

Il Pubblico, I Mass Media E Il Marittimo Invisibile

Com. Augusto Meriggioli

Presidente dell'Associazione Professionale Capitani Marittimi

Giornalista ed Editore di Uomini e Navi, Genova

AOS Conference Davao, Philippines 24-Oct-1997

Tutti coloro che salgono sulla passerella di una nave ancorata lungo la banchina, guardano l'equipaggio rimasto a bordo in modo piuttosto bizzarro. Per alcuni, essi sono un aggeggio della nave, una specie di macchina, un apparecchio curioso. Per altri, sono una presenza strana ed imbarazzante, una seccatura alloggiata sotto coperta. In generale un persona di bordo viene vista dalla gente di fuori come una non-entità. La sagoma vaga e indistinta dell'individuo errante sul ponte si scorge appena. I visitatori in genere hanno cose ben più importanti di cui occuparsi, che di perdere tempo a discernere, identificare, e comprendere veramente quell'uomo. Per loro i membri d'equipaggio non esistono. Tutto qui.

Le persone comuni che vivono a terra, i terrestri, vedono al contrario il marittimo come un personaggio reale e vivo, la causa ordinaria degli incidenti, il responsabile del naufragio di navi quali il Titanic o l'Exxon Valdez che ha inquinato in modo massiccio le acque chiare dell'Alaska. La cosiddetta opinione pubblica, quell'insieme vago ed appena distinguibile di individui facilmente influenzabili di solito desiderosi di dare agli ascoltatori e ai telespettatori dei giudizi falsi, condivide con i media l'impressione che i marittimi esistono soltanto per essere incolpati quando qualcosa in mare va male.

Gli operatori della marina mercantile dovrebbero essere coloro che meglio conoscono i professionisti che maneggiano questo strumento chiamato nave (dal quale dipendono per il proprio sostentamento e per quello di molti altri). Essi tuttavia sono ancora meno giusti e decenti nei loro giudizi. Guardano il marittimo come lo strumento purtroppo necessario per far navigare la nave ed il cui pregio più apprezzato è quello di essere disponibile in grande quantità e a basso costo. Egli non è un individuo ordinario con un cervello, un cuore, un'anima, ma una specie di schiavo moderno impersonale, pronto a lavorare per lunghe ore unicamente perché ne ha bisogno.

Di conseguenza, non si guarda all'equipaggio come ad un gruppo composto di persone qualificate e ben formate che esercitano una professione onesta, ma come ad una necessità inevitabile da riunire nel modo più irrazionale, inviare al minor costo sul luogo di lavoro e poi, al più presto, dimenticare completamente.

Infatti, le agenzie di reclutamento, che sono i padroni del processo di selezione, basano la loro attività su fattori puramente economici, in quanto il rapporto costo-efficacia costituisce il fattore più importante, e spesso l'unico, nel reclutamento dei marittimi. Se il richiedente può mostrare un certificato di competenza conforme al STCW '78, rivisto nel '95, e sembrare ragionevolmente in buona salute, non c'è altro che possa interrompere il processo di reclutamento, se non l'ammontare del salario. Più questo è basso e meglio è.

Una volta scelto, qualunque sia la nave a cui è destinato, convenzionale o altamente tecnologica, il marittimo raggiunge il suo nuovo ambiente di lavoro, che spesso gli è totalmente sconosciuto. Maneggia strumenti complicati che spesso non ha mai visto prima, coabita con un gruppo di compagni che possono arrivare ad essere perfino di 26 nazionalità diverse, ed inizia motu impromptu, senza guida, a familiarizzare con la nave; tutto ciò inevitabilmente dà luogo a molti problemi futuri. A complicare e confondere l'intero processo, egli dovrà anche far fronte a barriere culturali e linguistiche.

Altri problemi più gravi attendono il marittimo che lavora a bordo di una nave battente bandiera ombra. Egli manca anche dei più ordinari diritti di un lavoratore migrante ed è solo contro la

bandiera, la legge e il contratto di lavoro, che a volte non è altro che quattro pagine di geroglifici incomprensibili.

Per questo il marittimo oggi ha l'impressione di essere una persona non considerata e non essenziale, di cui ci si sbarazza facilmente dopo averla usata. Motivazione, ambizione, stima, soddisfazione nel lavoro, lealtà, impegno, sono parole irrazionali che non fanno più parte del suo bagaglio culturale. Egli raggiunge una nave con un solo obiettivo, fare abbastanza denaro da investire, una volta a casa, in un'attività più degna.

Egli sa che armatori di navi prepotenti, spinti da managers avidi, gli chiedono di essere flessibile, il che vuol dire che deve lavorare molto per sostanzialmente meno, senza lamentarsi in un ambiente ostile, accettare di vivere in condizioni miserabili e svolgere il proprio dovere sotto la pressione e lo sforzo dettato da ragioni economiche per il profitto di qualcun altro e tutto ciò, naturalmente, nel più grande silenzio!

Operatori di navi sotto-standard dovrebbero essere scacciati dalla superficie dei mari grazie al peso di un'opinione pubblica che si preoccupa e desidera essere d'aiuto. Ma i marittimi e l'industria marittima non ricevono nessun aiuto di questo tipo. Altre industrie sono in una posizione migliore. I disastri aerei sono descritti in dettaglio dalla stampa mondiale, e se la causa dell'incidente è stata un bullone difettoso che tiene il motore all'ala, ciò viene ampiamente spiegato. La stessa cosa avviene se il pilota ha superato la pista d'atterraggio. Che si tratti di incidenti meccanici o di errori umani, l'opinione pubblica li considera come una conseguenza normale quando si lavora, e la gente continua a volare.

E' stato ripetutamente detto all'opinione pubblica, e senza mezzi termini, che l'industria marittima è condotta in modo professionale da marittimi competenti e ben formati che ogni giorno conducono, senza rischio, migliaia di navi, che costituiscono un contributo essenziale al commercio mondiale. Ma questa verità incontestabile è controbilanciata in maniera massiccia e mal informata dai media che seguono gli incidenti in mare come quelli della Scandinavian Star, Herald of Free Enterprise, Sea Empress, Haven, Moby Prince, Exxon Valdez ed altri. Ciò ha portato ad un atteggiamento ostile nei confronti dell'ampiamente pubblicizzato "errore umano". Se l'errore è umano, è quindi colpa del marittimo. E' molto difficile spiegare all'opinione pubblica che è l'elemento umano e non l'errore umano il maggior colpevole di un gran numero di incidenti in mare. Ed è ancora più difficile farlo comprendere a dei professionisti.

Il fatto che la maggior parte delle navi cisterna e dei traghetti attraversino la Manica senza mettere in pericolo l'ambiente o delle vite umane, non è percepito con l'ammirazione che meriterebbe. L'opinione pubblica è largamente influenzata da ciò che i media mostrano; le immagini di un uccello di mare invischiato nel greggio vengono trasmesse giorno dopo giorno, fino a che ciò non diventa sinonimo di una tragedia provocata dai marittimi. Oggi ci si ricorda meno delle 900 vittime del disastro dell'Estonia affondato nel Baltico che non di quel povero uccello.

Il Lloyd's List, il quotidiano marittimo maggiormente conosciuto e letto, stampa 17.000 copie al giorno e si pensa che raggiunga un pubblico di 100.000 lettori. Fairplay, Trade Winds, Seatrade, Tecnologie del Mare, Uomini e Navi, Avvisatore Marittimo e altri stampano soltanto qualche migliaio di copie l'uno. Essi non possono competere in nessun modo con il Sun (4 milioni di copie), con il Wall Street Journal (1.800.000 esemplari), il Daily Telegraph (un milione), il New York Times o il Washington Post.

Alcuni funzionari, operatori, assicuratori, charterers, esperti in salvataggio, controllori, piloti di porto e marittimi leggono il Lloyd's List e uno o due altri quotidiani. Coloro che promulgano ed applicano le leggi che colpiscono direttamente e concretamente le strutture marittime internazionali, raramente lo scrono, mentre leggono attentamente ogni giorno almeno tre o quattro dei grandi giornali che ho menzionato. Ciò può spiegare perché, sotto la forte pressione dell'opinione pubblica influenzata da rapporti il più delle volte scritti da giornalisti incompetenti sull'affondamento

dell'Exxon Valdez, il Congresso degli Stati Uniti abbia in fretta approvato all'unanimità nel 1990 l'Oil Pollution Act, una decisione inutile e costosa. L'Exxon Valdez affondò a causa di un errore di navigazione. L'OPA non corregge alcuna procedura di navigazione, semplicemente legifera che a queste navi basterebbe un doppio fondo.

Tuttavia l'industria marittima non è senza controlli per ciò che riguarda la sicurezza delle navi e la prevenzione dei disastri ambientali a causa dell'inquinamento. La classificazione delle navi è la funzione prima e tradizionale delle Società di Classificazione. Il concetto di "classe" trae la propria origine dal bisogno degli assicuratori di sapere quali sono i rischi accettabili durante le operazioni normali della nave in mare per garantire una copertura assicurativa. All'inizio sul mercato c'era un'unica società di classificazione riconosciuta, la Lloyd's Register of Shipping, alla quale poi se ne sono aggiunte altre. Oggi le 11 società più importanti e che godono di maggiore reputazione sono raggruppate nella IACS, l'Associazione Internazionale delle Società di Classificazione. Altre società vorrebbero entrare in questo club selezionato.

In Italia, il RINA, Registro Navale Italiano, è la sezione tecnica dell'Amministrazione Marittima che effettua i controlli richiesti dalle convenzioni internazionali e concede i relativi certificati. Il RINA attualmente fornisce questo servizio alle Amministrazioni Nazionali di circa 70 paesi marittimi. Come gli altri 10 membri dell'IACS, il RINA assiste le compagnie marittime nell'adeguarsi alla legislazione riguardante la sicurezza in mare e la prevenzione dell'inquinamento marino. Grazie alle sue considerevoli conoscenze tecniche ed alla sua esperienza, il RINA ha certificato 650 compagnie per gli standards ISO 9000 e, dal 1995, coopera attivamente all'ispezione delle navi con le Amministrazioni Nazionali Portuali come US Coast Guards, Australia Maritime Safety Authority (AMSA), UK Marine Safety Agency, Netherlands Shipping Inspectorate, France Affaires Maritimes, e molti altri. Fino al 31 marzo 1997, il RINA ha ordinato 170 fermi di 130 navi per un totale di 1672 infrazioni. Altre Agenzie hanno fatto anche meglio, quelle cioè che hanno partecipato presto al Memorandum di Parigi sul Controllo degli Stati nei Porti. I membri dell'IACS sono attivamente impegnati nell'applicazione del STCW 78/95 - sugli standards di formazione dei marittimi - emendato il 1° febbraio di quest'anno ed il cui obiettivo è quello di migliorare la formazione, le conoscenze, il carico di lavoro, e altri aspetti che riguardano la qualificazione dei naviganti.

I giornali danno spesso molto più rilievo alle bandiere ombra (Flag of Convenience, FoC). Ci sono notizie più piccanti in questo regime d'iscrizione marittimo ampliamento deregolato che raggruppa la maggior parte delle 76.000 navi che solcano i mari di tutto il mondo. I rapporti tra stampa e FoC sono generalmente duplici, negativi in caso di incidente in mare, e fastidiosamente sensibili quando si tratta di scrivere editoriali ben pagati!

Ma le bandiera ombra hanno molta più attrattiva per armatori poco scrupolosi. Dunque per controbilanciare la loro influenza malsana e fermare la perdita d'iscrizione al registro nazionale, alcune Amministrazioni Marittime hanno deciso di istituire un registro d'iscrizione parallelo, conosciuto come "secondo registro", o "registro bis". La Norvegia (NIS), la Germania (DIS) ed altri paesi - l'Italia li raggiungerà senza dubbio presto - offrono ormai agli armatori la possibilità di selezionare equipaggi di ogni nazionalità, generalmente i meno cari sul mercato del lavoro, un bonus fiscale ed altri benefici marginali: tutto ciò per scoraggiare a lasciare il registro nazionale. Tale opzione, benché risolva alcuni problemi, ne crea degli altri.

Il benessere, la protezione nazionale e i benefici sociali studiati in special modo per i marittimi sono certamente un'eredità dei paesi che nel passato erano tradizionalmente orientati verso la navigazione, ma che soffrono ora il declino della loro flotta a causa della partenza delle navi verso le FoC. Queste nazioni tradizionalmente marittime avevano creato strutture come lo Shipping Office in Gran Bretagna o l'Ufficio del Contenzioso in Italia, che garantivano che i marittimi fossero nutriti e pagati secondo i contratti di lavoro e le leggi del paese, e che l'alloggio a bordo fosse adeguato e pulito. Lo scopo di queste strutture pubbliche era di controllare e rettificare i

cattivi trattamenti e gli abusi, nonché di porre fine allo sfruttamento dei marittimi. Ma l'industria marittima di oggi, con la sua competitività globale, non vuole ostacoli sulla sua strada. Di conseguenza, queste posizioni sono state abbandonate, anche se la legislazione protettiva resta ancora in vigore. Le bandiere ombra vogliono operare senza costrizioni, senza cinture di sicurezza!

Data la loro organizzazione minima ed inutile, le amministrazioni FoC sanno pochissimo sulle persone che lavorano a bordo delle loro navi e non vedono l'utilità di impegnarsi in attività senza profitto come il concepire e l'applicare leggi buone sull'impiego o fornire garanzie sociali. Le semplici regole marittime dei Registri FoC, quando esistono, danno poco riconoscimento alle persone che lavorano sotto la loro bandiera e la loro organizzazione incompetente ed inefficace è incapace di assicurarne l'applicazione.

Il Registro di St Vincent & Grenadines si trova in un modesto ufficio in Svizzera, iscrive diverse migliaia di navi e controlla il tutto con tre ispettori. Cipro ha un grande ufficio a Limassol, 3000 navi iscritte e 9 ispettori. Queste due amministrazioni, insieme a Malta, Romania ed altri paesi, accumulano ogni mese senza eccezione il massimo d'incidenti e di fermi di navi effettuati secondo il Memorandum di Parigi, per la mancanza di norme per la sicurezza e la salute. Diciamo la verità, le bandiere ombra offrono ad armatori poco raccomandabili un ambiente senza leggi in cui tutta l'autorità è nelle loro mani egoiste.

Di conseguenza, il carico di lavoro diviene insopportabilmente stressante ed oneroso, a causa della mancanza di controllo e della pressione imposta da regole economiche irrealistiche, dettate dalla competizione. La routine quotidiana a bordo è di 14/15 ore di lavoro, e quando si arriva o si lascia un porto, può facilmente arrivare a 16-18 ore, con brevi momenti per riposare, quando la possibilità di dormire in modo sufficiente è molto difficile, in particolare su una piccola nave sempre sensibile alle cattive condizioni di tempo e alle vibrazioni dello scafo. La fatica può uccidere!

Lunghe ore di guardia, lavoro eccessivo, e mancanza di riposo portano ad una grande varietà di condizioni come depressione, problemi cardiaci, disturbi digestivi e un maggiore rischio di ferite. La fatica può essere causa di disturbi psicologici e fisiologici accompagnati da stress emotivo. La caduta d'attenzione e l'ansia aumentano il rischio di incidenti.

Il revisionato STCW e le Convenzioni dell'ILO impongono un limite massimo di lavoro a bordo di 14 ore al giorno e di 72 ore la settimana con un minimo di 10 ore di riposo al giorno o di 77 ore la settimana, che devono essere riportate su un registro. I tradizionali orari in mare, 4 ore di lavoro seguite da 8 ore di riposo, a bordo di navi d'alto mare, e i 4/4 o i 6/6 sono stati adottati quasi universalmente nel cabotaggio. Questi ritmi non creano stress di per sé, ma non sono adattati al ciclo di sonno dell'uomo e hanno un effetto secondario che deteriora i ritmi circadiani e diminuisce l'efficacia del lavoro umano accrescendo nel contempo i tempi di reazione in situazioni d'urgenza.

Sfortunatamente gli equipaggi sono, ogni giorno, chiamati a lavorare molto più del tempo base di 8 ore. Uno studio recente ha evidenziato che a bordo delle navi dell'UE, il 38% dei comandanti e il 23% dei comandanti in seconda lavorano ogni giorno una media di 5,3 ore e gli altri ufficiali di coperta una media di 4 ore più del ciclo di 8 ore al giorno. I marinai lavorano da un minimo di 4 ad un massimo di 10 ore di più rispetto al contratto di 8 ore giornaliere.

I camionisti hanno uno stretto controllo delle loro ore di lavoro e di riposo e sono spesso controllati dalla polizia della strada. I conducenti di treno hanno un programma di lavoro molto ben organizzato, che normalmente non eccede le sei ore giornaliere, e si riposano fino al giorno dopo. I piloti dell'Alitalia volano 40 ore al mese.

Ma I Marittimi, Ovunque Siano Nati, Lavorano 24 Ore Su 24.

Il controllo nei porti da parte dell'Autorità Marittima non è ancora abbastanza efficace nel vigilare convenientemente tutto ciò. Ma le cose vanno migliorando rapidamente e al momento opportuno vedremo dei buoni risultati. La schiavitù è stata bandita soltanto due secoli fa!

La riduzione spietata del numero dei membri dell'equipaggio prodottasi negli ultimi due decenni in seguito all'automazione navale, è stata riconosciuta come la causa più comune della fatica a bordo delle navi. Dalle navi che trasportano fino a 6000 containers pieni di carico prezioso, agli Ultra Large Crude Carriers con 500.000 tonnellate di liquidi pericolosi, sono governate da un manipolo d'anime solitarie. Livelli minimi di sicurezza non corrispondono alle realtà degli scopi del commercio e della distribuzione del lavoro, ma ogni tentativo di fermare la riduzione degli equipaggi è neutralizzato dalla tendenza a costruire navi ad alta tecnologia la cui gestione richiede sempre meno operatori.

Tutti coloro che partecipano alla rapida espansione della rivoluzione tecnologica portano un elemento di responsabilità collettiva nel ricercare la soluzione ai conflitti dell'interfaccia uomo/macchina. La situazione richiede una ferma decisione ad invertire la rotta verso una dignità umana a bordo.

Per distribuire in maniera equa il carico di lavoro senza perdere efficacia anche con un equipaggio ridotto, è necessario che si accetti un nuovo concetto di modus operandi in cui ogni marittimo è un navigatore. Ciò comporta un cambiamento profondo nella tradizione ed implica che ogni membro d'equipaggio, dai meccanici agli uomini di ponte, venga preparato ad effettuare una guardia in maniera sicura quanto un ufficiale di coperta, e sia pagato di conseguenza. Purtroppo tanto i sindacati quanto gli armatori sono unanimi nel rifiutare un tale approccio del problema.

I cappellani che visitano le navi in porto conoscono bene i salari e le condizioni di vita dei marittimi. Essi sono i primi a vedere quanto duramente la maggioranza dei marittimi si guadagna la vita. Non si chiede che una nave sia un albergo a quattro stelle, ma neanche che sia un campeggio. Una nave è un'impresa che fa del profitto, ed i cui benefici devono a giusto titolo tornare agli armatori in misura proporzionata al loro investimento finanziario, ma è ancor più giusto che una percentuale adeguata di tale profitto vada ai marittimi per i loro sforzi lavorativi.

Invece i cappellani incontrano spesso la collera e il risentimento dei marittimi imbrogliati sul poco che spetta loro. Anche la distribuzione della posta avviene a volte in ritardo. Il morale tocca il fondo in maniera persistente. Ciò che i cappellani vedono, i giornalisti non lo vedono e dunque nemmeno i lettori. Per l'opinione pubblica, il marittimo è praticamente invisibile.

Le navi del futuro potranno pure avere un equipaggio di due uomini, ma il futuro del marittimo dipenderà non da soluzioni tecniche, bensì da soluzioni etiche.

Vi ringrazio per quanto potrete fare per aiutare coloro che sono impegnati a riportare l'attenzione sulla dignità del marittimo.