito dai marittimi, e a bordo delle navi, con i *colleghi*, e a bordo ed a terra con i propri *cari*. Nel primo caso come è stato ben evidente in tutta la trattazione, è la costituzione stessa dell'ambiente che promuove la *distanza*, ossia quel tipo di distacco oggettivo e soggettivo, agente a diversi tipi di livello. Più nello specifico, la separazione viene manifestata apertamente in termini di *ruolo* (quindi sociali) e *spazio*, e promossa ulteriormente ma in misura più implicita a livello di *tempo* e di *scelte organizzative*. Ampio è già stato il discorso sulla gerarchia occupazionale, in base alla quale il ruolo ricoperto implica una specifica collocazione materiale sulla nave con relativa possibilità di accesso o meno a servizi e strutture, senza alcuna via di "mobilitazione" da una classe all'altra, ma effetti di cui tutti i marittimi ne sono al corrente. Altri due fattori importanti individuati sono in primo luogo il tempo e aspetti afferenti all'organizzazione. Il tempo separa, nell'ottica in cui i momenti dedicati a sé stessi ed al proprio riposo vengono ridotti se non preclusi, in favore di un prolungamento dell'orario di lavoro e quindi di produttività. Diminuzione del tempo per sé ma anche per poter stabilire dei contatti con i propri colleghi; ciò dà vita ad un pieno annullamento della propria sfera sociale, comportando quello stato di "alienazione" tanto enfatizzato da Marx. Condizione ulteriormente aggravata dalla condivisione del proprio spazio e tempo di vita con personale non appartenente alla medesima cultura. La scelta organizzativa dell'armatore di adottare un equipaggio multi nazionalizzato è volta proprio all'evitare del formarsi di legami tra i marittimi, nella

prevenzione di eventuali insubordinazioni di gruppo. Come si può evincere, fattori stressogeni identificabili come condizione “esterne” che impongono già di per loro un distanziamento in tutti i sensi orientante l’individuo all’isolamento. Isolamento che in questo caso conduce alla depressione: frustrazione per l’impossibilità effettiva di creare rapporti solidi a bordo, senso di solitudine e tristezza. Altro stressor, che a differenza dell’isolamento rispetto ai propri cari, detiene qui un minore anche se non irrilevante peso, è l’*intermittenza* intesa come durata del contratto; di fatti il suo carattere variabile, ed il passare del marittimo da un’imbarcazione all’altra per periodi di tempo definiti, con colleghi sempre diversi, può essere considerato un altro fattore che ne ostacola possibilità di relazioni stabili. Ancor più

variegato il discorso sulle *famiglie*. Per famiglia si intende quell’istituzione composta da due o più membri, ritenuta cellula della società in quanto funzionale alla sua riproduzione e mantenimento, i cui rapporti interni sono contraddistinti da dinamiche affettive e di ruolo (<http://www.treccani.it/enciclopedia/famiglia/>). Focalizzandomi sulla sfumatura più “emotiva” di famiglia, essa in genere viene rappresentata come sinonimo di “amore”, “sostegno”, “protezione”. Nel momento in cui il marittimo parte per la vita in mare, tali aspetti gli vengono praticamente negati. I meccanismi reattivi basati su un sottosistema di dinamiche che si vengono a creare vengono attivati in risposta, in primis allo stressor dell’intermittenza, in seguito ai turni ed alla propria posizione. Intermittenza, come concettualizzato prima implica una sosta per poi ripartire: il perpetuarsi ciclico di queste due fasi contraddistingue la vita del marittimo. È bene premettere che entrambe “le vite” di mare e di terra vengono scandite lungo assi spazio-temporali differenti. In mare lo spazio è limitato all’imbarcazione, dalla quale non si può sempre scendere, o della quale non tutte le stanze o strutture sono accessibili, al contrario della vita a terra, il cui carattere di estensione garantisce maggior libertà di movimento. Altro fattore distinto importante, il tempo; se difatti a casa esso tende a seguire i momenti ciclici naturali come le ore, diurne o notturne, le stagioni, o folkloristici come le festività, a bordo i tempi vengono frazionati per lo più sulle esigenze dell’attività lavorativa e dell’imbarcazione; non esiste l’ora “standard” per tutti in cui andare a dormire, deputata in genere all’avvento della notte, ma l’ora in cui si attracca, l’ora in cui si scarica, e così via (Sacchetto,2009 pgg 44-45). Il marittimo in tal senso vive in uno stato di “sospensione” tra queste due vite. Emblematico è così il suo ruolo all’interno della famiglia, destinato a subire in questi casi diverse trasformazioni; un

padre ed un marito tendenzialmente sono coloro che detengono una delle posizioni, seppur distinte funzionalmente, ma di primo piano con la moglie, nella gestione della famiglia. Differenti, comuni e conosciuti sono gli stereotipi concernenti la diversità fra le due figure, di papà come maggiormente autoritaria e rigida, di mamma come dolce ed affettuosa. La perpetuata intermittenza del marito, sfilaccia questi confini di ruolo, dando vita ad assetti dinamici differenti, e in mare e a terra. A bordo delle navi, la separazione fisica dalle proprie famiglie aggrava la condizione di isolamento, accompagnato sostanzialmente a sentimenti di *nostalgia*. Questa fase è il preludio in genere dello sgretolamento del proprio ruolo paterno: la distanza materiale e lo scarso se non nullo accesso ai mezzi di comunicazione impedisce di fatti al marittimo di gestire al meglio i rapporti con i propri cari, precludendogli di fatto il controllo sulla situazione a casa. Alle volte, nei casi di contatto, è la moglie stessa che omette informazioni al marito, per evitargli ulteriori preoccupazioni. L'apprendimento di gravi notizie, come un lutto od una malattia, difatti, gettano il soggetto in uno stato di profondo sconforto; nonostante i tentativi di alcune agenzie di rimpatriare il personale nei casi di emergenza, grande rimane ad ogni modo il senso di frustrazione e di impotenza nel non poter far nulla. Una volta che scatta il periodo di congedo, il marittimo che torna a casa si presenta comunque stanco ed affaticato per i turni di lavoro. Il tempo a terra intanto ha continuato a trascorrere, e la situazione che in genere vi si ritrova è quella di una moglie indipendente, prima nella famiglia a gestirne l'assetto. Ampi studi hanno dimostrato a tal proposito come generalmente il primo mese di sosta a casa è contraddistinto da una fase di ri-adattamento alla vita sulla terra. Inizialmente difatti il soggetto, avendo vissuto per mesi e mesi sulla nave tende a proiettare tale stile di vita anche a casa; diversi sono gli esempi di ufficiali che trattavano le partner od i figli alla stregua di sottoufficiali attraverso quindi l'impartizione di ordini e comandi. Ciò si va a scontrare con l'emancipazione sviluppata dalla moglie in adeguamento all'assenza del marito. Primi periodi di congedo contrassegnati quindi da tensioni e litigi. Ristabilito progressivamente ed in un secondo momento lo "status quo" ed il suo ruolo, per il marittimo è già l'ora di ripartire per il mare. Questi momenti di separazione sono vissuti in maniera molto traumatica dalla coppia, tant'è che alle volte le partner, per evitare ulteriori dolori ai figli, accompagnano da sole i mariti all'aeroporto (<http://www.sirc.cf.ac.uk/Uploads/In%20House/Lost%20at%20Sea.pdf>). Intermittenza continua e perpetuarsi del passaggio da una vita all'altra, in un processo di

adeguamento e ri-adeguamento continuo, aggravanti lo stato di isolamento e depressione dei marittimi.

Vessati da crisi depressive, tensione, ansia, considerabili in quanto manifestazioni emotive, ai marittimi vengono così, nel loro isolamento precluse le risorse di *coping*, ossia quei mezzi di sostegno al fronteggiamento dei propri problemi. In parte per l'impossibilità e vincoli di contatto a casa e lontananza dai propri cari, dall'altra l'ostacolo della formazione di amicizie a bordo, il tutto incentivato da una cultura navale improntata all'osservanza della disciplina ed alla repressione della propria emotività. Nei casi di cronicità più gravi, tali condizioni conducono al suicidio, tant'è che studi hanno rivelato come sia pensiero comune di almeno 2 soggetti su 15, mentre l'80% del personale è affetto da depressione. Depressione e solitudine, che non va dimenticato possono talvolta indurre ad abuso di alcool e stupefacenti.

Vi è tuttavia da considerare anche i casi in cui depressione e disagi psicologici facciano afferenza ad altri tipi di stressor quali, alla stessa stregua dell'affaticamento, la qualità dell'ambiente di vita, in relazione al suo grado di rumorosità, illuminazione, salubrità e affollamento o meno dell'alloggio. Non è difficile intuire come un maggior livello di rumori fastidiosi infici sul benessere psichico del soggetto, disturbandone e tediandone il lavoro, il riposo, così come gli eventuali momenti di comunicazione con i colleghi. Riguardo all'illuminazione, è stato menzionato prima la sindrome di depressione stagionale, o *SAD*, ossia uno stato depressivo manifestato in concomitanza al cambio stagionale ed alla riduzione delle ore di luce. Al di là del passaggio da una stagione all'altra, che comunque non viene vissuto in maniera omogenea e piena da tutti i marittimi, è interessante capire l'incidenza del livello di illuminazione sull'umore. Ecco che allora tale fattore stressogeno, ossia non sufficienza di luce, o luce debole comporti un aumento di stati emotivi quali l'ansia e la depressione (http://www.rodioia.it/depressione_stagionale.php). Infine, ultimissimo elemento da considerare è il livello di affollamento. Nel precedente sottocapitolo ho evidenziato come la condivisione di spazi quali la cabina ed i servizi igienici venga effettuata per una buona porzione di personale con 2 o più colleghi. Tale situazione può incorrere talvolta in sovraffollamento, intendendo per questo una condizione di eccessiva occupazione dei soggetti (http://dizionari.corriere.it/dizionario_italiano/S/sovraffollamento.shtml). Sovraffollamento che comporta mancanza di privacy, e

“scavalcamiento”, obbligato degli spazi. La mancanza di intimità genera spesso momenti per lo più di preoccupazione e disagio.

Affaticamento, depressione, ansia, sono stati identificati come attività reattive dell'organismo a fattori stresso geni tipici del contesto navale. Il quadro delineato qua sopra, è stato funzionale alla comprensione del fattore stress in quanto prima conseguenza riconosciuta dai marittimi, derivante da uno stile di vita pressante e rigido. A sua volta tale variabile si può rivelare indice di un'altra conseguenza del vivere sulla navi: gli *incidenti*. Per incidente si intende quel fatto non previsto, recante danni più o meno gravi, e sospendente quindi ogni azione umana (http://www.treccani.it/vocabolario/incidente_%28Sinonimi-e-Contrari%29/). Come è facilmente intuibile, il lavoro sulla nave è sempre stato considerato uno dei più pericolosi, ossia con la maggior probabilità di costituire danni per chi lo svolge e non. Diversi studi già nell'800 registravano una percentuale di rischio sul lavoro marittimo di ben 6 volte maggiore rispetto ai minatori, 9/10 rispetto ai ferrovieri, e ben 146 ai lavoratori delle fabbriche. Seppur tali dati abbiano progressivamente subito una lieve diminuzione, il lavoro sull'imbarcazione detiene tutt'oggi il podio tra le mansioni più rischiose in assoluto; è stato riscontrato infatti come solo al terminare del secolo scorso, il pericolo di mortalità era di ben 23,9 volte maggiore rispetto ai lavoratori di terra, di cui 5 volte in più degli edili e 20 rispetto a chi lavorava nel settore manifatturiero (Sacchetto,2009); azzardi che per lo più vengono proprio ricondotti agli incidenti. Questi eventi non attesi fanno afferenza all'imbarcazione, soggetta potenzialmente a collisioni, ossia urti e scontri ad incaglio, o incastro della nave sul fondale, senza più possibilità di movimento, di potenziale affondamento, esplosioni od incendi, od ancora incidenti legati alla gestione della vita di bordo; tutti episodi in cui i marittimi rimangono esplicitamente coinvolti, rischiando o perdendo direttamente la vita. Tra le cause deputate responsabili di incidenti:

- Uso di droghe o alcool;
- Affaticamento;
- Sottostima dei rischi;
- Distrazione da telefono, musica, o qualsiasi altro tipo di attività comunque irrilevante per la navigazione;
- Attenzione inadeguata;

- Eccessiva velocità;
- Utilizzo inappropriato ed inefficace della tecnologia di bordo;
- Mancanza di coordinamento e comunicazione fra i settori di coperta e la sala macchine;
- Addestramento inadeguato;
- Violazione delle regole;
- Comunicazione inefficace del comandante;
- Errori tecnici;
- Mancanza di istruzioni;
- Fattori climatici

In linea di massima gli imprevisti vengono ricondotti maggiormente alla scarsa qualità della comunicazione e dell'attenzione oltre che al coordinamento, ed all'uso inappropriato della tecnologia. Nell'elenco compare anche il fattore umano, contraddistinto dall'affaticamento e dall'abuso di sostanze stupefacenti od alcoliche. La sua incidenza viene per lo più menzionata come variabile contribuente alla provocazione di incidenti, più che causa vera e propria, a differenza dei casi di incaglio, in cui lo stress e la fatica rappresentano uno dei primi moventi (<http://www.sirc.cf.ac.uk/Uploads/Symposium/Symposium%20Proceedings%202013.pdf>). Per quanto concerne gli incidenti più "localizzati" e quindi afferenti all'interno della nave, questi vengono suddivisi in base al loro luogo di avvenimento: a *bordo* od a *terra*. Nel primo caso vengono inglobati gli incidenti provocati mentre si stanno effettuando manutenzioni o manovre sulle navi, e mentre queste sono in movimento o per navigazione, o per essere stabilizzate nei porti. In questi casi è possibile infatti rimanere vittime per asfissie e mancanza di ossigeno (in genere in sala macchine), per esplosioni o fuori uscite di gas tossici, per oggetti in movimento (come corde, od ormeggi) dai quali si è colpiti, per macchinari pesanti, porte, o vani dell'ascensore dai quali si può essere schiacciati; infine, ci si può tagliare od ustionare, rimanere fulminati, cadere dalle gru, nelle stive, nelle cisterne, o dal ponte. È bene sottolineare come il più delle volte la causa delle cadute sia da andare a riscontrare nell'abuso di alcool o come tentativo di suicidio. A terra invece si può cadere da veicoli, essere colpiti da treni od altri veicoli in movimento, cadere dalle scalette o dal

ponte (<http://www.sirc.cf.ac.uk/uploads/publications/Occupational%20mortality%20amongst%20British%20merchant%20seafarers%2086-95.pdf>). Tendenzialmente grado o nazionalità a bordo non vanno ad intaccare sulle cause di infortuni, questi tuttavia maggiormente presenti sulle navi cisterna e sulle navi ro-ro.

Ultima conseguenza del lavoro in mare, ma totalmente svincolata rispetto fattori stresso geni, le *malattie*. Per malattia si intende una condizione insolita dell'organismo, caratterizzata in genere da alterazioni od anomalie (<http://www.treccani.it/vocabolario/malattia/>). Importante, nel suo manifestarsi, l'ambiente di riferimento, la cui particolare tipologia è in grado di influire in maniera *implicita*, ossia favorendo la propagazione di agenti patogeni (come virus, o batteri) od allergenici (esempio pollini) od *esplicita*, attraverso agenti contaminanti come sostanze chimiche o fisiche tossiche, sulla salute dell'individuo (<http://www.epicentro.iss.it/temi/ambiente/ambiente.asp>). Declinando tale concettualizzazione al settore navale si può constatare come la costituzione stessa del naviglio sia puramente costituita dai cosiddetti "contaminanti". A partire dalla sua struttura, realizzata grazie all'uso di *metalli*; per metallo si intende quell'elemento chimico generalmente solido, contraddistinto da una sua lucentezza, duttilità e conduttibilità (<http://www.treccani.it/enciclopedia/metallo/>). Tra quelli maggiormente utilizzati nella fabbricazione delle imbarcazioni:

- *l'amianto*, varietà di serpentina, ossia di minerale, costituito da fibre molto sottili, il cui uso è privilegiato generalmente nelle industrie, ed impiegato nelle costruzioni o nelle guarnizioni, a causa della sua incombustibilità ed alta resistenza alla fusione (<http://www.treccani.it/enciclopedia/amianto/>);
- *l'alluminio*, metallo leggero e morbido ricavato dalla bauxite e resistente ai processi di ossidazione (<http://it.wikipedia.org/wiki/Alluminio>);
- *l'acciaio*, ossia una lega metallica costituita per lo più da ferro, carbonio, ed altri elementi o già inclusi o aggiunti, come il già citato alluminio, il silicio, il cromo, piombo. In particolar modo, quest'ultimo, altro metallo duttile, viene utilizzato per le sue proprietà anti corrosive (<http://www.treccani.it/enciclopedia/acciaio/>).

Il marittimo vive e lavora in una "scatola di metallo", prima causa dell'esposizione ad agenti cancerogeni, ossia quei componenti chimici promuoventi o determinanti la propagazione di tumori. Altri elementi chimici sono invece presenti in attività quali la pulizia, la manutenzione e la riparazione, per le quali viene registrato un ampio utilizzo di *solventi organici*.

Per solvente si intende la parte liquida nella quale viene sciolta un'altra parte più solida, formando una soluzione; in tal senso il solvente organico è una tipologia più specifica non “acquosa” ed afferente a composti organici (tra cui gli alifatici, come il metano ed il butano, gli alcoli ed i chetoni, come l'acetone, l'etilico e il metilico, gli aromatici, tra cui il benzene), il cui utilizzo in operazioni come sgrassamento, impermeabilizzazione, verniciatura e trattamento dei metalli (o decapaggio) è funzionale al mantenimento della nave, ma non al benessere del soggetto (<http://www.medicinailavoro.uniss.it/joomla/docenza/medicina/solventi.htm>). Questi composti di fatto presentano un livello di tossicità non indifferente, andando in genere a colpire la struttura ossea e polmonare del marittimo, attraverso un loro assorbimento per via inalatoria. Infine, vi è da considerare che le navi sono le principali vie grazie a cui praticamente $\frac{3}{4}$ della produzione chimica mondiale viene trasmessa da un continente all'altro. Si parla in tal caso delle navi cisterna, come petroliere, gasiere e chimichiere, trasportanti materiale chimico e gassoso nocivo ed infiammabile, il cui contatto maggiore avviene nelle fasi di carico/scarico nei porti. In tal caso, gli elementi più dannosi si rivelano essere gli *idrocarburi policiclici*, presenti in genere nel petrolio o nel carbone, e la cui inalazione di sue eventuali fibre rilasciate nell'ambiente fisico sono causa di gravi patologie. Come è facile intuire da questa panoramica, il grado di esposizione a malattie sulle navi è molto alto. C'è da sottolineare come tuttavia non sussista ancora una reale presa di coscienza dei marittimi sulla gravità dei rischi ai quali sono sottoposti nel momento in cui si imbarcano sulle navi; basti pensare come recenti studi hanno riportato che solo il 55% di un campione costituito da oltre 6000 lavoratori Pensa di esser stato esposto a sostanze chimiche, per lo più proprio sulle navi cisterna. Una sottovalutazione dei reali problemi da andare a ricondurre anche alla non sempre immediata manifestazione della malattia, permanente nella maggior parte dei casi, per lungo tempo in uno stato di latenza per poi presentarsi in fase oramai acuta ed irreparabile. Vediamo ora nel dettaglio quali sono le malattie e le cause. In primo luogo, l'amianto è una delle prime cause di cancro, ossia di *mesotelioma alla pleura*, tumori alla vescica od alla pelle, asme; l'alluminio invece tende a colpire prettamente il *sistema nervoso*, provocando nervosismo, mal di testa, disturbi di sonno e memoria. Oltre a ciò, questo elemento può impedire la crescita ossea, bloccando la capacità del corpo di assimilare ed utilizzare calcio, fosforo, fluoro. L'assorbimento dei solventi invece, che colpiscono per lo più l'*apparato endocrino* (responsabile per la produzione di ormoni nel sangue), *respiratorio* e *nervoso*, determinano il manifestarsi di disturbi produttivi, asme, cefalee, vertigini, insonnia, nausea, ed in caso di esposizione prolungata convulsioni e polmonite chimica. Infine, il benzene,

solvente organico è deputabile a danni al midollo osseo (<http://www.medicinalavoro.uniss.it/joomla/docenza/medicina/solventi.htm>). Gli idrocarburi policiclici invece colpiscono direttamente l'organismo a livelli *ematici* e *polmonari*, attraverso una soppressione delle difese immunitarie ed un'infezione alle vie respiratorie, ostruendole (<http://www.nonsoloaria.com/ipaeu.htm>). Oltre a ciò, *ustioni*, o *contusioni*, a causa delle sostanze corrosive con le quali si viene a contatto. Bisogna evidenziare infine come, alla stessa stregua degli incidenti, non sussistano differenze di nazionalità nell'essere colpiti o meno da una malattia; ciò che vi incide di fatti è per lo più il ruolo e la collocazione fisica nella nave e quindi il livello di possibilità di contatto di tali sostanze. È stato di fatti segnalato come quelli più esposti siano gli ingegneri nelle sale macchine.

CAPITOLO 4 : ORGANIZZAZIONI DI TUTELA/SUPPORTO AI LAVORATORI MARITTIMI

Nei capitoli precedenti sono state esplorate le condizioni di lavoro con afferenti conseguenze ricadenti sul marittimo. In questo capitolo mi soffermerò sui tipi di tutela legislativa, ossia del grado di protezione rispetto alle condizioni di sfruttamento, lavoro forzato o livello di esposizione ai rischi, di cui può usufruire questa particolare categoria lavorativa; nonostante la complessità dell'assetto normativo, che qua verrà analizzato, tuttavia ancora varie sono le sue lacune in merito all'applicazione e struttura.

4.1 ITF

L'*ITF*, di cui è già stata fatta parecchia menzione nei capitoli precedenti, rappresenta una delle maggiori forme di protezione della categoria dei marittimi. Per *ITF* si intende *Federazione Internazionale dei Lavoratori dei Trasporti*, ossia, un'unione di sindacati od associazioni sindacali formali o non, fondata nel 1986 in Inghilterra, con sede centrale a Londra. L'adesione di questi enti all'*ITF* ne fa di loro degli affiliati, tutti cooperanti per la persecuzione dei medesimi scopi, ossia promuovere i diritti dei lavoratori dei trasporti. La peculiarità di questa unione è contraddistinta dal suo livello di amministrazione e azione su scala globale ed internazionale; l'*ITF* di fatti rappresenta l'ente per eccellenza, rivendicante i diritti collettivi dei singoli impiegati in uno dei settori lavorativi, la cui essenza stessa si basa sulla globalità ed annullamento di confini (http://www.itfseafarers.org/the_itf.cfm).

La sua storia si iscrive all'interno dei moti di generale insubordinazione contro i propri datori caratterizzanti la fine del 1700 e l'inizio dell'800: in quell'epoca, nei casi di ammutinamento si usava compilare un foglio in cui da una parte venivano elencate le insoddisfazioni e le migliorie auspiccate, dall'altra i nominativi e le firme di chi vi aderiva (Sacchetto, 2009 pag. 128-129). Queste prime forme grezze, associate a scioperi, mutarono successivamente in organizzazioni più strutturate e riconosciute, dando vita alle prime *associazioni sindacali*, organizzazioni di natura formale che tuttavia inizialmente erano discriminanti nei confronti della razza di appartenenza. È

da evidenziare come ben il 35% di scioperi era realizzato da chi lavorava nei trasporti, contro il potere assunto dagli armatori e le forme di sfruttamento applicate ai lavoratori. Fu dall'inquietudine dei lavoratori portuali e dei marittimi del Nord Europa, in particolar modo Gran Bretagna a cui seguì Germania, Olanda e Belgio che prese piede l'ITF. Ispirato di fatti dagli scioperi portuali di Rotterdam, e presa coscienza della ben più vasta portata della problematica relativa all'abuso del lavoro marittimo, *Joseph Wilson Havelock*, leader dei marittimi inglesi, decise di unirsi a *Tom Mann* e *Ven Villet*, leaders delle organizzazioni generali dei lavoratori dei pontili e dei fiumi, nel formare un'unione sindacale a carattere transnazionale; un ente del genere, sarebbe stato contraddistinto da un insieme di più cori la cui forza era il riconoscimento della necessità pratica di *solidarietà* per dar voce alle rivendicazioni individuali, ma collettivamente condivise. Fondato così a Londra nel 1896, con il primo nome di *Segreteria del Commercio Internazionale*, livellamento generale di retribuzione in tutti i porti ed interruzione dei tagli salariali, sia per i marittimi che per i portuali furono gli oggetti espressi nel primo manifesto ITF. Con la nascita per opera del marinaio svedese *Charles Lindley*, del Sindacato dei lavoratori dei trasporti svedese in Svezia, nel 1898 le Segreterie del Commercio Internazionale furono ufficializzate a tutti gli effetti come *Federazione Internazionale dei lavoratori dei Trasporti*, ampliandone la giurisdizione anche alla categoria dei ferrovieri (<http://www.itfglobal.org/media/721549/the-history-of-the-itf-1945-1965.pdf>).

Negli anni successivi la sede operativa centrale fu spostata da Londra ad Amburgo prima e a Berlino poi; nel frattempo, con la recessione economica e la crisi occupazionale del mondo dei trasporti l'identificazione sempre più forte della propria causa con quella auspicata dall'ITF indusse una percentuale sempre più fitta di lavoratori, ad aderirvi. Fu proprio in questi anni che paesi quali Stati Uniti e America del Sud vennero quindi inglobati. Con l'allargamento dell'ente a paesi extraeuropei e l'insorgere di problematiche interne legate ad incomprensioni ideologiche tra le nazioni (i francesi perseguivano una linea maggiormente rivoluzionaria, a differenza dei tedeschi, più flemmatici), la sede centrale fu, poco prima della guerra mondiale, ripristinata a Londra, mentre per la facilitazione dei contatti con la capitale inglese un sottosegretariato fu creato dalla Germania.

La fine della guerra comportò un ulteriore ristrasferimento della sede ad Amsterdam e la nomina del Presidente della Segreteria al sindacalista finlandese *Edo Finmen*. L'era Finmen, che copre circa due decenni (sino agli anni '30,'40 del 900) fu contraddistinta da una linea strategica sempre più volta al raggiungimento dell'unità internazionale, e alla lotta contro il capitalismo; di pensiero

filocomunista, Finman deputava il processo di liberazione ed accumulazione del capitale, come la causa non solo di rottura dei confini nazionali ma soprattutto dell'origine delle disuguaglianze e delle forme di sfruttamento, dichiarando così la necessità di riunirsi sotto un segretariato comune, che facesse della solidarietà il principio cardine ispiratore nell'abbattimento di quel sistema. L'impressione di tali dettami segnò la realizzazione della nuova *Costituzione* attraverso la *Conferenza di Christiana* del 1920. Momento basilico per l'ITF in quanto l'emanazione di tale documento ne ufficializzò la sua collocazione sulla scena internazionale; standard e parametri in materia di lavoro, articolati dalla Costituzione ed indirizzati alle categorie specificate, ossia ferrovieri, autisti di veicoli, tramvieri, marinai, scaricatori e coloro che prestano attività nelle vie navigabili interne, dovevano essere di fatti implementati dagli stati membri all'interno dei loro ordinamenti.

Il ruolo attivo dell'ITF durante la Seconda guerra mondiale nella lotta contro Fascismo e Nazismo, seppur gli costarono grosse accuse di favoreggiamento alla clandestinità, ne amplificò l'estensione grazie all'adesione di ben 32 nuove affiliazioni in 19 paesi, con conseguente e definitivo ripristino della sede principale prima presso gli uffici del sindacato britannico dei ferrovieri, e poi nella capitale inglese. Tra le "nuove reclute", i sindacati dei ferrovieri americani, presenza ora non più marginale, che fondarono propri uffici a New York (<http://www.itfglobal.org/media/721549/the-history-of-the-itf-1945-1965.pdf>).

Oggi giorno l'ITF con le sue 779 organizzazioni provenienti da 155 paesi, rappresenta ben l'80% delle attività sindacali internazionali e non, ed il 90 % delle azioni ricondotte al posto di lavoro nel settore dei trasporti. L'organizzazione, da sempre autonoma ha successivamente deciso col tempo di associarsi ad altri enti, tra cui, precedentemente alla Prima guerra mondiale, l'*FSM* ossia *Federazione Internazionale dei Sindacati*, confluita nel 2006 attraverso la fusione con la *WCL* (*Confederazione Mondiale del Lavoro*), in *CIS*, o *Confederazione Internazionale dei Sindacati*, e successivamente all'*ILO*, *Organizzazione Internazionale del Lavoro*. La CIS può essere considerata la struttura più importante su scala internazionale nella difesa dei diritti del lavoratore, scopo perseguito tramite campagne di sensibilizzazione, azioni di coordinamento e pianificazione operativa tra le sue organizzazioni, a livello locale tramite la creazione di gruppi di pressione sui governi nell'ottica di rivendicazione e riaffermazione dei propri diritti. L'assetto strutturale, funzionale ed organizzativo dell'ITF è inscritto nella sua Costituzione, che, a partire dalla prima del 1920 ha subito opere di riedizione negli anni successivi. In primo luogo, nel preambolo vi è contenuto l'oggetto, ossia scopo portante dell'ITF che prevede più nello specifico la

protezione degli interessi dei lavoratori e delle lavoratrici dei trasporti a livello sia nazionale che internazionale, con la promozione del principio di *solidarietà* e *associazione* contro le forme di sfruttamento ed oppressione. Con la seconda edizione della Costituzione, avvenuta per opera del Congresso nel Maggio del 1946, vengono circoscritti gli organi amministrativi ed esecutivi interni dell'ITF, ossia:

- Il Congresso: investito della supremazia sugli altri corpi, il Congresso rappresenta la componente decisionale dell'ITF. Con le sue assemblee svolte una volta ogni due anni, i membri rappresentanti degli altri organi che costituiscono il Congresso, discutono circa le problematiche affliggenti il settore dei lavoratori dei trasporti, pianificando nuove linee di intervento;
- Consiglio Generale: portavoce del Congresso, di cui ne esercita la sovranità, tra un'assemblea e l'altra, il Consiglio Generale viene eletto attraverso la nomina di gruppi nazionali e regionali, rappresentanti l'ITF nella maniera più omogenea possibile a livello geografico e globale;
- Comitato Esecutivo: votato dal Congresso tra i membri del Consiglio Generale, il Comitato Esecutivo rappresenta la componente operativa dell'ITF, ossia colei che ne realizza in concreto le decisioni. Tale organo inoltre detiene poteri amministrativi sul Segretariato;
- Segretariato Generale: deputato all'amministrazione generale degli affari della federazione e l'implementazione delle decisioni assunte dai corpi governativi dell'ITF, il Segretariato Generale, rappresentato da un membro, viene eletto dal Congresso, per un mandato di due anni, in seguito al quale egli può, essere rieletto. Il Segretariato dispone inoltre anche di un Assistente, fedele ai suoi ordini ed a supporto suo e del Congresso;
- Comitato di Gestione: il Comitato di Gestione è composto da 4 membri provenienti dai paesi in cui l'ITF ha posto i suoi uffici. Esso è investito di funzioni concernenti la parte più amministrativa, finanziaria, e relativa alle questioni del personale, adempiute con la supervisione del Segretariato.

Oltre a queste precisazione, viene inoltre proclamata la piena apertura dell'ITF a "a tutti i sindacati e le associazioni dei sindacati di persone impegnate a qualsiasi titolo, in qualsiasi industria dei trasporti che sia pubblica o privata". Requisiti fondamentali per tale adesione, la sottoscrizione alla Federazione e il pieno rispetto della normativa contenuta nella sua Costituzione, con il

conseguente adempimento degli obblighi così derivanti, ossia:

- Pagamento delle quote da affiliati, i cui standard vengono decisi dal Congresso in proporzione alle condizioni socio-economiche del paese di origine dell'affiliato;
- Mantenimento dello stato di efficienza e di funzionamento dell'apparato amministrativo;
- Cooperazione nella pianificazione e realizzazione delle strategie di intervento;
- Restituire rapporti periodici agli organi dell'ITF, al fine di informare l'organizzazione circa l'applicazione dei piani di azione, per un monitoraggio costante della situazione.

Con la successiva ri-edizione della Costituzione, nel 1948 fu ufficializzato il ruolo del *Presidente del Congresso*, eletto dal Consiglio generale tra i membri del Comitato Esecutivo e detenente funzioni di supremazia e coordinamento funzionale tra i corpi governativi dell'ITF. È invece con il 1952 che l'ITF amplifica ulteriormente i suoi criteri di adesione, dichiarando aperta a tutti, indistintamente dal proprio sesso, razza e religione, la possibilità di aderirvi. Con il 1960, la Costituzione viene di nuovo revisionata, stavolta attraverso uno stravolgimento radicale strutturale dell'ITF. In primo luogo il Comitato di Gestione, ritenuto esclusivamente un prolungamento funzionale del Congresso, viene ridotto a *Sottocomitato del Consiglio di Amministrazione*, nuovo organo operante a fianco del Consiglio Generale, di cui ne assume la carica nei casi di estrema necessità. Altra importante modifica è l'ampliamento del numero dei membri di questi due organi, con conseguente incremento del grado di rappresentabilità geografica e quindi di tutela da parte dell'ITF. Come menzionato prima, gli scopi della Federazione si inscrivono nella promozione e difesa dei diritti dei lavoratori dei trasporti, attraverso assistenza e supporto a livello sia globale che locale. Definizione che si snoda e concretizza su un duplice piano; da un lato la stipula di *accordi*, che prevede un primo livello di regolazione e tutela della vita a bordo, mentre dall'altro *attività di controllo, monitoraggio ed assistenza* effettuate sulla nave. Per "accordo" si intende l'ufficializzazione di un'intesa raggiunta tra singoli od enti (<http://www.treccani.it/vocabolario/accordo/>). In questo caso gli accordi ITF sono da questo approvati e vengono per lo più applicati alle navi battenti bandiere di comodo; tre sono le tipologie qui riconosciute:

- Contratto collettivo di lavoro: è un documento, esito in genere di una contrattazione collettiva fra associazioni rappresentanti gli impiegati e aziende, precisante a parametri

entro i quali far rientrare i contratti individuali di lavoro. In tal caso questa tipologia di accordo detta le condizioni standard a livello di retribuzione, orari, etc a cui i datori devono fare riferimento nella regolazione e sistemazione dell'equipaggio impiegato sul naviglio;

- Accordo speciale: l'accordo speciale vincola il datore di lavoro al contratto collettivo riconosciuto dall'ITF, statuendone la sua applicazione al naviglio ed ai membri dell'equipaggio, oltre che a legalizzare le visite e le ispezioni sulle imbarcazioni, ed a decretare quelli che sono gli obblighi dell'armatore, tra cui:

- ✚ Applicare le condizioni di impiego contenute nel CCNL, incorporandolo nei contratti Individuali;

- ✚ Assicurare la presenza di un'assicurazione adeguata a coprire la compagnia verso eventuali passività;

- ✚ Registrare accuratamente gli orari di lavoro, fornendo all'ITF l'elenco dei nominativi dell'equipaggio;

- ✚ Pagare le quote associative dell'ITF;

- Accordo individuale: tale tipologia lega a livello individuale i membri dell'equipaggio con gli accordi ITF ed il CCNL, declinando le condizioni ivi espresse, alla specifica categoria di individui a cui si rivolge (http://www.itfseafarers.org/itf_agreements.cfm).

Oltre a questo primo livello di tutela maggiormente "formale", il piano successivo parte direttamente dalle *ispezioni*. Anzitutto è bene premettere come l'ITF disponga di una rete di circa 130 ispettori, ossia agenti in genere ex marittimi, o sindacalisti, stazionati nei porti di tutto il mondo, che vengono a contatto con i membri dell'equipaggio o incontrandoli a terra o direttamente sulla nave nel momento di attracco. Questo primo approccio, consentito quindi legalmente attraverso, la stipula di un accordo, permette di effettuare un iter di ispezioni e controlli, volti all'accertamento delle condizioni dei marittimi; condizioni che fanno afferenza al rispetto dei termini contrattuali e delle convenzioni ratificate che avrò modo di approfondire più avanti, da parte degli armatori, al livello di salute e benessere dei singoli ed ad altre problematiche emergenti del lavoro in mare. Più nello specifico, tra le facoltà ed i doveri di un ispettore:

- Attenzione ai bisogni sociali del singolo, fornendo assistenza e formazione;

- Garantire supporto medico qualora sussistano casi di malattie;
- Consentire al marittimo il contatto con qualcuno che conosca e sappia parlare la sua lingua;
- Calcolare e verificare le retribuzione e liquidazioni effettivamente erogate;
- Assicurarsi una corrette e trasparente illustrazione delle modalità di pagamento, di svolgimento di lavoro e dei benefici contrattuali;
- Assistenza per qualsiasi pretesa e rivendicazione derivante da una mancanza da parte dell'armatore, fornendo al marittimo piena consulenza legale;
- Siglare accordi con i membri dell'equipaggio e/o l'armatore;
- Porre il marittimo in contatto con un sindacato affiliato all'ITF nel suo paese;
- Agire sempre e comunque, soprattutto in assenza di un sindacato nel proprio paese, come rappresentante legale dell' equipaggio;
- Consigliare un avvocato, in caso di espressa volontà da parte dei marittimi di intraprendere un'azione legale;
- Sottoporre l'armatore alle controversie contrattuali, ed ai problemi sorti a bordo promuovendone una risoluzione;
- Rivolgersi ad ispettori ITF e sindacati provenienti da altre nazioni;
- Mantenimento dei contatti con ambasciate, Onlus od autorità dello Stato bandiera e di approdo per una miglior gestione di queste problematiche;
- Perfetta conoscenza della lingua inglese;
- Supporto in caso di sciopero;
- Distribuzione di copie di pubblicazione della rivista ITF (<http://www.itfseafarers.org/what-inspector-can-cant-do.cfm>).

Come si può evincere da tale elenco, l'azione degli ispettori, inizialmente circoscritta al porto di pertinenza in cui attracca quello specifico naviglio, segue in successione un movimento "capillare" coinvolgente tutta una rete di soggetti terzi, tra cui altri sindacati od affiliati ITF, autorità statali e

governative, operatori ed enti sociali, e del paese di approdo e di quello di provenienza dei marittimi; ciò in attivazione di una linea di intervento che da delimitata si fa globale, attraverso la sua estensione rispetto al territorio di partenza. Più nello specifico, l'agevolazione dei contatti tra ITF, suoi funzionari ed associazioni aderenti avviene tramite:

- Una tessera di cui devono disporre i suoi affiliati;
- La distribuzione di copie di riviste o giornali redatti dall'ITF;
- Una directory, condivisa da tutti, o lista di nominativi contenenti numeri di telefono, posta, fax, email dei membri appartenenti (<http://www.itfseafarers.org/ITI-trade-unions.cfm>).

Tra gli elementi chiave rammento il potere di rappresentanza di tutte le nazionalità, a prescindere dal loro livello di sindacalizzazione, per una piena e totale rivendicazione diritti dei lavoratori, la cui uguaglianza e parità è inscritta tra gli scopi della Costituzione.

4.2:ILO

L'*ILO*, è l'*Organizzazione Internazionale del Lavoro*, ossia l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite che si occupa della promozione e protezione della giustizia sociale e dei diritti umani, in particolar modo quelli afferenti al lavoro. Fondata nel 1919 con sede a Ginevra, attraverso il Patto di Versailles, accordo ufficializzante la fine della Prima guerra mondiale, questa organizzazione prevede una natura di "partenariato", ossia una cooperazione tra forze sia pubbliche che private, come governi, datori di lavoro, sindacati ed altri tipi di enti, tra cui l'ITF, finalizzata al fronteggiamento di problematiche condivise, quali l'accrescimento economico e territoriale, l'integrazione sociale e l'incentivazione di cittadinanza attiva. Dalla sua nascita si è assistito col tempo ad un progressivo incremento di stati aderenti all'ILO, in particolar modo a partire dal periodo successivo la Seconda guerra mondiale, momento in cui l'organizzazione si attivò nella pianificazione di programmi tecnici volti a sostegno dei paesi del Sud del mondo (<http://www.ilo.org/rome/ilo-cosa-fa/storia/lang--it/index.htm>). Oggi giorno ben 185 sono le nazioni ivi afferenti, tra cui Eritrea, Etiopia, Cina, Kuwait, Kenia, Algeria e Nigeria, Italia inclusa. In particolar modo, Polonia, Cile e i paesi del Sud Africa furono quelli che maggiormente beneficiarono del supporto ILO nella rivendicazione dei diritti sindacali e di uno Stato democratico (<http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/country.htm>).

A livello strutturale l'ILO si articola attraverso tre organi principali, ossia:

1. Ufficio Internazionale del Lavoro: tale componente è preposta alle funzioni più prettamente amministrative e di segretariato, mediante la raccolta e divulgazione di documenti e studi circa il tasso di occupazione/disoccupazione e l'andamento della situazione lavorativa nei diversi paesi. Tali attività vengono coordinate da un Capo, votato dal Consiglio; l'Ufficio Internazionale ha sede a Ginevra e dispone di oltre una quarantina di uffici localizzati in tutto il mondo.
2. Consiglio di Amministrazione: il Consiglio di Amministrazione rappresenta l'organo esecutivo per eccellenza, i cui componenti, votati dalla Conferenza, derivano sia da istituzioni governative che dalle categorie professionali, ossia da impiegati che datori, e rispettivamente con 28, 14 e 14 membri rappresentanti. Tale parte come menzionato sopra elegge il Capo dell'Ufficio, dirigendone e coordinandone le azioni, in ottemperanza alle convenzioni e raccomandazioni ratificate, oltre allo stabilire lo svolgimento della Conferenza;
3. Conferenza Internazionale del Lavoro: la Conferenza invece è preposta alla realizzazione ed approvazione delle politiche di intervento dell'ILO, attraverso l'adozione di nuove normative internazionali del lavoro e l'accettazione del bilancio; la specificazione di quest'ultimo si struttura e sui versamenti degli stati membri per le spese più ordinarie, e per il finanziamento ulteriore ma delimitato solo da parte di alcuni stati, nell'avviamento di programmi di cooperazione (http://www.treccani.it/enciclopedia/ilo_%28Dizionario_di_Economia_e_Finanza%29/).

Come è ben evidente, tale struttura, tripartita dell'ILO riesce a garantire piena ed equa rappresentabilità alle forze ivi operanti, e quindi a rispecchiare in toto gli interessi degli stati membri. Come menzionato in precedenza, diversi sono gli obiettivi dell'ILO, tutti ad ogni modo confluenti alla promozione e rivendicazione dei diritti dei lavoratori (<http://www.ilo.org/rome/ilo-cosa-fa/lavoro-dignitoso/lang--it/index.htm>):

- Rafforzamento del dialogo: per "*dialogo*" si intende il colloquiare o discorrere tra due o più soggetti; è la sua natura stessa di partenariato che promuove il dialogo come costante fondamentale dell'ILO: il dibattere tra imprenditori, sindacati e governi consente infatti uno scambio di opinioni, di punti di vista, nell'ottica dell'emergere di nuove problematiche o strategie di raffronto di esse che "l'ascolto di più campane può dare". Senza contare che la

presenza dei membri di categorie sociali e professionali differenti dà modo di migliorare la propria comprensione della tematica. È grazie al dialogo che vengono gestiti i cambiamenti attraverso la stabilizzazione di scelte o nuove politiche da adottare, assicurando così il pieno rispetto della normativa internazionale alle opinioni delle parti coinvolte. L'ILO quindi di base pone un rafforzamento del dialogo in funzione di un miglioramento della sua efficacia (<http://www.ilo.org/rome/ilo-cosa-fa/struttura-tripartita/lang--it/index.htm>);

- Promuovere i diritti dei lavoratori: altro scopo strutturante le linee d'azione dell'ILO è la *promozione*, ossia la divulgazione e la raccomandazione ai paesi membri al rispetto, ed all'applicazione dei diritti umani e dei lavoratori; questi ultimi vengono definiti da un sistema normativo con valenza internazionale, redatto dagli organi collegiali dell'Organizzazione, a seguito di un patteggiamento cooperativo fra le parti. Gli esiti in concreto vengono espressi con *convenzioni*, *raccomandazioni* e *codici di condotta*. Per "raccomandazione" si intende un provvedimento giuridico, assunto a "modello" e delineante le politiche operative, mentre la Convenzione è un trattato, la cui ratifica, a differenza della raccomandazione, ne vincola le parti al rispetto ed al suo incorporamento nelle legislazioni nazionali. Infine, il codice di condotta è costituito da un insieme di regole volte all'autodisciplinamento. I tre complessi illustrati In questo caso, concorrono a statuire un impianto legislativo di natura internazionale, in ottemperanza al quale vengono redatte le normative nazionali in materia di diritti del lavoro, comprendendo tra le tematiche il congedo di maternità, i sussidi di disoccupazione, l'età pensionabile, fino al lavoro minorile ed alla tutela dei migranti; più nello specifico, ad oggi l'ILO conta di ben oltre 180 convenzioni e 190 raccomandazioni, sistema tuttavia recentemente revisionato dal Consiglio di Amministrazione, il quale ha approvato la validità di solo una settantina di convenzioni adottate precedentemente al 1985, proclamando un ritiro o verifica delle altre, in aggiunta alle quali sono stati elaborati nuovi codici. Tra i focus centrati :

✚ Lavoro forzato;

✚ Libertà e tutela del diritto di associazione, di organizzazione e contrattazione collettiva;

✚ Equa remunerazione;

✚ Abolizione del lavoro forzato;

- ✚ Discriminazione ed abolizione di questa sul lavoro;
- ✚ Età minima di lavoro;
- ✚ Eliminazione delle forme di lavoro minorile (<http://www.ilo.org/rome/ilo-cosa-fa/lavoro-dignitoso/diritti-nel-lavoro/lang--it/index.htm>).

Nella verifica dell'applicazione di accordi, codici e convenzioni da parte degli stati membri, l'ILO dispone di un efficace sistema di monitoraggio, articolato su due livelli. In primo luogo viene richiesta ad ogni Stato la redazione periodica di *rapporti* inerenti alle loro attività, analizzati attentamente da una Commissione, costituita da individui esperti nel settore giuridico e sociale; una volta studiati tali documenti, sarà premura della Commissione l'invio di un rapporto, stilato a cadenza annuale, alla Conferenza Internazionale, circa gli atti recepiti dagli stati membri. Il secondo livello invece poggia su meccanismi di controllo interni, che si esplicano più propriamente nei reclami circa l'inadempimento di un soggetto di accordi o convenzioni, rivolti o da organizzazioni sindacali o di imprenditori o di uno Stato contro un altro Stato. Più nello specifico, nel primo caso il contenzioso viene presentato al Consiglio di Amministrazione, il quale una volta dichiarata l'ammissibilità della richiesta nomina una Commissione funzionale allo studio concreto del caso; nel secondo invece, la denuncia viene presentata direttamente all'Ufficio Internazionale del Lavoro, la cui Commissione da questo nominata depone raccomandazione e codici da intraprendere (<http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/how-the-ilo-works/ilo-supervisory-system-mechanism/lang--en/index.htm>).

Tra le raccomandazioni e convenzioni adottate:

- ✚ “Dichiarazione sui principi e i diritti fondamentali nel lavoro” tale *dichiarazione*, emanata nel 1998 sancisce quelli che sono i diritti umani garantiti a condizioni di lavoro dignitose, poiché consentono a tutti di *“realizzare pienamente il proprio potenziale umano e di partecipare liberamente e in condizioni di pari opportunità alla spartizione della ricchezza che essi stessi hanno contribuito a creare”* (ILO, 1998). Più nello specifico, fra i diritti tutelati:

- Libertà di associazione, ossia la capacità di singoli lavoratori ed imprenditori di unirsi fra di loro nel dar voce ai propri obiettivi ed interessi comuni. Il riconoscimento di questo diritto è intrinsecamente connesso alla libertà di espressione e il potere di essere ascoltati, entrambi momenti articolanti il

dialogo e quindi lo scambio di punti di vista, per un concordamento di linee di intervento volte al miglioramento ed al soddisfacimento delle proprie insoddisfazioni o bisogni (<http://www.ilo.org/rome/ilo-cosa-fa/norme-internazionali-del-lavoro/liberta-di-associazione/lang--it/index.htm>);

- **Lavoro forzato:** come definito nel capitolo precedente, per lavoro forzato si intende la costrizione di un soggetto allo svolgimento di un'attività, mediata da una minaccia; labile ed alle volte sfumato è il confine tra questo concetto e quello di schiavitù. Forme moderne di lavoro forzato sono comunque considerate la prostituzione femminile, il traffico illecito di essere umani, agricoltori o forza lavoro impiegata con strategie illegali, a condizioni non tollerabili di lavoro (i marittimi stessi ne sono un esempio) . Nella lotta contro questo fenomeno, l'ILO adotta una triplice linea di intervento. La prima fa perno sulla sensibilizzazione della consapevolezza pubblica circa la vitalità dei diritti umani e del lavoro, in quanto forme di rispetto della vita e dell'essere umano in sé. In secondo luogo l'adozione di normative giuridiche nazionali decretanti pene e misure maggiormente severe e punitive nei confronti dei violatori. Infine l'avviamento di programmi volti all'educazione ed accessibilità, per una lotta contro il lavoro forzato, in cooperazione con soggetti terzi quali organizzazioni internazionali, sindacali, autorità governative e lavoratori stessi. Nonostante tali strategie, oggi giorno è purtroppo ancora alto il numero delle vittime di lavoro forzato, stimato a circa 12 milioni, di cui 10 sottoposti a costrizioni lavorative in maniera informale (<http://www.ilo.org/rome/ilo-cosa-fa/norme-internazionali-del-lavoro/lavoro-forzato/lang--it/index.htm>);
- **Discriminazione:** per “discriminazione” si intende quel meccanismo di differenziazione, innescato da stereotipi e pregiudizi, e che dà vita a trattamenti impari fra soggetti. Imparità in quanto processo di limitazione e preclusione di specifiche categorie di individui, inibendone così le potenzialità e le libertà di espressione. Ecco che allora la discriminazione nella sua valenza si pone come agente frenante lo sviluppo ed il progresso, sia individuale che socio- economico, e quindi anche occupazionale. Tra le vittime di questo meccanismo, in primis le donne, gli immigrati ed i poveri.

Nella lotta contro la discriminazione l'ILO redige norme prescrittive ed istruttorie, parallelamente alla promozione della libertà di associazione ed alla realizzazione di programmi. Nel primo caso possono essere incluse tutte le indicazioni che l'Organizzazione riserva a paesi come la Namibia e l'Africa del Sud, presso i quali era già stato avviato un programma tecnico di assimilazione dei dettami contenuti nella Dichiarazione nei loro quadri nazionali.

Particolare attenzione viene riservata alle donne, le cui maggiormente infime condizioni lavorative sono contraddistinte da mansioni sottopagate, generalmente informali od atipiche; l'impegno in tal senso dell'ILO è volto alla parificazione delle opportunità lavorative, attraverso strategie di supporto all'imprenditorialità femminile, alla microfinanza (ossia l'offerta di servizi bancari a coloro che sono impossibilitati nell'ottenere un guadagno) ed alla formazione, oltre che al sostegno delle organizzazioni sociali nella tutela dei diritti delle donne (<http://www.ilo.org/rome/ilo-cosa-fa/norme-internazionali-del-lavoro/discriminazione/lang--it/index.htm>);

- Lavoro minorile: il lavoro minorile rappresenta un fenomeno di vasta portata, tant'è che il numero di minori che lavorano è stato stimato ad oggi a 200 milioni, di cui circa 126 sottoposti a condizioni maggiormente pericolose e a vere e proprie forme di schiavitù tra cui il reclutamento di bambini soldato, e lo sfruttamento della prostituzione di minorenni. I diritti negati a questi minori, "adultizzati" ed introdotti in un mondo fatto di violenza e costrizione, sono quelli relativi in primis all'educazione ed alla salute, derivanti dall'impossibilità di frequentare una scuola e vivere tutte quelle tappe della vita che seguono la naturale evoluzione del soggetto; un'innocenza precocemente strappata a fronte di lesioni fisiche, emotive e mentali che il lavoro forzato e schiavistico produce. È su tale concettualizzazione che la necessità di abrogazione del lavoro minorile si regge, non solo in quanto preclusione al proprio sviluppo, ma anche violazione dei diritti umani. Come per gli altri focus, anche in questo l'ILO ha adottato molteplici linee di intervento, tra cui in primis la realizzazione di politiche volte all'introduzione di bambini nelle istituzioni scolastiche. Azioni

ulteriormente accentuate con l'adozione di convenzioni, quali la numero 182 del 1999 sulle peggiori forme di lavoro minorile, e la numero 138 del 1973 sull'età minima; se la prima è stata ratificata da quasi tutti gli stati, la seconda ne prevede un'adesione dell'80% (<http://www.ilo.org/rome/ilo-cosa-fa/norme-internazionali-del-lavoro/lavoro-minorile/lang--it/index.htm>).

✚ Convenzione del lavoro dei marittimi (MLC): la *MLC (Maritime Labour Convention)* è una Convenzione adottata nel 2006 a Ginevra dall'ILO, legiferante il lavoro sulle navi; concepita come una sorta di "carta dei diritti dei marittimi", in quanto vincolando sia armatori che lavoratori, ne tutela i diritti, la particolarità della materia trattata fa di questo documento uno dei fulcri legislativi internazionali per quanto concerne la regolazione del diritto del mare, in quanto strumento portante di integrazione e completamento di altre convenzioni quali quella del 1982 stabilita a Montego Bay, e quelle varate dall'IMO relative alla sicurezza sulla nave e mantenimento dell'ambiente marittimo, approfondite più avanti, oltre che a consolidare raccomandazioni varate dall'ILO successivamente al 1920. Nella protezione e supporto di questa particolare categoria di forza lavoro, la MLC definisce sia i parametri e criteri la cui osservanza è garanzia di condizioni dignitose che di strumenti di accertamento sull'applicazione di tale Convenzione da parte dei paesi che l'hanno ratificata. Per quanto concerne il primo punto, esso fa perno sulla regolazione di tutti gli aspetti del vivere a bordo delle navi, più nello specifico:

- Tipologia di contratto, ossia varietà di contratto stipulabile, la cui sigla vincola in automatico le due parti firmatarie, in tal caso l'armatore o rappresentante della nave ed il marittimo alle condizioni prescritte;
- Stipendio lavorativo, determinante i livelli salariali, a partire dal minimo, erogato ad ogni modo mensilmente;
- Orario di lavoro, per cui verte un limite massimo di 14 ore su 24 e di 72 su una settimana;
- Ore di riposo, statuite per un loro minimo, e in relazione al frazionamento della giornata;

- Rimpatrio, che deve essere garantito nei casi di termine del contratto, nelle situazioni di emergenza, o di abbandono in mare o naufragio, a carico sempre e comunque dell'armatore;
- Cure mediche alle quali tutti i marittimi possono, sia a bordo che nei porti accedere;
- Condizioni tollerabili di vita, facenti qua afferenza alla qualità dell'alloggio, tra cui luce, aria, riscaldamento, etc;
- Gestione dei sistemi di sicurezza, nella prevenzione di situazioni spiacevoli come incidenti, infortuni che compromettono la salute ed il buono stato di navigabilità;
- Gestione dei reclami dei marittimi, presentati agli armatori ed ai propri datori di lavoro circa eventuali violazioni od insoddisfazioni sulle proprie condizioni.

Strumento di monitoraggio relativamente al rispetto ed all'applicazione della Convenzione, il rilascio di un *certificato* da parte dello Stato bandiera che l'ha ratificata al naviglio. Questo documento è importante in quanto costituendo una prova di avvenuta ratifica e quindi approvazione di un ordinamento giuridico, dà il consenso all'ispezione e controllo dell'imbarcazione nel momento di attracco. È qui che si assiste all'intervento di soggetti terzi tra cui autorità portuali od ispettori ITF, volti all'assicurazione del rispetto delle condizioni dei marittimi e del buon stato di funzionamento della nave, in adeguamento ai principi convenzionali; in caso di riscontrate mancanze o violazioni, il mezzo viene sottoposto ad uno stato di fermo o trattenuto nel porto. Ad ogni modo, a tutti i paesi aderenti alla Convenzione è attribuito il diritto e potere di controllo delle navi che giungono nei loro porti, anche se queste sono sprovviste di certificati. A tal proposito è l'ILO stesso che organizzando seminari o percorsi di formazione educa e supporta circa il corretto svolgimento delle ispezioni e in porto e sulla nave. Ad oggi, ben 65 stati hanno ratificato la MLC, ufficialmente vincolata trascorsi 12 mesi dopo la sua convalida, mentre l'entrata ufficiale in vigore era prevista dopo la ratifica di almeno 30 Stati membri, rappresentante il 33% del tonnellaggio mondiale (<http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it->

does/lang--en/index.htm);

- Occupazione per tutti: altro obiettivo portante dell'ILO, e tema focus delle politiche attuali, l'*occupazione*, intesa come la possibilità di possedere un lavoro arbitrariamente deciso e quindi non imposto, e produttivo. Il clima di crisi sociale, politica ed economica generale incide a livello occupazionale sull'offerta di lavoro, inficiandone reperibilità, e tipologia di condizioni; ciò viene reso tangibile dalle statistiche odierne. L'intervento dell'ILO in tal senso è volto alla creazione di nuovi posti di lavoro dignitosi, nella promozione dell'occupazione piena per tutti. Più nello specifico l'Organizzazione attraverso l'Agenda globale dell'occupazione statuisce quelle che sono le linee adottate, partecipando in prima persona ad una loro concretazione, ed investendo su esse. Inoltre fondamentale è la sua presenza ai dibattiti e conferenze internazionali in materia di occupazione, volte allo studio della situazione lavorativa mondiale, includente gli effetti delle misure intraprese e le nuove problematiche emergenti. Infine l'ILO, nell'incremento dei livelli occupazionali garantisce supporto tecnico ad enti e cooperative, nell'acquisizione di competenze e sviluppo di nuove aziende (<http://www.ilo.org/rome/ilo-cosa-fa/occupazione/lang--it/index.htm>);
- Protezione sociale: per "*protezione sociale*" si intende il sistema di tutela disciplinato da provvedimenti e normative realizzanti la distribuzione e l'accesso a beni e servizi, volti alla difesa dei singoli da fattori minanti la propria sicurezza, stabilità e dignità; le diverse aree di intervento comprendono diritti quali la conservazione del posto di lavoro, la copertura in caso di infortuni od incidenti, la pensione, la maternità. Essendo dichiarata come "diritto umano fondamentale" dalle Nazioni Unite e dalla normativa internazionale del lavoro, la promozione ed il conseguimento della protezione sociale diventa finalità anche dell'ILO. In quest'ottica l'organizzazione punta al sostegno ai singoli stati. Inoltre i sistemi di protezione sociale, quando sono ben concepiti, contribuiscono a migliorare la redditività economica e la competitività. L'ILO si impegna a sostenere i singoli stati nell'estensione della tutela a tutte le categorie sociali, in primo luogo a quelle più deboli, per un miglioramento dei termini reddituali, lavorativi, nonché sociali e di benessere (<http://www.ilo.org/rome/ilo-cosa-fa/protezione-sociale/lang--it/index.htm>).

Gli intenti qua sopra elencati furono ulteriormente ribaditi ed ampliati attraverso la *Dichiarazione di Filadelfia*, adottata dall'ILO nel 1944. Questo documento, formulato nell'ottica di una ristrutturazione sociale ed economica, necessaria dopo il periodo bellico, riaffermava la libertà di espressione ed associazione in quanto agenti di progresso, proclamando uguaglianza e lavoro dignitoso per tutti, individuando la povertà come fattore di pericolo. Fu invece nel 1969, ossia ai suoi cinquanta anni che all'ILO fu assegnato il premio Nobel per la pace.

4.3 L'IMO

L'IMO nasce con l'emanazione della sua Convenzione durante la Conferenza di Ginevra del 1948, per opera delle Nazioni Unite, col nome di *IMCO*, o *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization*, dalla necessità di realizzazione di un corpo internazionale volto alla regolazione e promozione della sicurezza in mare; designato come agenzia delle Nazioni Unite, l'organizzazione fu definitivamente IMO (*International Maritime Organisation*) nel 1982. La sua struttura interna è composta da diversi organi tra cui:

- L'Assemblea: l'Assemblea rappresenta il vertice dell'organizzazione, il cui scopo principale è l'approvazione dei programmi e pianificazioni, dei budget e degli investimenti. Costituita dai rappresentanti di tutti gli stati membri, ed eletta dal Consiglio, l'Assemblea si riunisce sia in sessione ordinaria due volte all'anno, che in sessione straordinaria;
- Consiglio: il Consiglio è l'organo esecutivo dell'IMO; eletto dall'Assemblea, ne fa le veci nei due anni intercorrenti le sessioni regolari. Il suo mandato, compiuto sempre sotto approvazione e stretto controllo dell'Assemblea, si articola nel coordinamento delle attività tra le parti dell'Organizzazione, prendendo visione dei programmi e dell'andamento del bilancio attraverso il recepimento di rapporti o proposte da parte dei Comitati e degli altri organi, e la loro sottoposizione all'Assemblea; altri compiti del Consiglio, la nomina del Segretariato Generale, ed in rappresentanza dell'IMO, stipula di accordi ed intese con altre

organizzazione. Ciò che non può fare è la possibilità di emanare raccomandazioni ai governi in materia di sicurezza marittima e prevenzione all'inquinamento, funzione attribuibile solo all'Assemblea;

- Comitato della Sicurezza Marittima (MSC): l'MSC rappresenta la parte più squisitamente tecnica dell'Organizzazione; costituita dai rappresentanti di tutti gli stati membri, il Comitato si occupa della presentazione di proposte, raccomandazioni e linee guida in materia di sicurezza della navigazione, da sottoporre all'attenzione dell'Assemblea, la cui approvazione è funzionale ad una loro implementazione nell'ordinamento dell'IMO. Più nello specifico, queste linee guida fanno afferenza a fattori quali edificazione ed equipaggiamento del naviglio, prevenzione di collisioni, manipolazione di carichi pericolosi e strategie di salvataggio, raccolta di informazioni idrografiche (relative ai caratteri fisici e chimici delle acque), ed infine gestione di documenti quali giornali di bordo e registri di navigazione;
- Comitato di Protezione dell'ambiente marittimo (MEPC): concepito inizialmente come corpo appendice dell'Assemblea, il Comitato di Protezione dell'Ambiente marittimo raggiunse piena autonomia solo nel 1985. Composto anche questo dai rappresentanti di tutti gli stati membri, il suo compito riguarda l'analisi e lo studio delle problematiche afferenti la prevenzione ed il controllo dell'inquinamento sui navigli, attraverso l'adozione di convenzioni e linee guida in materia, predisponendone misure per la loro applicazione;
- Sotto-Comitati: la presenza di questi enti è funzionale al sostegno ed assistenza ad organi quali il Comitato di Sicurezza Marittima e di Protezione dell'ambiente marittimo, e la loro adesione è aperta a tutti gli Stati membri dell'IMO. Tra i Sotto-comitati:
 - ✚ Sotto-Comitato sull'elemento umano, addestramento e sorveglianza(HTW);
 - ✚ Sotto-Comitato di implementazione degli strumenti dell'IMO(III);
 - ✚ Sotto-Comitato sulla navigazione, comunicazioni, ricerca e salvataggio(NCSR);
 - ✚ Sotto-Comitato sulla prevenzione e risposta all'inquinamento(PPR);
 - ✚ Sotto-Comitato sulla costruzione e design della nave;
 - ✚ Sotto-Comitato sui sistemi ed equipaggiamenti del naviglio(SSE);
 - ✚ Sotto-Comitato sul trasporto di carichi e containers(CCC);

- Comitato Legale: fondato nel 1967 in seguito al disastro di Torrey Canyon (arenamento di una grossa petroliera trasportante ben 120.000 tonnellate di petrolio grezzo), il Comitato Legale è stato fondamentalmente concepito come organo sussidiario in caso di emersione di questioni legali afferenti all'applicazione od implementazione delle misure dell'IMO;
- Comitato Tecnico di Cooperazione: statuito nel 1969 come organo appendice del Consiglio, ed istituzionalizzato con un emendamento alla Convenzione IMO entrata in vigore nel 1984, questo Comitato si occupa nello specifico di questioni relative all'integrazione e realizzazione di progetti di cooperazione tecnica, tra Organizzazione ed altri enti;
- Comitato di Facilitazione: ideato, alla stregua degli altri comitati come sussidiario nel 1972, quest'organo affianca l'IMO nello snellire eccessive formalità e procedure burocratiche relative alla navigazione internazionale, attraverso l'implementazione della *Convenzione sulla facilitazione dei traffici marittimi internazionali*, prezioso documento emanato nel 1965, funzionale all'agevolazione e facilitazione dei traffici, dalla segnalazione dell'arrivo del naviglio alla sua partenza;
- Segretariato: il Segretariato costituito da circa 300 individui rappresentanti in maniera omogenea le diverse aree territoriali degli stati afferenti all'IMO, ha sede principale a Londra (<http://www.imo.org/About/Pages/Structure.aspx>).

Gli scopi ed il cuore dell'IMO sono enunciati chiaramente nell'Art. 1 della Convenzione, ossia la predisposizione di provvedimenti pratici relativi alle questioni tecniche dei navigli inclusi nei traffici internazionali, incoraggiando ed agevolando l'adozione di standard praticabili disciplinanti la *sicurezza marittima, l'efficienza della navigazione e la prevenzione e gestione dell'inquinamento dell'ambiente marino* (<http://www.imo.org/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>).

Vediamoli più nello specifico:

- Sicurezza: per sicurezza si intende quella condizione di mancata percezione di pericolo o rischio, data generalmente da procedure predefinite di prevenzione e stabilizzazione. Già nel precedente capitolo sono stati delineati quelli che sono gli agenti di pericolo compromettenti l'assetto strutturale ed ambientale del naviglio, sino ad includervi la salute e la vita stessa del personale. Ecco così che la necessità di un sistema di sicurezza si fa conclamata, tanto da divenire il nocciolo chiave sul quale si snodano le politiche dell'IMO. Tra di fatti le misure adottate, riscontriamo:

✚ SOLAS: la *SOLAS* o *International Convention of Safety of Life at Sea* rappresenta il trattato internazionale più importante in materia di sicurezza sulla vita in mare. La sua elaborazione fu successiva al disastro del Titanic del 1912, evento che segnò la necessità di revisione e ripianificazione degli standard sulla prevenzione e tutela. Fu difatti nel 1914 che l'adozione della prima SOLAS fu ufficializzata alla *Conferenza di Londra*, alla quale parteciparono 13 stati, per poi entrare in vigore nel 1915. Il focus portante di questo documento è la salvaguardia della vita in mare, attraverso l'introduzione di nuovi parametri internazionali, estesi a tutte le flotte, e tra le cui sfere di competenza riscontriamo:

- L'assetto strutturale del naviglio, ossia delle componenti fisiche, materiali e chimiche dalle quali viene edificato. In tal senso la SOLAS prevedeva misure tra cui il rifornimento di paratie stagne e maggiormente resistenti, oltre che a procedure anti-incendio;
- Le linee comunicative fra più imbarcazioni, attraverso l'installazione universale di apparecchi ed attrezzature radiotelegrafiche efficienti e funzionanti, soprattutto nelle situazioni di pericolo;
- Le misure di salvataggio, e quindi di disposizione atte ad una miglior regolazione del sistema delle scialuppe e delle misure di salvataggio del personale e dei passeggeri.

Successivamente alla Convenzione del 1914, altre quattro furono le versioni della SOLAS ; la prima, emanata sempre nella Conferenza di Londra, svoltasi nel 1927 ed alla quale presiedettero ben 18 stati, entrò in vigore nel 1929. Il suo formato seguiva bene o male quella del 1915, ma con una maggior rigidità, in particolar modo per quanto concerne la parte dedicata alla prevenzione delle collisioni. Con la seconda versione, elaborata nel 1948, ulteriori migliorie furono applicate; dal punto di vista costruttivo difatti, furono affinati i metodi di compartimentazione e gli standard sulla stabilità del naviglio, attraverso l'introduzione di metodi alternativi di suddivisione con l'ausilio di paratie ancor più resistenti al fuoco, la recinzione delle scale principali e la conservazione dei servizi in caso di emergenza. La parte normativa dedicata alle collisioni fu ulteriormente rivista e ri-potenziata, mentre una parte significativa della Convenzione fu dedicata al trasporto di granaglie o merci

pericolose. Un ultimissimo ed importante requisito, concepito in quanto innovazione ed introdotto con la versione del '48, fu la disposizione del *certificato di sicurezza* internazionale per tutte le navi da carico di 500 tonnellate, accertante l'ottemperamento del naviglio agli standard previsti dalla Convenzione. La terza redazione della SOLAS fu effettuata invece nel 1960 per poi entrare effettivamente in vigore nel 1965; allora, il numero degli stati membri ivi partecipanti si estese a 55. L'importanza di questa nuova edizione fu legata principalmente a tre fattori; il primo era legato agli *aggiornamenti* introdotti a seguito degli *sviluppi tecnologici* che avevano contrassegnato quell'epoca, e da cui ne conseguì il revisionamento e potenziamento di quella parte normativa relativa alla costruzione e protezione anti-incendio, il trasporto di merci pericolose, e le misure di salvataggio. In secondo luogo, fu previsto un *aggiornamento periodico* della SOLAS attraverso una serie di emendamenti, ossia delle modifiche di legge; tra questi ricordo:

- Emendamento del 1966, afferente al Capitolo II della Convenzione circa misure speciali anti-incendio per le navi passeggeri;
- Emendamento del 1968 introducente nel Capitolo V un nuovo requisito afferente l'equipaggiamento dell'apparecchiatura di navigazione e l'uso del pilota automatico;
- Emendamento del 1969 costituente una pluralità di cambiamenti in relazione all'equipaggiamento personale ed al vestiario dei pompieri, oltre a specifiche per i salvagenti ed i giubbotti di salvataggio e gli impianti radio.

In ultima istanza, la Conferenza tenutasi a Londra che diede vita alla SOLAS del 1960, adottò una serie di risoluzioni, nello svolgimento di studi o raccolta dati od informazioni, entro i quali indirizzare le proprie azioni. Tra queste la richiesta dello sviluppo di un codice unificato con valenza internazionale afferente al trasporto di merci pericolose, che solo 5 anni dopo sarebbe sfociato nel *codice marittimo Internazionale sui beni pericolosi*.

Infine, l'ultima edizione della SOLAS fu adottata nel 1974, alla Conferenza in cui si presentarono ben 71 stati. Il suo concepimento fu generato dalla lentezza

burocratica e scarsa praticità dell'assimilazione degli emendamenti previsti nella precedente Convenzione; l'ufficializzazione della loro entrata in vigore veniva decretata dall'accettazione da parte di due terzi degli stati contraenti, dal cui tuttavia il non sempre automatico ed immediato riscontro positivo, conseguiva un rallentamento ulteriore delle procedure. Per ovviare a tale problematicità, si agì per via opposta, ossia dando per scontato che tutti i governi avessero accettato a prescindere, gli emendamenti, la cui entrata in vigore sarebbe stata messa in discussione se e solo se uno dei contraenti avesse opposto obiezione entro una data specificata ([http://www.imo.org/KnowledgeCentre /ReferencesAndArchives/HistoryofSOLAS/Pages/default.aspx](http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/HistoryofSOLAS/Pages/default.aspx));

✚ **SAR:** la SAR ossia *Search and Rescue* è una Convenzione adottata nel 1979 durante la Conferenza di Amburgo, il cui oggetto di competenza è prescritto più propriamente ai casi di *pericolo od incidenti in mare*, non che di *salvataggio e ricerca*. Tale documento riveste di una particolare importanza, non solo in quanto primo a trattare in maniera circoscritta il salvataggio in mare, ma in quanto primissimo regime disciplinante questa materia a livello internazionale. Precedentemente il SAR difatti, l'unico dovere vigente, non tuttavia così articolato all'interno dei trattati era quello, per i navigli di soccorrere le navi in caso pericolo. Con tale Convenzione, l'obbligo degli stati parti è quello di stipulare accordi SAR con i paesi vicini, in virtù di creazione di regioni SAR che consentano la facilitazione del coordinamento di aiuti. Più nello specifico la Convenzione promuove la costituzione di veri e propri *gruppi di aiuto* che intervengono in caso di bisogno, l'edificazione di centri e sottocentri di pronto soccorso, o strutture di accoglienza, l'introduzione di linee normative nazionali che agevolino l'ingresso di eventuali autorità di soccorso provenienti dai paesi limitrofi e la condivisione dei procedimenti da seguire nei casi di emergenza od allarme. Oltre a ciò la SAR prevede attraverso un potenziamento tecnologico e telegrafico, nuovi sistemi di segnalazione dei navigli che consentono di identificarne la posizione; ciò garantisce l'individuazione di imbarcazioni in condizioni di difficoltà oltre che riuscire ad allarmare le navi in zona, e quindi a fornire nei tempi più brevi possibili aiuto;

✚ CODICE ISPS: del *codice ISPS*, ossia *Ship and Port Facility Security Code* ne è già stata fatta menzione nel precedente capitolo. Adottato nel 2002 con la risoluzione dei governi contraenti della SOLAS, tale documento è stato concepito nella prevenzione e gestione della sicurezza, terrorismo, pirateria e clandestinità. Più nello specifico, la normativa introdotta, con valenza internazionale, è compendiate in due sezioni; la sezione A contiene disposizioni di natura cogente, ossia vincolante per i governi, le autorità portuali e le compagnie di navigazione appartenenti ai paesi firmatari, definente tra le altre cose i ruoli e le responsabilità, i livelli di accessibilità al naviglio e la movimentazione dei carichi. La B invece si articola su linee guida, relative alle strategie da adottare per un'osservanza efficace del codice. L'assetto a quadro legiferante con carattere internazionale, fa di questo documento un importante punto di riferimento nel fornire nuovi metodi di valutazione ed analisi dei rischi e delle incertezze, entro i quali opporvi appropriate procedure e piani di fronteggiamento, oltre che nel promuovere nuove linee e modalità di raccolta, scambio e condivisione di informazioni, non che cooperazione tra governi, amministratori locali, ed agenti navali e portuali (http://www.collegiocapitani.com/file_collegio_capitani/001%20%20Sintesi%20Isps%20Code%20%20tratto%20dal%20libro%20Captains%20Handbook.pdf).

Altri codici introdotti finalizzati sempre alla gestione della sicurezza, sono:

✚ IMSO: nato negli anni '70 successivamente alle tre sessioni della Conferenza IMO del 1975, ed entrato ufficialmente in attività attraverso l'adozione della Convenzione sull'Organizzazione internazionale satellitare marittima e un accordo, l'*IMSO*, od *International Mobile Satellite Organisation* prevede l'implementazione del sistema di comunicazione via satellite nell'industria navale. Per satellite si intende quel contenuto collocato volontariamente in orbita grazie a dei mezzi tecnologici (come l'inserimento di un motore a propulsione) , volto a facilitare le attività umane di studio scientifico ed ambientale, registrazione, fotografia, etc (http://it.wikipedia.org/wiki/Satellite_artificiale). Questa scelta fu concepita dall'Organizzazione Internazionale dei Marittimi in seno al riconoscimento del valore di questa tecnologia e della sua utilità di impiego in ambito navale, come agente facilitatore nell'identificazione di navi in pericolo, e quindi ottimizzazione dei tempi di soccorso e di coordinamento comunicativo ed operativo. L'Organizzazione più

nello specifico è composto da un'Assemblea, un Consiglio ed una Direzione con Direttore, di cui i primi due organi sono costituiti dai rappresentanti membri dei paesi contraenti (<http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-the-International-Maritime-Satellite-Organization.aspx>);

✚ **ISM:** l'*ISM* o *International Safety Management* è un codice adottato dall'IMO con una risoluzione nel 1979, con lo scopo di perfezionamento dei sistemi di gestione e prevenzione del rischio, non che di contaminazione ed inquinamento atmosferico e quindi la promozione di una cultura incentrata sulla sicurezza. Sicurezza come garanzia e senso di protezione, in quest'ottica della vita umana e dell'ecosistema circostante. Per un ottimale raggiungimento degli obiettivi prefissati, l'ISM prevede il coinvolgimento di tutte le parti, quindi compagnie di navigazione, stati bandiera, e di attracco. Le prime di fatti avviano e coordinano procedure e linee di analisi e valutazione, attraverso attività di ispezione e controllo sulle navi, in rispetto ai parametri previsti dal codice. I risultati e le verifiche vengono in seguito raccolti in documenti, necessari sia all'accertamento dell'osservanza della normativa, che all'implementazione dei nuovi contenuti nelle linee di gestione della sicurezza compendiate in volumi e manuali. Inoltre alla compagnia, una volta attestata la sua adesione al codice, viene rilasciato un *certificato* la cui validità permane per cinque anni (http://www.venicemaritimeschool.com/modules/common/fckeditor/filemanager/browse/file_eventi/conferenza271/06_cap._sforza_motia_s.p.a..pdf);

✚ **GMDSS:** il *GMDSS* o *Global Maritime Distress and Safety System*, fu elaborato a partire dalla fine degli anni '80, inizi anni '90, per poi entrare ufficialmente in vigore dal 1995. Tale sistema prevede l'obbligo di dotazione di un'apparecchiatura radio con copertura globale nell'ottimizzazione delle ricezioni di informazioni e di organizzazione dei soccorsi in caso di pericolo. Previsto inizialmente per le navi in costruzione e per quelle già esistenti, oltre che per le navi passeggero su tratta internazionale, il GMDSS fu in seguito esteso anche alle navi passeggero facenti tratte nazionali (http://it.wikipedia.org/wiki/Sistema_mondiale_di_soccorso_e_sicurezza_in_mare).

➤ Ambiente marino: dell'ambiente marino si è già posta menzione nel primo capitolo; in tal senso, la tutela prevista dall'IMO si relaziona al livello di *inquinamento* causato da *incidenti navali*, dallo *smaltimento dei rifiuti* od ancora *emissione di gas*. Per quanto riguarda il primo punto, ricordando il disastro della petroliera di Torrey Canyon, la perdita di petrolio determinante il rilascio di idrocarburi nelle acque provoca effetti deliranti per l'ambiente, e soprattutto per la fauna marina, attraverso la generazione di malformazioni e blocco dello sviluppo in primis di specie come i molluschi (<http://www.geroli.com/blu/imPetrolio.htm>). Il secondo invece è legato ai rifiuti prodotti dalle imbarcazioni, ed al loro sistema di assimilazione ed eliminazione. Più nello specifico tra i rifiuti navali compaiono in genere le acque reflue, ossia le acque il cui già precedente utilizzo ne ha incise la qualità e purezza, spazzatura vera e propria tra cui plastica, bottiglie, vetro, tessuti, organico, ed infine residui del carico, comprendente i resti rimanenti dei materiali caricati sulla nave, che vi permangono anche dopo le operazioni di scarico per venire assimilati alle acque di lavaggio o scarico; trattandosi essenzialmente di materiale già impiegato, od ancor peggio delle rimanenze della merce, il particolare stato e composizione di queste specifiche sostanze è legato al rilascio di agenti tossici e cancerogeni, se non proliferazione di germi e batteri, in particolar modo per quanto concerne i residui organici (<http://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/rifiuti/rifiuti-speciali/particolari-categorie-di-rifiuto/rifiuti-prodotti-dalle-navi>). Infine, l'ultima problematica concerne la diffusione di anidride carbonica, solforata e polveri sottili, dovute all'alto tasso di zolfo contenuto nei combustibili usati a bordo e rilasciato dal motore. Questa divulgazione è legata all'acidificazione delle acque, il cui progressivo incremento impatta sulla vita marina, determinando fra l'altro lo scioglimento dei gusci di lumache o molluschi.

Nella lotta contro l'inquinamento , tra le convenzioni portanti adottato dall'IMO:

- ✚ OILPOL: *OILPOL* , ossia *International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil* fu adottata con la Convenzione di Londra del 1954, per poi entrare in vigore nel 1958. Intendendo per "idrocarburi" elementi come il petrolio greggio e derivati distillati (ossia estratti), tra cui l'olio combustibile e gasolio diesel pesante, oltre che all'olio lubrificante, ossia un composto liquido funzionale alla lubrificazione (procedura di trattamento di componenti meccaniche con sostanze

oleose al fine di incrementarne la fluidità) (http://dizionari.corriere.it/dizionario_italiano/L/lubrificare.shtml), l'OILPOL ne proibisce un loro scarico volontario durante le fasi di carico/scarico materiali o di lavaggio del naviglio, e ne regola il rilascio; più nello specifico questa operazione deve avvenire oltre le 50 miglia nautiche dalla costa per quanto concerne le navi petroliere, e nel punto più distante possibile per gli altri tipi di naviglio. La prima edizione dell'OILPOL del '54 fu in seguito soggetta a varie modifiche nel tempo, rispettivamente nel 1962, 1969 e 1971. In particolar modo la prima, come la matrice era provvista da un Allegato A definente i luoghi di divieto tassativo di scarico, documento che tuttavia fu successivamente abrogato in quanto ritenuto inopportuno; tale abolizione comportò una limitazione legislativa per l'OILPOL, praticamente possibilitata a disciplinare solo la propagazione di idrocarburi per libera scelta e coscienza (http://www.dirittoambiente.net/file/acque_marino_40.pdf);

- ✚ MARPOL: la *MARPOL*, od *International convention for the prevention of pollution from ships* fu principalmente concepita per ovviare al problema dell'OILPOL. Deputato come uno dei trattati internazionali più importanti in materia di inquinamento all'ambiente marino, la MARPOL detiene le sue origini dalla Conferenza internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da navi riunitasi nel 1973 a Londra, e viene ulteriormente aggiornata con il *Protocollo del 1978* adottato con la Conferenza sulla sicurezza delle navi petroliere e prevenzione dell'inquinamento in relazione all'incremento degli incidenti delle petroliere tra il 1976 e 1977; tuttavia vi è da sottolineare come la loro entrata in vigore fu ufficializzata solamente nel 1983, ossia successivamente alla ratifica di 15 stati, rappresentanti il 50% del tonnellaggio mondiale. Criterio che, data la sua scarsa praticità, fu in seguito modificato in adesione sempre del principio del tacito accordo per quanto concerne l'assimilazione di allegati ed emendamenti. La normativa della MARPOL rappresenta un'estensione ulteriore rispetto a quella della OILPOL, sia per la disciplina dei casi di discarica volontaria che per la sua attenzione volta non solo agli idrocarburi, ma anche a tutte le altre sostanze inquinanti arrecanti danni all'ambiente circostante; tra gli scopi perseguiti di fatti la *riduzione ed eliminazione del livello di inquinamento* in mare, per una protezione

dell'ambiente circostante. La MARPOL inoltre si compone di sei allegati legiferanti la profilassi delle specifiche forme di inquinamento, tra cui:

- Allegato I - Norme per l'inquinamento da oli minerali;
- Allegato II - Norme per la prevenzione dell'inquinamento da sostanze liquide nocive trasportate alla rinfusa;
- Allegato III - Norme per la prevenzione dell'inquinamento da sostanze inquinanti trasportate per mare in imballaggi;
- Allegato IV - Norme per la prevenzione dell'inquinamento da liquami scaricati dalle navi;
- Allegato V - Norme per la prevenzione dell'inquinamento da rifiuti solidi scaricati dalle navi;
- Allegato VI - Norme per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico da Ossido di Zolfo e da Ossido di Azoto da scarichi dei motori marini (http://www.dirittoambiente.net/file/acque_marino_40.pdf).

➤ Fattore umano: altro punto cardine su cui si flette l'IMO è il *fattore umano*, ossia l'uomo concepito in quanto agente interattivo nell'ambiente navale. Come visto nel precedente capitolo, I fattori stressogeni concorrono a minare il benessere ed il corretto funzionamento dell'assetto bio-psichico individuale, non che le prestazioni lavorative quotidiane. Ciò contribuisce all'incremento delle percentuali di incidenti od infortuni, in un tipo di contesto il cui assetto e struttura presenta già di per sé diversi agenti di rischio. Tenuto conto di ciò, l'IMO ha adottato nel tempo diversi provvedimenti finalizzati ad un'ulteriore tutela della salute e della vita dei marittimi, e che puntano alla regolazione dei *regimi di addestramento e formazione*; ciò in seno alla convinzione che l'ottimizzazione delle proprie performance, conseguita da un perfezionamento e potenziamento delle proprie competenze e conoscenze professionali, vada di pari passo ad una miglior gestione situazionale ed emergenziale, riducendo così le possibilità di pericolo per sé stessi e gli altri. Tra le convenzioni, le più importanti:

✚ STCW: l'*STCW*, ossia *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* fu emanata nel 1978 e rappresenta la prima Convenzione a carattere

internazionale dettante gli *standard* di *addestramento* e *competenze* richieste ai marittimi, non che di *certificazione* a cui tutti gli stati ratificanti devono ottemperare. La Convenzione ha subito nell'arco della sua vita ben due modifiche; la prima, datata nel 1995 fu effettuata in seguito ad alcune critiche massicce concernenti l'ambiguità di interpretazione di alcuni dettami. Questa nuova versione, alla quale era allegata un annesso, oltre a subire una ri-sistemizzazione interna, attraverso una più chiara ripartizione dei capitoli, fu integrata da leggi maggiormente specifiche. Oltre a questa nuova edizione, nel 1995 fu adottato grazie ad una risoluzione anche il *CODICE STCW*, relativo all'*addestramento*, al *livello di certificazione e di custodia o sorveglianza* dei marittimi. I suoi contenuti ripresero la normativa della già citata Convenzione, ma con lo scopo di precisarla ed illustrarla in maniera più efficace e concisa. Il codice fu diviso in due parti, di cui mentre la A, ribadiva nel dettaglio quelli che erano i requisiti minimi richiesti, con valore vincolante, la parte B era costituita principalmente da avvertenze generali volte a suggerire quelle che potevano essere le strategie più efficaci di adeguamento ed osservanza alla Convenzione. Proprio in virtù di questo fattore, era previsto un sistema di monitoraggio entro il quale gli stati parti erano obbligati a presentare rapporti periodici relativi alle attività svolte in ottemperanza a questi trattati; la documentazione veniva più nello specifico inviata al Segretariato Generale dell'IMO che dopo un'attenta analisi lo sottoponeva all'MEPC. Una seconda versione sia di codice che di Convenzione fu invece elaborata con la *Conferenza di Manila* nel 2010 per poi entrare ufficialmente in vigore nel 2012 con tacito consenso. Questa nuova elaborazione scaturì dalla necessità di aggiornamento della normativa alla luce dei progressi tecnologici in campo, e fu un'occasione per poter estendere ulteriormente la legislazione attraverso la prescrizione di nuovi standard. Tra di fatti le innovazioni introdotte:

- Miglioramento dei sistemi di prevenzione di atti fraudolenti, come l'erogazione di certificati ed altri documenti falsi od illegali, mediante un potenziamento delle strategie di monitoraggio;
- Aggiornamento dei parametri relativi alle ore di sonno e di riposo, e della normativa relativa all'abuso di alcool e droga;
- Revisione degli standard di salute e vigore fisico del personale;

- Rilascio di nuove certificazioni;
- Rinnovo dei parametri e requisiti di addestramento in base all'inserimento delle nuove tecnologie, come i sistemi informativi e le carte elettroniche;
- Inserimento di nuovi standard relativi alla sensibilizzazione all'ambiente marino circostante, alla leadership ed al team work;
- Aggiornamento dei tipi di competenze richieste per chi lavora a bordo di navi tra cui petroliere e chimichiere o gasiere;
- Emanazione di nuovi parametri di addestramento e formazione, nell'incremento della propria preparazione nell'affronto di situazioni di emergenza od attacco;
- Introduzione di tecnologie moderne come l'apprendimento e-learning;

Strutturalmente la Convenzione STCW, come definito precedentemente è ripartita in diversi capitoli, ossia:

- CAPITOLO I:Avvertenze generali;
- CAPITOLO II:Sezione di coperta
- CAPITOLO III:Reparto motore;
- CAPITOLO IV: Comunicazioni radio e personale radiotelefonico;
- CAPITOLO V: Requisiti di addestramento speciale per personale su specifiche tipologie di navi;
- CAPITOLO VI: Emergenza, sicurezza occupazionale, cure mediche ;
- CAPITOLO VII:Certificazioni alternative;
- CAPITOLO VIII: Sorveglianza

(<http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/Default.aspx>).

Facendo di certificazione ed addestramento i suoi due perni, tra le tipologie di attestazioni richieste al personale marittimo, ed ottenute generalmente nel corso del loro lavoro o dell'addestramento, l'STCW vi include:

- Certificato di Competenza(CoC): Il certificato di competenza è un documento chiave dichiarante la qualificazione del singolo, quindi il grado di occupazione, la sua sfera di competenza, i limiti operativi, oltre che ad altre eventuali abilità tecniche. Tale documento viene rilasciato dall'amministrazione marittima, previa

precedente esami, che includono tra le altre cose la presentazione da parte del marittimo di altre certificazioni propedeutiche e precedentemente ottenute da altri corsi di addestramento;

- Approvazione dello Stato bandiera: queste attestazioni sono necessarie per coloro che svolgono attività su una nave, la cui nazionalità della bandiera battuta è differente rispetto a quella di rilascio del CoC. L'approvazione dello Stato bandiera di fatti è un documento di accettazione da parte di questo, in seguito al riconoscimento del certificato di competenza;
- Discharge Book e Testimonianze di servizio in mare: l'ottenimento di certificazioni richiedono adeguati livelli di servizio in mare nel raggiungimento delle specifiche competenze ed abilità tecniche. Discharge Booke e testimonianze di servizio in tal senso diventano funzionali nella registrazione e monitoraggio del personale in prova. Più nello specifico, il primo segna i periodi e le date in cui vengono svolte le attività, il nome e le caratteristiche pregnanti dell'imbarcazione (come tonnellaggio, etc); il secondo invece oltre che assimilare i dati già forniti dal primo, sottolineano la condotta del soggetto, attraverso il suo posizionamento all'interno di una scala ("buono", "poco buono", "non buono") a seconda dell'indicatore di riferimento (relativo ad esempio al livello di sobrietà, di puntualità, capacità tecnica e così via), integrati a pareri degli ufficiali;
- Certificati aggiuntivi: i certificati aggiuntivi rappresentano documenti attestanti le competenze più specializzate dei singoli, come il salvataggio, dimestichezza nelle petroliere, fronteggiamento degli incendi e così via. Tali attestazioni vengono rilasciate in seguito ad un corso *MET (Maritime Education and Training)* a nome dell'Amministrazione Marittima interessata a quel centro particolare di addestramento;
- Certificato medico: il certificato medico può essere in genere erogato dal medico di base, la sua funzione è quella di valutare un livello di salute accettabile ed ottemperante gli standard richiesti.

L'addestramento invece viene generalmente svolto nei MET, ossia centri di educazione ed addestramento, avviati dall'IMO e diffusi in tutto il mondo,

funzionali per l'appunto alla preparazione del personale circa le mansioni da svolgere sulle navi. Questi siti, ripartiti generalmente tra corsi brevi e corsi lunghi, si differenziano tra di loro sul livello di offerta proposto. Più nello specifico, una prima tipologia di MET, costituita per lo più da soggetti di derivazione nazionale, si occupa di corsi (di lunga durata) afferenti alla sezione ponte o sala macchine, ed accessori (di breve durata), tra cui ad esempio relative alle cure mediche. La formazione prevista dal secondo tipo di MET è invece indirizzata ai lavori portuali, od alle aree di tempo libero (aree ludiche, etc), ed all'ottenimento del CoC, mentre la sua frequentazione è caratterizzata da percentuali eque di individui sia nazionali che non. Infine l'ultimo tipo è dedito alla formazione di ufficiali e quindi alla pianificazione di corsi tendenzialmente più lunghi oltre che di CoC. In applicazione di quanto statuito in precedenza, tutti i corsi generalmente prevedono per una loro ammissione Testimonianze di servizio, o libri di assolvimento od ancora altri documenti come Carte di identità o passaporto. Corsi lunghi e CoC oltre a questi prevedono altre certificazioni "preparatorie" come quelle accessorie (<http://www.sirc.cf.ac.uk/Uploads/Symposium/Symposium%20Proceedings%202005.pdf>);

- Cooperazione tecnica: per *cooperazione tecnica* si intende un'intesa tra due o più parti collaboranti tra di loro nel reciproco sostegno. Nel dichiarare questa come uno dei suoi scopi principali, l'IMO si impegna nel fornire *sostegno* ed *assistenza* ai governi, in particolar modo quelli che presentano carenza di risorse o conoscenze (esempio emblematico i governi locali africani) nell'implementazione delle convenzioni internazionali IMO all'interno della propria legislazione locale. Questo piano di supporto si innesta in primo luogo alla luce di un miglioramento dei livelli di sicurezza e di prevenzione di inquinamento e contaminazione che la sensibilizzazione e presa di coscienza, non che di formazione su specifiche questioni può comportare. In secondo luogo, attraverso la *risoluzione A.1006*, elargita in seguito allo studio ed osservazione delle raccomandazioni della 56esima e 57esima sessione del Comitato di Cooperazione Tecnica, viene sancito ufficialmente il legame tra i *Programmi di cooperazione tecnica integrata* e gli *obiettivi del nuovo Millennio*. Senza

dimenticare di fatti che l'IMO rappresenta un'agenzia delle Nazioni Unite, ne ingloba in sé gli scopi, ossia:

- ✚ L'annullamento delle forme di povertà estrema;
- ✚ L'accessibilità equa ed universale dell'istruzione primaria;
- ✚ La parità dei sessi e la promozione dell'emancipazione femminile;
- ✚ Riduzione della mortalità infantile;
- ✚ Miglioramento della salute, in particolar modo quella delle madri;
- ✚ Fronteggiamento ed abbattimento di malattie quali HIV, AIDS e malaria;
- ✚ Sostegno ed assicurazione della sostenibilità ambientale;
- ✚ Definizione di un sistema di partnership finalizzato allo sviluppo economico mondiale;

Come si può notare, i punti qui elencati, in particolar modo gli ultimi, rientrano fra i focus portanti dell'IMO; il collegamento fra gli obiettivi del nuovo Millennio ed i Programmi di cooperazione tecnica danno modo di fatti all'organizzazione di occuparsi dei piani di sensibilizzazione e supporto, in particolar modo a specifiche realtà, creando così equilibrio tra azioni di sviluppo sociale e culturale locale e di analisi e controllo dei rischi e pericoli, non che maggior stabilizzazione della salute e stato sia ambientale che umano. Il Programma di cooperazione tecnica integrata ha avuto inizio negli anni '60 per poi successivamente subire revisioni e modifiche da parte del Comitato Tecnico di Cooperazione dell'IMO fino al decennio scorso; il risultato è un quadro politico, delineante linee funzionali alla sua articolazione e realizzazione, tra cui:

- ✚ Il ruolo attivo dei paesi beneficiari nell'attuazione del programma;
- ✚ Osservazione delle normative IMO nella sua costruzione;
- ✚ Promozione delle risorse umane, senza alcuna distinzione di sesso e delle istituzioni portanti dell'industria marittima;
- ✚ Promozione della collaborazione con i paesi in via di sviluppo;

- ✚ Costituzione di una partnership tra IMO e governi, oltre all'incentivazione dei piani di finanziamento per queste attività;
- ✚ Mobilitazione di risorse regionali per l'assistenza tecnica;
- ✚ Coordinazione del programma rispetto ad interventi già attivi in altri paesi volti allo sviluppo del settore marittimo, in funzione di una massimizzazione degli sforzi e dei vantaggi per tutte le parti;
- ✚ Adozione di sistemi di monitoraggio nella verifica degli effetti e dell'osservazione del programma;

La cooperazione viene concretata anche tra assetto normativo e forze locali ed internazionali; in tal senso menziono qui l'intervento pianificato dalle Nazioni Unite nel raggiungimento dello sviluppo sostenibile, di cui l'IMO ne porta le veci in ambito marittimo.

Più nel dettaglio, i suoi focus:

- ✚ Riduzione dell'emissione di CO2 delle navi;
- ✚ Sviluppo di nuove tecnologie;
- ✚ Favorire la formazione marittima;
- ✚ Incrementare i livelli di sicurezza;
- ✚ Migliorare la direzione del traffico marittimo (<http://www.imo.org/OurWork/TechnicalCooperation/Pages/Default.aspx>).

Come è facilmente deducibile, la normativa IMO presenta una forte complessità ed articolazione rivolta in realtà ad un perseguimento efficiente dei propri obiettivi. Nel monitorare ulteriormente l'applicazione delle proprie convenzioni e trattati e codici, l'IMO ha introdotto i *MOU*. Per *MOU* o *Memorandum of Understanding*, si intende un accordo stipulato tra due o più parti le quali, alla luce della condivisione di interessi, concordano tra loro linee comuni di azione. Nel settore navale i *MOU* vengono adottati in seno al principio del *Port State Control*, che attribuisce ad ogni Stato il potere di compiere verifiche sui navigli di approdo nel proprio territorio nella conferma della loro osservazione alla normativa in materia di sicurezza e prevenzione all'inquinamento. Nel mondo sono presenti dieci *MOU*, ossia:

- Paris *MOU* per l'Europa ;
- Tokyo *MOU* per l'Asia e l'Oceano Pacifico;

- US Guardia Costiera per gli Stati Uniti;
- Accordi di Viña del Mar per l'America Latina;
- Mediterranean MOU;
- Indian Ocean MOU Per l'Oceano Indiano;
- Caribbean MOU Caraibi;
- Abuja MOU per l'Africa Occidentale e Centrale;
- Black Sea MOU per le regioni del Mar Nero;
- GCC MOU / Riyadh MOU per gli Stati Arabi.

Ciascuno di loro, come è ben intuibile dall'elenco riportato qui sopra, è costituito dagli stati appartenenti ad una precisa area geografica, i quali, in ottemperanza alle normative e convenzioni IMO in materia di ispezione e controlli, vi adeguano le proprie regole procedurali e standard. E' da sottolineare come i parametri presentati dal MOU statunitense eccedano in genere quelli previsti dalla legislazione internazionale, tant'è che a differenza degli altri, qui la Guardia Costiera si sposta addirittura fino in alto mare per effettuare controlli.

Tra gli scopi del Memorandum of Understanding of Port state Control:

- Armonizzazione delle procedure dei controlli portuali, attraverso una maggior attenzione alle ispezioni;
- Accertamento dello stato della nave, in relazione alle condizioni e dell'imbarcazione e del personale;
- Verifica dell'effettiva applicazione di normative internazionali quali MARPOL e SOLAS;
- Lotta contro le navi sub-standard e battenti bandiere terze (Sacchetto, 2009 pag 153-155).

Tale regime impone il controllo dei paesi di almeno il 25% dei navigli attraccanti in porto, questi scelti dall'ispettore in relazione al loro *profilo di rischio (target factor)*; questo viene definito "alto", "medio" o "basso", sulla base di una combinazione di dati relativi alla tipologia di nave, all'età, tonnello, performance e prestazione in merito allo Stato bandiera ed alla compagnia, e numeri di fermi pregressi a cui è già stata sottoposta, calcolato e disponibile grazie ad un sistema informatico in cui vengono raccolti i rapporti degli ufficiali Port State Control. Oltre a questa piattaforma inoltre, le informazioni sopra citate vengono segnalate anche al data base afferente alla propria organizzazione. In caso di gravi deficienze riscontrate nel momento del monitoraggio in loco, l'imbarcazione può essere trattenuta od addirittura bandita e quindi totalmente allontanata

rispetto alle regioni annesse a quel MOU.

Figura 4.1

STATO BANDIERA	N. DETENZIONI	N. ISPEZIONI
Panama	35	276
St. Vincent	16	75
Albania	17	58
Georgia	15	30
Malta	12	183
Slovacchia	3	21
Comoros	6	18
Russia	4	40
Turchia	17	135
Siria	8	18
Cipro	4	57
Liberia	4	16
Cambogia	7	19
Sierra Leone	14	28
Ucraina	4	24
Antigua e Barbuda	7	98
Bahamas	4	64
Grecia	5	101
St. Kittis e Nevis	5	10
Singapore	1	21
Dominica	1	4
Repubblica Democratica Corea	2	2
Isole Marshall	1	46
Azerbaijan	1	3

Belize	4	20
Hong Kong	1	39
Isole Cayman	1	8
Moldavia	2	3
Danimarca	1	21
Antilles Netherlands	4	20
Croazia	2	39
Egitto	2	3
Tunisia	1	8
Arabia Saudita	1	3
Lebanon	1	3
Latvia	1	3
Montenegro	3	9
Olanda	1	41
Algeria	2	7
Vietnam	1	3
Spagna	1	20

La Figura 4.1 sopra riportata, mostra i numeri di ispezioni e trattenimenti dei navigli per opera del MOU di Parigi nel 2008. Nonostante questa circoscrizione, i dati illustrati si rivelano comunque importanti in quanto consentono di riflettere sui livelli di distribuzione dei navigli sub- standard o non conformi alle convenzioni. Indicativa è la posizione di Panama, sottoposta a ben 35 detenzioni e 276 ispezioni, riconfermandosi come nazionalità maggiormente impiegata in quanto Stato bandiera, non che asserente condizioni vantaggiose per gli armatori ma non ottemperanti ai parametri internazionali. Impressionante è il suo scarto rispetto a paesi quali St Vincent ed Albania presentanti comunque elevati numeri di detenzione, e gli altri. A livello di ispezioni invece, Panama è seguita da Grecia e Turchia (<http://guardiacostiera.it/servizi/documents/sicurezzanavigazione/RapportoAnnuale08.pdf>).

4.4 Falle del sistema

In questo capitolo sono state evidenziate quelle che sono le forme di tutela a livello legale, di cui può usufruire il marittimo. La complessità della normativa non farebbe intendere alcun dubbio riguardo alla validità del sistema, seppur diverse falle purtroppo sussistano. A partire dall'ITF, che come illustrato nella prima parte, rappresenta il principale e primo ente di riferimento della forza lavoro marittima. Dalla sua origine sino ai giorni nostri, l'International Transport Federation ha subito un incremento di iscrizioni da parte dei sindacati locali, in particolar modo negli anni '90, tanto da estendersi a paesi quali Russia, Sud Africa India e Corea del Sud. In quanto attore internazionale, i suoi interventi, volti all'avviamento di reti di ispezioni e supporto, disciplinati e legalizzati attraverso la stipula di accordi, ha consentito solo nell'anno 2000 il monitoraggio di ben 9.400 navi, l'83% delle quali battenti bandiere di comodo. L'immagine così solida che potrebbe emergere dell'ITF non è tuttavia così difficilmente offuscabile, tenendo conto di alcune ambiguità di fondo che ne contraddistinguono l'assetto interno. Partendo dalla sua struttura organizzativa, costituita da una sede operativa centrale, sita a Londra, e sindacati affiliati ed ispettori operanti prettamente a livello locale. È da evidenziare in prima istanza come, il numero di questi ultimi, aggirante tra le 130 unità, attive in 43 paesi segni già un primo dislivello fra disponibilità di personale e quantitativo effettivo di imbarcazioni che attraccano, e quindi di lavoro da effettuare. In aggiunta a ciò, un'altra aggravante è costituita dal numero limitato di ispezioni consentite per ciascun agente dalla normativa, da cui ne consegue una diretta sottrazione di alcune imbarcazioni alle procedure di controllo. Una seconda istanza invece è data dal ruolo e soprattutto posizione dei sindacati affiliati in merito alla lotta perseguita dall'ITF contro le bandiere di convenienza, attraverso come visto precedentemente, la stipula di contratti collettivi nel tentativo di regolarizzarle. Il livellamento salariate agli standard prefissati dall'ITF, quale diritto rivendicato dall'Organizzazione, comporta d'altro canto un automatico innalzamento del valore del soggetto, e di conseguenza un abbassamento del suo livello di competitività. Ecco che la tensione tra un sistema internazionale di reclamo e pretesa si instaura contro gli interessi dei paesi fornitori di manodopera, di cui i governi, come affrontato nei precedenti capitoli, sono i primi a spingere per l'assunzione di questi, in virtù di un ritorno economico; questo contrasto si riverbera anche tra i sindacati locali, non sempre in così pieno accordo tra di loro. Tale situazione, dà il via infatti ad una duplice linea reattiva: da un lato, vengono erogati finanziamenti da parte dell'ITF a quelle

associazioni interessate alla continuità di questa lotta, dall'altro sono continuamente siglati accordi sub standard tra armatori e quei sindacati locali propensi piuttosto al mantenimento di un regime protezionistico. Ciò diede vita, in particolar modo negli anni '70, alla produzione di un *doppio registro*: il primo ottemperante gli standard ITF ed impiegato nei porti in cui la presenza degli ispettori era più preponderante; il secondo presentante invece i salari effettivamente decisi ed utilizzati in quei punti in cui minori se non nulle sono le reti di monitoraggio. Sistemi di raggiro della normativa concorrenti al continuo fluire di navi sub standard ed al permanere di condizioni di lavoro estreme. La furbizia di alcuni armatori si instagliava di fatti proprio nella loro espressiva volontà di redigere intese con sindacati locali ed ITF, al fine reale di evitare eventuali noie e poter agire sotto banco (sacchetto, 2009 pag. 131-135).

Altro punto debole è costituito dai livelli di sindacalizzazione degli stati, non che di validità dei sindacati locali e degli effettivi controlli portuali. Come definito nei precedenti capitoli, la libertà di associazione ed unione è in alcuni paesi contrastata se non severamente punita dai governi locali; esempio emblematico è la Turchia, dove sono previsti in questi casi licenziamenti. Queste forme di terrorismo psicologico e minaccia, limitano se non precludono tassativamente al contatto con gli agenti ITF ed il personale, ostacolando così controlli ed ispezioni e di conseguenza la verifica e denuncia di potenziali situazioni di violazione dei diritti; anche nei casi di avvenuto contatto di fatti, i marittimi spesso tacciono le loro condizioni, consapevoli che un'eventuale "parola di troppo" può compromettere la loro posizione. Tale quadro viene ulteriormente aggravato dalla debolezza, corruzione e contraddittorietà interne di unioni sindacali presenti in alcuni paesi, e sul cui aiuto e supporto quindi non si può troppo contare; esempio emblematico sono nazioni come Georgia ed Ucraina o Bulgaria, in cui le due tipologie sindacali maggiori sono in mero contrasto fra di loro. Infine, le "visite ispettive accomodanti" o "porti di comodo"; questi due concetti fanno perno sul carattere superficiale con cui avvengono le ispezioni, forte anche dal fatto che manchi in questi punti una rete sindacale efficacemente organizzata. Esempio emblematico sono proprio le coste del Mar Nero, a conferma dei paesi sopra menzionati. Ambiguità ad ogni modo sempre concorrente all'elusione dei controlli ed al passaggio inosservato di navi sotto gli standard. Ulteriori precarietà vengono create dalle normative afferenti ad organi quali IMO ed ILO. Il problema principale di fatti, non è dato tanto dalla mancanza di legislazioni, quanto dalla loro *complessità*, comportante per lo più eccessi burocratici. Basti pensare alle regole relative all'entrata in vigore di convenzioni quali SOLAS e MARPOL, legate all'adesione di una percentuale di stati rappresentanti uno specifico quantitativo di tonnellaggio; procedure simili, comportando negli anni

rallentamenti procedurali ed operativi, sono stati ovviati, come visto in precedenza dal principio del tacito consenso. Altro elemento da non sottovalutare è l'effettiva ed immediata ratifica delle convenzioni da parte degli stati; sempre facendo riferimento a SOLAS e MARPOL ad esempio, queste fino agli anni 2000 non furono siglate da paesi quali Panama, Bahamas, Malta, Cina, Singapore e Filippine; ricordo che Panama è lo Stato di cui si batte maggiormente bandiera per via della normativa altamente flessibile e conveniente, mentre soprattutto gli ultimi tre rientrano tra i primi fornitori di forza lavoro marittima. I loro ritardi, volti al mantenimento delle loro posizioni ed interessi a proseguire in condizioni vantaggiose per sé, concorrono all'incremento delle difficoltà nella gestione di navi sub standard. Infine, l'ultimo punto è dato dall'effettiva verifica dell'osservanza da parte degli stati alla normativa internazionale svolta dal MOU; spesso e volentieri è stata di fatti riscontrata superficialità in tal senso, dovuta più alla richiesta e presentazione dei certificati e documenti previsti, che al livello effettivo di benessere e salute mostrato dai marittimi. Tale aspetto generalmente è connesso alla preparazione prettamente tecnica di chi svolge le ispezioni, non che scarsa sensibilizzazione a determinane tematiche (Sacchetto, 2009 pag 135).

CONCLUSIONI

A dimostrazione di quanto accennato nell'introduzione, la realtà dei marittimi vissuta sulle navi mercantili rappresenta solo la punta di un iceberg, retto da un complesso ben più vasto rispetto a quanto effettivamente si suppone di sapere. Il cosiddetto "spazio di vita" di chi lavora sulle navi è difatti circoscritto materialmente e temporalmente al naviglio ed alle sue regole, contenute a loro volta all'interno di una cornice internazionale volte ad un loro disciplinamento. Un sistema "multistrato" ed eterogeneo, di cui scopo di questo elaborato è stato la sua scomposizione analitica. Su di fatti un primo piano "intermedio" possono essere collocati armatori e compagnie; la loro evoluzione nel tempo, non che l'accrescimento del loro peso e potere all'interno del settore navale fa di queste, figure perno, in quanto prime effettivamente nella stabilizzazione dell'assetto amministrativo ed organizzativo effettivo navale. A partire dalla purtroppo incrementata libertà di scelta della bandiera battuta e di decisione del proprio equipaggio; è in uno scenario del genere che bandiere di convenienza e secondi registri vengono utilizzati al fine di minimizzare i costi ed aumentare i propri profitti. È principalmente sulla base di queste scelte che iniziano così a strutturarsi le condizioni contrattuali ad e definirsi le principali nazionalità prime fornitrici di forza lavoro. Agenti collocabili pressappoco sullo stesso livello, ed influenti seppur in "seconda battuta", le condizioni dei marittimi, i governi locali. Come definito nell'elaborato la posizione rivestita da questi soggetti si rivela nella realtà molto più strana di quanto non si pensi; questi di fatti vengono considerati dalla normativa internazionale generalmente delle risorse da sfruttare per lo più durante le situazioni di emergenza come l'abbandono della nave. Nella concretezza dei fatti tuttavia i governi sono tendenzialmente i primi a "sparire" in questi casi, ma allo stesso tempo i primi ad insistere sull'assunzione di forza lavoro locale, imponendo di fatto la propria influenza nella stesura del contratto dei propri connazionali. La loro presenza in questi particolari momenti assicura infatti ai governi il controllo sul mantenimento del valore del singolo a livelli bassi, ciò funzionale ad un'agevolazione al suo reclutamento. Tali azioni, come statuito vengono mosse dal rientro economico che questa forza lavoro potenzialmente offrirebbe. In contrapposizione ad armatori e governi, le associazioni sindacali e l'ITF. Già ampiamente descritto in precedenza, l'ITF rappresenta uno degli enti più influenti ed importanti sulla scena internazionale nella tutela delle condizioni di vita e lavoro dei marittimi. Ricordo la sua partecipazione ad altri essenziali organi di carattere internazionale come l'ILO, il suo modus operandi a livello capillare che consente di attivare linee operative e gestionali da livello macro a

livello micro (come le ispezioni circoscritte a specifici porti e navigli), ma soprattutto i suoi numerosi interventi volti alla definizione di standard e parametri, per un'omogeneizzazione, il più possibile dei termini contrattuali. Questi suoi punti di forza, sanciti attraverso la stipula di accordi con l'armatore e la compagnia e/o l'equipaggio, concorrono anch'essi a determinare le condizioni effettive della forza lavoro marittima, assicurandosene più che altro una loro corretta salvaguardia e protezione. Azione tuttavia alla fine minata e dalle falle interne all'ITF, e dalle consolidate strategie di raggirio delle compagnie, eludenti altri agenti afferenti anche alle Nazioni Unite quali ILO ed IMO. Il loro eccesso di normativa, burocratizzazione non che lentezza nelle tempistiche di una loro effettiva applicazione fa di questi una cornice abbastanza precaria, tale per cui non sempre ed in maniera totale ci si può affidare. All'interno di tutto ciò, il marittimo, la cui unica intenzione è quella di guadagnare qualcosa per il mantenimento di sé e della propria famiglia; unico accenno di reale nobiltà ed umiltà, all'interno di un contesto, nella sua sostanza guasto e corrotto, che le schiacciano a propria discrezione, e le cui forme di aiuto, laddove presenti, non riescono ad ogni modo a sradicare in toto il "marcio" di base. La difficoltà nel muoversi in uno scenario così intricato non facilita certo lo studio in merito ad eventuali risposte. Probabilmente, tra i soggetti più papabili su cui investire in tal senso, potrebbero essere i governi locali e l'ITF. I primi in particolar modo, potrebbero essere riproposti in quanto risorsa benefica su cui focalizzare un piano di sensibilizzazione e ristrutturazione; come descritto nella tesi, tendenzialmente i paesi primi fornitori di manodopera fanno parte dei cosiddetti paesi in via di sviluppo, ossia quelli contrassegnati da un basso stile di vita, a ridosso di un alto tasso di disoccupazione e povertà, motivi portanti incentivanti proprio questi governi all'occupazione nel settore navale della propria forza lavoro. Questi particolari tratti potrebbero in tal senso costituire delle prime basi per riflettere su un'operazione di fronteggiamento delle problematiche orbitanti queste nazioni, finalizzate ad un loro recupero e risanamento in termini in primis economici e sociali. In quest'ottica, come descritto prima, già un primo passo lo sta svolgendo l'IMO con i suoi Programmi di cooperazione tecnica, volti ad un abbattimento dei livelli di povertà, per un innalzamento di quelli concernenti l'occupazione. Questo tipo di rivalorizzazione economica potrebbe essere in seguito accompagnato da un piano di altrettanta rivalorizzazione sociale e culturale, per una presa di coscienza di quelli che sono i valori le potenzialità dell'uomo, l'importanza della realizzazione ed espressione del sé, e dei propri bisogni e dei propri diritti. Relativamente all'ITF invece, il suo peso internazionale potrebbe subire un'ulteriore potenziamento, a partire dalla volontà di chiarificazione e risoluzione di quelle incoerenze interne

delle quali si è consapevoli. Come descritto nel quarto capitolo di fatti, l'efficacia operativa del sindacato internazionale dei trasporti viene tendenzialmente intralciata e dall'esiguo numero di ispettori, e dalle contrapposizione ideologiche o corruzione di associazioni sindacali affiliate. In un'ottica di questo tipo si può eventualmente pensare in primo luogo ad un ampliamento dell'organico, in linea teorica proporzionale ad un incremento del quantitativo di navigli ispezionati, non che controllo e monitoraggio delle navi sub standard e delle condizioni di lavoro dei marittimi. In secondo luogo invece, potrebbero essere perfezionate le misure di osservazione di applicazione della normativa da parte delle unioni sindacali locali affiliate all'ITF, per una segnalazione di eventuali incongruenze o del loro effettivo stato di affidabilità. La divulgazione di questi dati sia tra gli agenti ispettori che tra i marittimi stessi dovrebbe concorrere così ad un evitamento diretto dagli elementi più precari o corrotti, contribuendo ad un miglioramento operativo dei sindacati più "onesti" e ad una maggior rassicurazione sulle sorti del singolo. Mi rendo personalmente conto che, un'eventuale implementazione dei piani appena abbozzati, ma così come ritengo essere anche di altre potenziali ipotesi, non sia né di immediato e facile innesto, né tanto meno possa di certo garantire risultati a breve raggio. L'investimento sui governi locali potrebbe nel complesso rappresentare un iniziale punto di svolta, se non che, la Globalizzazione disciplinante i mercati, nella realtà dei fatti, frenerebbe o modulerebbe ad un certo punto, questo potenziale percorso di recupero, in primis quello incentrato su una riqualificazione della propria vita e dei propri diritti, dando magari vita così a nuove strategie di adattamento, la cui legalità potrebbe rimanere comunque opinabile. Viceversa, l'incremento del personale e dei controlli degli affiliati ITF potrebbero comportare un miglioramento delle strategie di monitoraggio ed ispezione, seppur non riuscirebbero comunque a denunciare in maniera estensiva tutte le forme di abuso e sfruttamento; consolidato infatti e purtroppo rafforzato con la sua perpetuazione negli anni quel sistema di coercizione fisica e psicologica, che impone totale silenzio sulle condizioni degradate vissute dai marittimi, in cambio di un mantenimento della loro posizione a bordo. Lo scontro con un assetto, immorale ed articolato per sua stessa natura ed un contesto economico odierno votato alla competizione ed efficienza complicano così l'integrazione non che efficacia effettiva risolutiva di eventuali risposte, conservando in concreto quello scenario degradante in cui il marittimo viene continuamente manipolato e denigrato.

BIBLIOGRAFIA

- (2009), "La navigazione nel Medioevo e nel Rinascimento" in *ariannascuola.eu*.
<http://www.ariannascuola.eu/ilfilodiarianna/it/storia/dinamiche-e-problemi/la-navigazione-nel-medioevo/68-la-navigazione-nel-medioevo-e-nel-rinascimento.html>;
- (A cura di) Mascitelli, E. (1977), *Dizionario dei termini marxisti*, Vangelista, Milano;
- (A cura di) Rovere, E. (2008) "La navigazione". (Ultimo accesso: 4 Giugno 2015).
[www.bruzz.net/diritto /lavori/la%20navigazione.doc](http://www.bruzz.net/diritto/lavori/la%20navigazione.doc);
- A cura di Fogliani, E. "Codice della navigazione". (Ultima modifica: 4 Settembre 2012).
<http://www.fog.it/legislaz/cn-0265-0322.htm>;
- A cura di Rovito, C. (2008), " L'inquinamento atmosferico provocato dalle navi: analisi e approfondimento della connessa normativa internazionale e comunitaria" in *diritto ambiente.net*. http://www.dirittoambiente.net/file/acque_marino_40.pdf;
- Amante, M.S.V. (2003), "Philippine Global Seafarer: a Profile" in *sirc.cf.ac.uk*.
<http://www.sirc.cf.ac.uk/Uploads/Publications/Philippine%20Global%20Seafarers%20A%20Profile.pdf>;
- Amenta, F., Molino, I., Carotenuto, A., "Lo stress della gente di mare: i risultati di una ricerca italiana" in *telemeditalia.it*. [http://www.telemeditalia.it/ it/ej-sanita/content/detail/0/180/3279/lo-stress-della-gente-di-mare-i-risultati-di-una-r.html?edition=20062#.VW35tk_tmko](http://www.telemeditalia.it/it/ej-sanita/content/detail/0/180/3279/lo-stress-della-gente-di-mare-i-risultati-di-una-r.html?edition=20062#.VW35tk_tmko);
- Andrea, C. (2012), "Sabbiatura: tutte le tecniche e le applicazioni". (Ultimo accesso: 3 Giugno 2015). <http://www.geometri.cc/sabbiatura-tutte-le-tecniche-e-le-applicazioni.html>;
- Arpa.veneto, "Rifiuti prodotti dalle navi". (Ultimo accesso: 6 Giugno 2015).
<http://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/rifiuti/rifiuti-speciali/particolari-categorie-di-rifiuto/rifiuti-prodotti-dalle-navi>;
- Bailey, N. (2005), "Training, Technology and AIS: looking beyond the box" in *sirc.cf.ac*.
<http://www.sirc.cf.ac.uk/Uploads/Symposium/Symposium%20Proceedings%202005.pdf>;
- Bailey, N., Ellis, N., Sampson, H. (2010), "Safety and Perception of Risks: a Comparison between respondent perceptions and recorded accident data" in *sirc.cf.ac.uk*.

- <http://www.sirc.cf.ac.uk/uploads/in%20house/Perceptions%20of%20risk,%20accident%20data.pdf>;
- Baulk, S., Reyner, L. (1998), “Fatigue in ferry crews: a Pilor study” in *sirc.cf.ac.uk*.
<http://www.sirc.cf.ac.uk/uploads/publications/Fatigue%20in%20Ferry%20Crews.pdf>;
 - Collegiocapitani.com, “Convenzioni internazionali e norme nazionali per la sicurezza della nave,della navigazione,della vita umana in mare”. (Ultimo accesso: 7 Giugno 2015).
http://www.collegiocapitani.com/file_collegio_capitani/001%20%20Sintesi%20lps%20Cod e%20%20tratto%20dal%20libro%20Captains%20Handbook.pdf;
 - Cril.it, “Unità di carico”. (Ultimo accesso: 7 Giugno 2015). <http://www.cril.it/imballaggi-di-trasporto/unita-di-carico/>;
 - De robertis lex, “Noleggio di nave”. (Ultimo accesso: 4 Giugno 2015). http://www.derobertislex.com/pubblicazioni_files/noleggio%20odi%20nave.pdf;
 - Dizionari.corriere, “Lubrificare”. (Ultimo accesso: 6 Giugno 2015).
http://dizionari.corriere.it/dizionario_italiano/L/lubrificare.shtml;
 - Dizionari.corriere, “Sciopero”. (Ultimo accesso: 5 Giugno 2015). http://dizionari.corriere.it/dizionario_italiano/S/sciopero.shtml;
 - Dizionari.Corriere, “Sovraffollamento”. (Ultimo accesso: 5 Giugno 2015).
http://dizionari.corriere.it/dizionario_italiano/S/sovrappollamento.shtml;
 - Dizionari.corrieri, “Rumore”. (Ultimo accesso: 5 Giugno 2015).
http://dizionari.corriere.it/dizionario_italiano/R/rumore.shtml;
 - Ellis, N., Sampson, H., Acejo, I., Tang, L., Turgo, N., Zhao, Z.(2012), « Seafarer Accomodation on Contemporary Cargo Ship » in *sirc.cf.ac.uk*.
http://www.sirc.cf.ac.uk/Seafarers'_Working_and_Living_Conditions.aspx;
 - Enciclopedia Treccani, “Motrice a vapore”.(Ultimo accesso: 3 Giugno 2015).
<http://www.treccani.it/enciclopedia/motrice-a-vapore/>;
 - Enciclopedia Treccani, “Poppa”.(Ultimo accesso: 3 Giugno 2015).
<http://www.treccani.it/enciclopedia/poppa/>;
 - Enciclopedia Treccani,“Paratia”.(Ultimo accesso: 3 Giugno 2015).
<http://www.treccani.it/vocabolario/paratia/>;
 - Epicentro, “Malattie croniche”. (Ultima modifica: 11 Maggio 2015). <http://www.epicentro.iss.it/temi/ambiente/ambiente.asp>;
 - Furia,D. “Diritto internazionale del mare”. (Ultimo accesso:4 Giugno 2015).
http://xoomer.virgilio.it/daniele.difuria/Diritto_Html/Diritto%20Romano/inthtm/mare.htm;

- Gekara,V. (2008), “Globalisation, State strategies and the shipping Labour Market , the UK’s Respons to Declinig Seafaring Skills” in *sirc.cf.ac.uk*.
<http://www.sirc.cf.ac.uk/Uploads/Thesis/Gekara.pdf>;
- Genoaportcenter, “Aspetti fisici della navigazione”. (Ultimo accesso: 4 Giugno 2015).
<http://www.genoaportcenter.it/Pagina.aspx?idPag=104>;
- Genoaportcenter, “Il container”. (Ultimo accesso: 4 Giugno 2015). <http://www.genoaportcenter.it/Pagina.aspx?idPag=103>;
- Genoaportcenter, “L’equipaggio della nave da carico”. (Ultimo accesso: 4 Giugno 2015).
<http://www.genoaportcenter.it/Pagina.aspx?idPag=117>;
- Genoaportcenter, “Le bandiere di comodo”. (Ultimo accesso: 5 Giugno 2015).
<http://www.genoaportcenter.it/Pagina.aspx?idPag=108>;
- Genoaportcenter, “Navi da carico”. (Ultimo accesso: 4 Giugno 2015).
<http://www.genoaportcenter.it/Pagina.aspx?idPag=102&AspxAutoDetectCookieSupport=1>;
- Genoaportcenter, “Tipi di nave da carico”. (Ultimo accesso: 4 Giugno 2015) .
<http://www.genoaportcenter.it/Pagina.aspx?idPag=102&AspxAutoDetectCookieSupport=1>;
- Genoaportcenter, “Operazioni portuali”. (Ultimo accesso: 3 Giugno 2015).
<http://www.genoaportcenter.it/Pagina.aspx?idPag=118>;
- Geroli.com/blu, “Inquinamento da petrolio”. (Ultimo accesso: 6 Giugno 2015).
<http://www.geroli.com/blu/imPetrolio.htm>;
- Guardiacostiera.it(2007), “Attività di controllo dello Stato di approdo(Port State Control”. (Ultimo accesso: 6 Giugno 2015). (<http://guardiacostiera.it/servizi/documents/sicurezzanavigazione/RapportoAnnuale08.pdf>);
- ILO, (1930), Convenzione sul lavoro forzato, Ginevra;
- ILO, (1998), Dichiarazione sui principi e diritti fondamentali nel lavoro, Ginevra
- Ilo.org, “Alphabetical of ILO members countries(185 countries)”. (Ultimo accesso: 6 Giugno 2015). <http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/country.htm>;
- Ilo.org, “ILO supervisory sistem/mechanism”. (Ultimo accesso: 6 Giugno 2015).
<http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/how-the-ilo-works/ilo-supervisory-system-mechanism/lang--en/index.htm>;
- Ilo.org, “MLC 2006: What it is and What it does”. (Ultimo accesso: 6 Giugno 2015).
<http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/lang--en/index.htm>;

- Ilo.org/rome, “Discriminazione”. (Ultimo accesso: 6 Giugno 2015).
<http://www.ilo.org/rome/ilo-cosa-fa/norme-internazionali-del-lavoro/discriminazione/lang--it/index.htm>;
- Ilo.org/rome, “I diritti nel lavoro”. (Ultimo accesso: 6 Giugno 2015).
(<http://www.ilo.org/rome/ilo-cosa-fa/lavoro-dignitoso/diritti-nel-lavoro/lang--it/index.htm>);
- Ilo.org/rome, “Lavoro dignitoso per tutti: gli obiettivi principali dell’ILO”. (Ultimo accesso: 6 Giugno 2015). <http://www.ilo.org/rome/ilo-cosa-fa/lavoro-dignitoso/lang--it/index.htm>;
- Ilo.org/rome, “Lavoro forzato”. (Ultimo accesso: 6 Giugno 2015).
<http://www.ilo.org/rome/ilo-cosa-fa/norme-internazionali-del-lavoro/lavoro-forzato/lang--it/index.htm>;
- Ilo.org/rome, “Lavoro minorile”. (Ultimo accesso: 6 Giugno 2015).
<http://www.ilo.org/rome/ilo-cosa-fa/norme-internazionali-del-lavoro/lavoro-minorile/lang--it/index.htm>;
- Ilo.org/rome, “Libertà di associazione”. (Ultimo accesso: 6 Giugno 2015).
<http://www.ilo.org/rome/ilo-cosa-fa/norme-internazionali-del-lavoro/liberta-di-associazione/lang--it/index.htm>;
- Ilo.org/rome, “Occupazione e lavoro dignitoso”. (Ultimo accesso: 6 Giugno 2015).
<http://www.ilo.org/rome/ilo-cosa-fa/occupazione/lang--it/index.htm>;
- Ilo.org/rome, “Protezione sociale”. (Ultimo accesso: 6 Giugno 2015).
<http://www.ilo.org/rome/ilo-cosa-fa/protezione-sociale/lang--it/index.htm>;
- Ilo.org/rome, “Storia”. (Ultimo accesso: 6 Giugno 2015). <http://www.ilo.org/rome/ilo-cosa-fa/storia/lang--it/index.htm>;
- Ilo.org/rome, “Struttura tripartita e dialogo sociale”. (Ultimo accesso: 6 Giugno 2015).
<http://www.ilo.org/rome/ilo-cosa-fa/struttura-tripartita/lang--it/index.htm>;
- Imo.org, “Brief History of IMO”. (Ultimo accesso: 6 Giugno 2015).
<http://www.imo.org/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>;
- Imo.org, “Convention on the International Maritime Satellite Organisation”. (Ultimo accesso: 6 Giugno 2015). <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-the-International-Maritime-Satellite-Organization.aspx>;
- Imo.org, “History of SOLAS”. (Ultimo accesso: 6 Giugno 2015).
(<http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/HistoryofSOLAS/Pages/default.aspx>);

- Imo.org, “Human element”. (Ultimo accesso: 6 Giugno 2015).
<http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/Pages/Default.aspx>;
- Imo.org, “Structure of IMO”. (Ultimo accesso: 6 Giugno 2015).
<http://www.imo.org/About/Pages/Structure.aspx>;
- Imo.org, “Technical cooperation”. (Ultimo accesso: 6 Giugno 2015).
<http://www.imo.org/OurWork/TechnicalCooperation/Pages/Default.aspx>;
- Itfseafarer.org, “ITF Agreements”. (Ultimo accesso: 6 Giugno 2015).
http://www.itfseafarers.org/itf_agreements.cfm;
- Itfseafarer.org, “Trade Unions”. (Ultimo accesso: 6 Giugno 2015).
<http://www.itfseafarers.org/ITI-trade-unions.cfm>;
- Itfseafarer.org, “What an ITF inspector can/can’t do”. (Ultimo accesso: 6 Giugno 2015).
<http://www.itfseafarers.org/what-inspector-can-cant-do.cfm>;
- Itfseafarer.org, “What is the ITF?”. (Ultimo accesso: 5 Giugno 2015).
http://www.itfseafarers.org/the_itf.cfm;
- Kahveci,E.(1999)”Fast Turnarounds Ships and their Impact on Crews “ in *sirc.cf.ac.uk*.
<http://www.sirc.cf.ac.uk/Uploads/In%20House/Fast%20Turnaround%20Ships.pdf>;
- Lewis,H., “The International Transport Workers’s Federation 1945-1965: an Organisational and political anatomy” , itfglobal.org.(Ultimo accesso: 5 Giugno 2015).
<http://www.itfglobal.org/media/721549/the-history-of-the-itf-1945-1965.pdf>;
- Marinasangiusto.it (2004), “CODICE ISPS”. (Ultimo accesso: 5 Giugno 2015).
<http://www.marinasangiusto.it/wp-content/themes/msg-theme/downloads/isps-code.pdf>;
- Medicinalavoro, “Rapporto tra stress e lavoro”. (Ultimo accesso: 5 Giugno 2015).
<http://www.medicinalavoro.uniss.it/joomla/docenza/medicina/Stress%20e%20lavoro.htm>;
- Medicinalavoro.uniss, “Idrocarburi aromatici”. (Ultimo accesso: 5 Giugno 2015).
<http://www.medicinalavoro.uniss.it/joomla/docenza/medicina/solventi.htm>;
- Nautipedia,“Galea”.(Ultima modifica:3 Settembre 2012).
<http://nautipedia.it/index.php/Galea>;
- Nazioni Unite (1958), Convenzione sul mare territoriale e la zona contigua, Ginevra;
- Nazioni Unite (1958), Convenzione sull’alto mare, Ginevra;
- Nazioni Unite (1958), Convenzione sulla pesca e la conservazione delle risorse biologiche dell’alto mare, Ginevra;

- Nazioni Unite (1982), Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, Montego Bay;
- Nmrn.org (2014), "Impressment". (Ultimo accesso: 5 Giugno 2015). <http://www.nmrn-portsmouth.org.uk/sites/default/files/Impressment.pdf>;
- Nonsoloaria.com, "Idrocarburi policiclici aromatici(IPA). (Ultimo accesso: 5 Giugno 2015). <http://www.nonsoloaria.com/ipaeu.htm>;
- Nutrizionenaturale.org, "IL SOLE:fa bene?". (Ultimo accesso: 5 Giugno 2015). <http://www.nutrizionenaturale.org/il-sole-fa-bene/>;
- Radiola.it, "Depressione stagionale-SAD (Seasonal Affective Disorder). (Ultimo accesso:5 Giugno 2015). http://www.rodola.it/depressione_stagionale.php;
- Regio Decreto n. 327 (1942), Approvazione del testo definitivo del Codice della navigazione;
- Reyner,L., "Fatigue in ferry crews: a pilot study" in *sirc.cf.ac.uk*. <http://www.sirc.cf.ac.uk/uploads/publications/Fatigue%20in%20Ferry%20Crews.pdf>;
- Rini,G. (2013), "Discopatia: tipologie, sintomi e rimedi" in *tanta salute.it*. <http://www.tantasalute.it/articolo/discopatia-tipologie-sintomi-e-rimedi/41577/>;
- Roberts, S.(1998), "Occupational mortality among British merchant seafarers: a comparison between british and foreign fleets (1981-1995)" in *sirc.cf.ac.uk*. <http://www.sirc.cf.ac.uk/uploads/publications/Occupational%20mortality%20Brit%20Sing%20HK%2081-95.pdf>;
- Sacchetto,D.(2009), *Fabbriche galleggianti solitudine e sfruttamento dei nuovi marinai*,Jaca Book, Milano;
- Sapere.it, "Frigorifero". (Ultimo accesso: 4 Giugno 2015). <http://www.sapere.it/enciclopedia/frigor%3%ACfero.html>;
- Sapere.it, "Portachiatte" . (Ultimo accesso: 4 Giugno 2015). <http://www.sapere.it/enciclopedia/portachiatte.html>;
- Sapere.it, "Portarinfuse". (Ultimo accesso:4 Giugno 2015). <http://www.sapere.it/enciclopedia/portarinfuse.html>;
- Società delle Nazioni Unite, (1926), Convenzione concernente la schiavitù, Ginevra;
- Staiano,R."L'evoluzione navale".(Ultimo accesso: 3 Giugno 2015). http://www.raffaelestaiano.com/levoluzione_navale.html;
- Studentibicocca.it, "Il diritto del mare:cenni storici". (Ultimo accesso: 4 Giugno 2015). www.studentibicocca.it/file/download/673?license_confirmed=true;

- Studiamo.it, (2004), “Una dispensa sulle norme di Diritto internazionale”. (Ultimo accesso: 4 Giugno 2015). [http://www.studiamo.it/pages/diritto-pubblico-privato-ed-internazionale-norme-internazionali-introduzione-alle-norme-internazionali/7/;](http://www.studiamo.it/pages/diritto-pubblico-privato-ed-internazionale-norme-internazionali-introduzione-alle-norme-internazionali/7/)
- Studiocaldi, “Dal contratto di arruolamento”. (Ultimo accesso: 5 Giugno 2015). [http://www.studiocaldi.it/normativa/codice-della-navigazione/artt-323-375.asp;](http://www.studiocaldi.it/normativa/codice-della-navigazione/artt-323-375.asp)
- Treccani, “Acciaio”. (Ultimo accesso: 5 Giugno 2015). [http://www.treccani.it/enciclopedia/acciaio/;](http://www.treccani.it/enciclopedia/acciaio/)
- Treccani, “Accordo”. (Ultimo accesso: 5 Giugno 2015). [http://www.treccani.it/vocabolario/accordo/;](http://www.treccani.it/vocabolario/accordo/)
- Treccani, “Affaticamento”. (Ultimo accesso: 5 Giugno 2015). [http://www.treccani.it/enciclopedia/affaticamento/;](http://www.treccani.it/enciclopedia/affaticamento/)
- Treccani, “Amianto”. (Ultimo accesso: 5 Giugno 2015). [http://www.treccani.it/enciclopedia/amianto/;](http://www.treccani.it/enciclopedia/amianto/)
- Treccani, “Arruolamento”. (Ultimo accesso: 5 Giugno 2015). [http://www.treccani.it/enciclopedia/arruolamento_%28Enciclopedia_Italiana%29/;](http://www.treccani.it/enciclopedia/arruolamento_%28Enciclopedia_Italiana%29/)
- Treccani, “Cambusa”. (Ultimo accesso: 4 Giugno 2015). [http://www.treccani.it/vocabolario/cambusa/;](http://www.treccani.it/vocabolario/cambusa/)
- Treccani, “Famiglia”. (Ultimo accesso: 5 Giugno 2015). [http://www.treccani.it/enciclopedia/famiglia/;](http://www.treccani.it/enciclopedia/famiglia/)
- Treccani, “ILO International Labour Organisation”. (Ultimo accesso: 6 Giugno 2015). [http://www.treccani.it/enciclopedia/ilo_%28Dizionario_di_Economia_e_Finanza%29/;](http://www.treccani.it/enciclopedia/ilo_%28Dizionario_di_Economia_e_Finanza%29/)
- Treccani, “incidente”. (Ultimo accesso: 5 Giugno 2015). [http://www.treccani.it/vocabolario/incidente_%28Sinonimi-e-Contrari%29/;](http://www.treccani.it/vocabolario/incidente_%28Sinonimi-e-Contrari%29/)
- Treccani, “Isolamento”. (Ultimo accesso: 5 Giugno 2015). [http://www.treccani.it/vocabolario/isolamento/;](http://www.treccani.it/vocabolario/isolamento/)
- Treccani, “Malattia”. (Ultimo accesso: 5 Giugno 2015). [http://www.treccani.it/vocabolario/malattia/;](http://www.treccani.it/vocabolario/malattia/)
- Treccani, “Metallo”. (Ultimo accesso: 5 Giugno 2015). [http://www.treccani.it/enciclopedia/metallo/;](http://www.treccani.it/enciclopedia/metallo/)
- Treccani, “Minaccia”. (Ultimo accesso: 5 Giugno 2015). [http://www.treccani.it/vocabolario/minaccia/;](http://www.treccani.it/vocabolario/minaccia/)
- Treccani, “Schiavitù”. (Ultimo accesso: 5 Giugno 2015). [http://www.treccani.it/enciclopedia/schiavitu_%28Enciclopedia_delle_sienze_sociali%29/;](http://www.treccani.it/enciclopedia/schiavitu_%28Enciclopedia_delle_sienze_sociali%29/)

- Treccani, "Temperatura". (Ultime accesso: 5 Giugno 2015).
<http://www.treccani.it/enciclopedia/temperatura/>;
- Tuttocina, "I Taiping: la grande insurrezione del 1850-1864". (Ultimo accesso: 4 Giugno 2015). <http://www.tuttocina.it/tuttocina/storia/taiping.htm#.VL1iyEeG9bF>;
- Ulss12.ve, "Esposizione a polveri nello scarico di merci alla rinfusa in ambito portuale". (Ultimo accesso: 4 Giugno 2015).
<http://www.ulss12.ve.it/docs/file/spisal/porto/esposizione%20polveri%20porto.PDF>;
- Venicemaritimeschool, "La sicurezza attiva e passiva del lavoro a bordo. Confronti con ISM". (Ultimo accesso: 6 Giugno 2015).
http://www.venicemaritimeschool.com/modules/common/fckeditor/filemanager/browse/file_eventi/conferenza271/06_cap._sforza_motia_s.p.a..pdf;
- Wikipedia, "Alluminio". (Ultima modifica: 23 Maggio 2015).
<http://it.wikipedia.org/wiki/Alluminio>;
- Wikipedia, "Bacino di Carenaggio". (Ultima modifica: 15 Marzo 2015).
http://it.wikipedia.org/wiki/Bacino_di_carenaggio;
- Wikipedia, "Cisterna". (Ultima modifica: 27 Maggio 2015).
<http://it.wikipedia.org/wiki/Cisterna>;
- Wikipedia, "Pallett". (Ultima modifica: 8 Aprile 2015). <http://it.wikipedia.org/wiki/Pallett>;
- Wikipedia, "Satellite artificiale". (Ultima modifica: 18 Maggio 2015).
http://it.wikipedia.org/wiki/Satellite_artificiale;
- Wikipedia, "Sistema mondiale di soccorso e sicurezza in mare". (Ultima modifica: 25 Febbraio 2015). http://it.wikipedia.org/wiki/Sistema_mondiale_di_soccorso_e_sicurezza_in_mare;
- Wikipedia, "Stazza". (Ultima modifica: 23 Febbraio 2014). <http://it.wikipedia.org/wiki/Stazza>;
- Wikipedia, "Vibrazione". (Ultima modifica: 26 Agosto 2014).
<http://it.wikipedia.org/wiki/Vibrazione>;
- Wikipedia, "Porto". (Ultima modifica: 26 Maggio 2015). <http://it.wikipedia.org/wiki/Porto>;
- Zanin, W. (2007), *I forzati del mare*, Carocci, Roma;