

Lavoratori del mare ricchezza nascosta

Monfalcone sabato 1 aprile

Dei marittimi, al di fuori degli ambienti specifici, si parla solo quando ci sono situazioni di forte disagio o si verificano incidenti gravi. È vero che ultimamente, soprattutto dopo l'entrata in vigore della MLC 2006, grazie a Dio, la situazione sulle navi e delle stesse navi è leggermente migliorata. I controlli serrati e le sanzioni pesanti per gli irregolari scoraggiano gli armatori a scendere sotto il livello minimo tollerato. In Italia, salvo il caso di abbandono di una nave nel porto di Augusta e nel porto di Porto Nogaro, vi sono state altre situazioni come nei porti di Napoli e di Ancona ma si è trattato di un fermo prolungato con la successiva soluzione. Si spera che il progressivo miglioramento porti a raggiungere un livello tale da far passare l'abbandono delle navi nella letteratura di un periodo passato e soprattutto che si possa vedere soddisfatti tutte le necessità dei marittimi. Per ora purtroppo non è così.

Nel testo "Non esistono lontani... ma soltanto prossimi da raggiungere", preparato per le associazioni Stella Maris, ho fatto tesoro dei dati dell'indagine condotta dall'Università di Genova e presentata, tra il 2009 e il 2010, da Mons. Giacomo Martino, in tutti i porti italiani. Nel preparare quel testo ho voluto mettere in risalto l'aspetto umano del marittimo, la sua professionalità e la sua dignità vale a dire quella dimensione unica e irripetibile specifica di ogni persona. Così facendo ho voluto guardare al futuro di un impegno che se da una parte viene incontro ai bisogni di sempre dall'altra guarda oltre questi.

Ricordo nel 2005 quando iniziai il mio servizio al porto di Gioia Tauro il bisogno primario per i marittimi era quello di chiamare casa. In quel periodo andavano per la maggiore alcune schede telefoniche della Wind, perciò per venire incontro ai marittimi a quel tempo, erano indispensabili tanti telefonini e le schede prepagate della Wind. Tra il 2010 e il 2011, per offrire più minuti di conversazione e quindi per venire ulteriormente incontro ai marittimi, Mons. Giacomo Martino stipulò un accordo con la British Telecom (BT) e fece produrre le ToCare. Oggi con la diffusione degli smartphone i marittimi chiedono le sim dati e quando sono a terra una connessione wireless veloce. Il tempo dei telefonini è stato abbondantemente superato e con l'uso di internet anche altri servizi prima indispensabili sono passati in secondo piano. Fra qualche anno probabilmente ci saranno nuove conquiste e serviranno nuovi strumenti ma pur nel continuo evolversi del mondo della comunicazione quello che è rimasto fermo e rimarrà costante anche in futuro è il valore della persona, le domande fondamentali di sempre e di tutti, esse

chiedono una risposta mancando la quale la solitudine domina sovrana. Il marittimo per noi della Stella Maris non è un mero fruitore di servizi ma prima di tutto una persona.

Passo a trattare un altro aspetto prima di tirare delle conclusioni.

È solito parlare di marittimi isolandoli da un contesto più ampio nel quale si comprendono di più e meglio. Quanto dirò è noto ma ripeterlo non fa male. Si è a conoscenza che quasi tutti i prodotti che le persone utilizzano non sono altro che il risultato finale di un complesso processo. Alcuni sono interamente prodotti nel territorio molti altri nell'elaborarli utilizzano materie prime o semilavorati importati. È risaputo che il 90% di tutto quello che si usa è trasportato via mare. Dal container all'utente finale quindi c'è un processo che coinvolge migliaia di persone, aziende e mezzi. Non è una forzatura perciò dire che poco più di un milione e mezzo di marittimi veicolano il lavoro per miliardi di persone e soddisfano, in qualche modo, anche la convenienza degli utenti finali.

Eppure nonostante questo, sulla reale situazione di isolamento, solitudine e sfruttamento... dei marittimi, permane un velo di silenzio e di indifferenza. Come ha sintetizzato la Dott.ssa Arcuri al convegno, il lavoro sulle navi è tra i più pericolosi, secondo una recente ricerca inglese (dati risalenti agli anni 2003-2012) il rischio di incidenti in mare risulterebbe 21 volte più elevato rispetto ai mestieri di terra ma in Italia per esempio il lavoro marittimo in un primo momento incluso nell'elenco dei lavori usuranti (1993) ne è stato poi escluso (nel 1999); la sua cancellazione la dice lunga sul grado di ignoranza al riguardo. Si tengano presenti anche le condizioni talvolta estreme della navigazione, il cambio di clima, di fuso orario in uno stesso viaggio, i ritmi di lavoro atipici, la lontananza dagli affetti, per non parlare del rischio pirateria su alcune tratte... tutto questo non conta, non rientra nemmeno nei requisiti per ottenere la pensione anticipata... [Verso i marittimi] mai una parola di riconoscimento, eppure in Italia, al pari di tanti altri Paesi, la cultura marinara affonda le radici nella storia, nelle tradizioni e nei valori di accoglienza e generosità.

Forse non tutti conoscono i numeri impressionanti di un fenomeno divenuto quotidianità nel Mediterraneo... al fianco della Marina mercantile e Guardia costiera, le navi e gli equipaggi della Marina mercantile italiana sono in prima linea nell'opera di salvataggio dei migranti. Nel 2014 su un totale di 170.000 naufraghi, 42.000 sono stati salvati dalle navi mercantili. Da allora più di mille navi sono state coinvolte. Ebbene solo l'ammiraglio Felicio Angrisano (quando era com.te generale della Capitaneria di porto) ha avanzato la

proposta di una medaglia d'oro al valore civile di questi equipaggi (mai arrivata). In fondo dare voce alla categoria va di pari passo col riconoscerne la dignità.¹

Se queste cose venissero pubblicate sui social network probabilmente riceverebbero diversi click su mi piace o se si facesse una raccolta per gli equipaggi abbandonati probabilmente si riceverebbero tanti sms solidali, in ogni persona indubbiamente c'è una sensibilità ma il più delle volte si esprime a condizione che l'altro non coinvolga direttamente, è quello che uno psicanalista italiano, Luigi Zoja², descrive come la morte del prossimo, cioè non si nega l'aiuto purché l'altro sia lontano, quasi astratto. Un atteggiamento questo che si può riflettere anche nel modo di vivere la fede ed è proprio per questo che Papa Francesco nel messaggio per la Quaresima 2017, mette in stretta relazione l'accoglienza della Parola di Dio con l'accoglienza del prossimo. L'accoglienza della Parola di Dio è relazione con Dio ma l'autenticità di questa relazione si misura dal grado di apertura all'accoglienza reale dell'altro: amore a Dio e amore al prossimo. È sulla capacità di accoglienza che si gioca la condizione di esseri umani. Tutta la vita di Gesù, dice Papa Francesco, è stata un uscire da sé verso gli altri, a cominciare dal guardarli con attenzione e amore³. Può essere missionario solo chi si sente bene nel cercare il bene del prossimo, chi desidera la felicità degli altri... Non si vive meglio fuggendo dagli altri, nascondendosi, negandosi alla condivisione, se si resiste a dare, se ci si rinchiude nella comodità. Ciò non è altro che un lento suicidio⁴, dice ancora Papa Francesco.

In questo senso credo di poter dire che per la Stella Maris l'attenzione vera al marittimo è espressione della duplice relazione con Dio e con il prossimo, e nell'accogliere i marittimi non trascura di realizzare servizi utili alla loro condizione umana e professionale.

Credo sia importante incominciare a parlare di più del sistema mare⁵ e del lavoro marittimo come parte non solo integrante ma direi essenziale dell'intero sistema. Per l'Apostolato del Mare parlare del sistema mare vuol dire includere tutte le persone e le attività che lo compongono, dai pescatori allo sport passando per la promozione stessa

¹ Cfr. Bettina ARCURI, convegno Tante maglie per una sola rete, Roma 20-22 gennaio 2017.

² Luigi ZOJA, *La morte del prossimo*, Einaudi 2009

³ Cfr. FRANCESCO, *Evangelii gaudium*, n. 269

⁴ Cfr. FRANCESCO, *Evangelii gaudium*, n. 272

⁵ Il sistema mare è l'insieme delle filiere del sistema produttivo al cui interno operano imprese e persone che basano sulla risorsa "mare" il proprio processo produttivo e il proprio percorso di sviluppo professionale. Un sistema che comprende quindi "tutte le attività di trasporto via acqua di merci e persone, sia marittimo che costiero, unitamente alle relative attività di assicurazione e di intermediazione degli stessi trasporti e servizi logistici", la filiera della cantieristica, e include anche la filiera ittica, l'Industria delle estrazioni marine, le attività di ricerca e sviluppo nel campo delle biotecnologie marine, e sempre con riferimento al mare, i servizi di alloggio e ristorazione, compresa ovviamente anche quella su navi, e infine le attività connesse al turismo nel campo dello sport e divertimento .Cfr. CENSIS, FEDERAZIONE DEL MARE, *V Rapporto sull'Economia del Mare*, pp.11. 15

della cultura del mare. Attività quelle del sistema mare che impiegano un totale di 800.000 persone e interessano 185.000 aziende. L'attenzione al sistema mare se da una parte afferma il valore di un lavoro e la dignità dei lavoratori dall'altra è promozione per lo sviluppo di nuove opportunità per i tanti in cerca di lavoro e di imbarco. È dentro il sistema mare che si serve meglio e di più la gente di mare con una ricaduta visibile anche sul territorio e su tutti i beneficiari.

Concludo affermando che essere volontari della Stella Maris è servire una causa più grande che parte dai marittimi in scalo nei porti e si estende a tutto il sistema mare e, come si è visto, al territorio.

Per questo oggi più che in passato è necessario gettare ponti, trovare alleanze, coinvolgere il più possibile, in una parola fare sistema per dare voce a chi non ha voce, per ottimizzare le risorse sia umane sia economiche e fare in modo che l'accoglienza non sia occasionale ma diventi stile permanente di vita.