

Famiglie “globalizzate” dei marittimi della pesca e del commercio, responsabilità, realizzazioni e sfide che ne derivano

*Sig.ra Engracia Micayabas,
Presidente, Associazione Famiglie dei Marittimi Stella Maris
Davao, Filippine*

Il territorio filippino è formato da un arcipelago di oltre 7.000 isole. Data questa situazione geografica, i Filippini generalmente navigano da un'isola all'altra per lavorare, per trascorrere le vacanze o per incontrare gli altri membri della famiglia. La navigazione è diventata una componente essenziale della nostra sopravvivenza, tanto che si potrebbe dire che essa fa parte della nostra natura. Questo potrebbe essere l'elemento decisivo che ha fatto sì che i filippini diventassero una delle ass portanti dell'industria marittima internazionale, specialmente per ciò che riguarda la manodopera. Le Filippine sono la fonte principale di marittimi. Su una popolazione mondiale di marittimi, che conta più di un milione di persone, oltre il 20% sono filippini. Attualmente, il numero dei filippini che lavorano all'estero supera gli 8 milioni. Una buona percentuale di questo numero è costituita da lavoratori che hanno un contratto marittimo.

A metà degli anni '90, il nostro Paese ha cominciato a praticare la migrazione per motivi di lavoro. Da allora, oltre la metà della popolazione è stata colpita di problemi familiari conseguenti a questo fenomeno. Quali sono, quindi, le ripercussioni sulle famiglie dei nostri marittimi di questo 'mostro' o 'angelo', se così volete chiamarlo, denominato globalizzazione?

Farò alcuni esempi.

1) Il villaggio di pescatori di Bucana a Lasang, vicino a Davao, è un luogo che attrae i turisti locali. *Bucana* è una parola filippina che significa 'apertura sul mare'. I pescatori di questo villaggio impiegano metodi accettabili di pesca che rientrano nei limiti della legge. La maggior parte di loro sono poveri e non possono nemmeno permettersi l'acquisto di una barca a motore, che costerebbe circa PP 80.000, o 1.600 dollari. Per navigare, i loro pescherecci si muovono a remi invece del motore. In un certo modo, i problemi di povertà, di non rispetto della legge e anche di libero mercato hanno paralizzato questa comunità, che è stata colpita dall'influsso di altri pescatori delle regioni vicine, che impiegano pratiche di pesca illegali quali la pesca con la dinamite o allo strascico, e metodi locali conosciuti nelle Filippine come *liba-liba* e *pakagot*. Quest'ultimo metodo permette di raccogliere pesce in grande quantità raschiando il fondo con una rete, e distruggendo in questo modo anche i coralli.

Le sostanze chimiche delle vicine piantagioni di banane inquinano le zone di pesca. Non meno di cinque compagnie multinazionali sono proprietarie di queste piantagioni. In più, oltre all'inquinamento chimico, l'acqua del golfo contiene mercurio, che proviene dai residui delle operazioni minerarie dell'interno. L'inquinamento ha contribuito in modo significativo alla diminuzione del numero e della qualità commerciale del pesce in questa regione. Solo in alto mare, dove nessun pescatore che faccia uso dei remi può arrivare, è possibile trovare grandi quantità di pesce. Anche se egli può restare in mare da quattro a undici ore utilizzando unicamente i remi, potrà

pescare solo tre chili di pesce all'incirca. In alcuni casi, tornerà a casa a mani vuote. Se vende il pesce ad un grossista, questo lo pagherà tra i 20 e i 40 pesos al chilo, il che fa dunque, per una giornata di lavoro, un guadagno di circa 60-120 pesos (1,20-2,40 dollari solamente). Una tale somma non è sufficiente neanche per nutrirsi. Il caso di Bucana è solo uno dei tanti che affliggono i pescatori di tutto il paese.

2) Diversa è la situazione della comunità di pescatori di General Santos City, una città vicina a Davao, che conta circa 80.000 residenti. Essi lavorano su navi mercantili che appartengono ai ricchi proprietari del luogo. Questi battelli di pesca riforniscono le fabbriche della città per la trasformazione del pesce e provvedono anche ai bisogni locali di sei province vicine. Le navi pescano anche nelle acque internazionali e in quelle territoriali dei paesi vicini. I pescatori devono rimanere a bordo da sei mesi a un anno e guadagnano un salario mensile di circa 3000 pesos solamente (equivalente a \$60.00). Questi pescatori non hanno un'entrata mensile fissa. Il loro guadagno dipende unicamente dalla quantità di pescato. Non godono di alcuna previdenza sociale né di assicurazione medica. La maggior parte di loro non dispongono neanche di documenti legali per superare i confini internazionali. Attualmente molti di loro sono detenuti nei paesi vicini per esservi entrati illegalmente. Un buon numero di coloro che sono in prigione sono stati abbandonati dai loro datori di lavoro. Se abitualmente si dice che i marittimi filippini a bordo delle navi d'altura sono generalmente sottopagati e spesso maltrattati, il destino di questi pescatori è ancora peggiore.

3) Due marittimi, un uomo e una donna, si conobbero a bordo dove lavoravano come camerieri. Decisero di unirsi in matrimonio. In un ambiente in cui le relazioni illecite abbondano, essi erano un modello di fedeltà coniugale. Lavoravano molto nella speranza di risparmiare del denaro per la famiglia che avevano appena iniziato a costruire. La moglie continuò a lavorare il più possibile fino al momento di partorire il primo figlio. Purtroppo, il bambino morì 17 ore dopo il parto.

L'agenzia Cueva (ITF Filippine), nel 2001 riportava che l'industria marittima era una delle industrie del Paese più redditizie. Secondo cifre governative relative allo scorso anno, i marittimi hanno contribuito con oltre 800 milioni di dollari USA di valuta. Ciò rappresenta circa il 13% del totale delle rimesse dei filippini che lavorano all'estero, a terra o in mare, che supera i 6 miliardi di dollari. Si è trattato di un grande apporto per le riserve di valuta nazionali. In un Paese in cui gli impieghi ben pagati sono rari, la navigazione è considerato un lavoro lucrativo. Esso spinge un numero sempre maggiore di filippini a tentare la fortuna. Lo scorso anno, il totale dei marittimi filippini superava le 203.000 unità. Finora, essi costituiscono la riserva maggiore di manodopera dell'industria marittima del mondo. Il fatto che la globalizzazione e la liberalizzazione del commercio mondiale dipendano, in gran parte, dall'industria marittima per il trasporto di grandi quantità di merce al costo più basso, significa senza dubbio che il mercato per i marittimi filippini continuerà a crescere vertiginosamente. Attratti da questi benefici economici, il Paese e la sua forza lavorativa di manodopera sono diventati preda di una rete a livello globale. La marina di commercio nelle Filippine è divenuta così un'industria di massa, non soltanto a causa del numero di marittimi che lavorano nelle flotte internazionali, ma anche delle istituzioni che circondano questa industria di ogni tipo di burocrazia che controlla i meccanismi di distribuzione dei marittimi sulle navi.

A Taiwan e in altri paesi asiatici, sembra che i marittimi filippini siano stati colpiti dalla riduzione e anche dalla chiusura di alcune compagnie, come conseguenza del libero mercato a livello mondiale. Il sistema di libero mercato produce una lotta tra i vari Paesi. A causa della competizione, molte compagnie marittime estere hanno chiuso o ridotto le loro operazioni. Di conseguenza, molti marittimi filippini sono rimasti senza lavoro mentre altri sono dovuti tornare a casa con le mani vuote.

Per di più, gli armatori assumono marittimi di altre nazionalità perché sono disposti a lavorare per salari molto più bassi di quelli che ricevono i marittimi filippini. Inoltre, si sbarazzano dei filippini che si lamentano frequentemente, e che utilizzano il fatto di conoscere l'inglese per affermare la loro dignità e far valere i loro diritti.

A gradi diversi, la gente di mare e le loro famiglie, che vivano insieme o separate, sono vittime delle differenti manifestazioni della globalizzazione. "Oggi, per migliaia di marittimi internazionali, la vita in mare è una moderna schiavitù e il loro luogo di lavoro è una nave di schiavi" (*Ahoy*, aprile-giugno 2001). "L'industria marittima globale è stata ottenuta a costo di vite rovinare e di danni all'ambiente » (ITF, 2001). Apparentemente, molti marittimi non sanno ancora cosa significhi veramente la globalizzazione, né cosa essa rappresenti per loro. Tutto ciò che sanno, è la loro esperienza nel catturare il pesce o nello svolgimento del proprio lavoro a bordo delle navi d'altura.

Esamineremo ora più in profondità in che modo queste situazioni colpiscono la vita familiare dei marittimi filippini e come le famiglie dei migranti filippini fanno fronte a quello che possiamo chiamare il "costo sociale della migrazione".

1) La minaccia maggiore è, ben inteso, il timore di rottura nelle relazioni familiari stabili. Le famiglie dei migranti filippini trovano difficoltà nelle relazioni. I bambini assumono stili di vita irregolari (ad esempio la coabitazione precoce, la droga). Le famiglie diventano dipendenti dalle rimesse del membro della famiglia, in genere il padre o la madre, che lavora all'estero. Le famiglie si disgregano a causa dell'assenza del genitore o per il fatto che si trasformano in famiglie monoparentali. Nessun beneficio economico potrà mai compensare queste rotture nella vita familiare. Battistella e Conaco (1996) citano uno studio, realizzato dal Centro Studi per le Migrazioni dei Padri Scalabriniani, sull'impatto della migrazione sui bambini rimasti a casa. Secondo lo studio, "il lavoro all'estero è considerato da molti **non** come un fenomeno transitorio, ma come un aspetto problematico della società filippina". Le considerazioni che accompagnano questa citazione sottolineano che l'esodo dei lavoratori di questo Paese produce effetti a lungo termine sulla cultura e sui valori filippini. Recentemente, l'ITF ha pubblicato degli estratti di uno studio effettuato dal Centro Internazionale di Ricerca sui Marittimi (S.I.R.C.) di Cardiff, condotto sulle famiglie dei marittimi nelle Filippine. A prescindere da alcune questioni relative alla metodologia seguita, le parole delle famiglie dei marittimi ci possono far riflettere (Kahveci, ITF Seafarers' Bulletin, 2001).

- a. Ecco cosa dice la moglie di un marittimo: "Sposare un marittimo ha cambiato la mia personalità. Ho dovuto sopprimere la mia natura umana, cioè la donna che è in me, e diventare un uomo. I figli hanno bisogno della figura del padre, per cui ho dovuto proiettare l'immagine di un uomo. Ho dovuto essere forte per loro".
- b. Un altro caso riguarda una moglie visibilmente colpita dalle lunghe assenze del marito. Ella dice: "Durante i miei sei anni di matrimonio, sono stata con mio marito per non più di un anno. Ancor'oggi non ho compreso il suo atteggiamento. Forse è il fatto che non siamo sempre insieme che non mi permette di conoscerlo veramente".
- c. Un altro caso si riferisce al figlio di un marittimo che ha sentito veramente l'assenza del padre: "Quando mia madre mi ha messo al mondo, mio padre era in mare. Non ho nessuna foto in cui mi tiene in braccio quando ero neonato. È una pena essere cresciuto senza un padre, senza la figura di mio padre accanto a me".
- d. Una ragazza che ha visto come sua madre si occupi senza entusiasmo dei lavori di casa per

la famiglia, afferma: “Posso descrivere la vita di mia madre come noiosa, faticosa, solitaria e complicata. Ogni giorno, per mesi, ella deve fare sempre le stesse cose ... So che incontra dei problemi che vorrebbe condividere con nostro padre, ma non può farlo poiché, se lo facesse, ciò potrebbe ripercuotersi sul suo lavoro”.

A partire da queste osservazioni, Kahveci conclude che: “l’ingresso sul mercato del lavoro marittimo globale apporta a queste famiglie delle opportunità economiche che sarebbe difficile trovare all’interno della propria società. Ma il costo sociale di tali opportunità economiche è preoccupante”.

A livello locale, le ricerche sulla situazione delle famiglie dei pescatori sono molto rare, ma ci sono alcuni fatti importanti che possono servire per dedurre alcuni dati. Nella stessa Davao, l’Ufficio delle Risorse Acquatiche e della Pesca ha analizzato una quarantina di navi da pesca straniere che attraccano regolarmente nel porto della città. La maggior parte di queste navi provengono da Taiwan ma a bordo ci sono equipaggi filippini. In una recente un’intervista, M. Domingo, Direttore Regionale dell’Agenzia per il Lavoro all’Estero delle Filippine (POEA) nella Regione XI del Paese, ha affermato che molti membri di equipaggio di nazionalità filippina a bordo di queste navi non dispongono nemmeno di documenti validi di lavoro. Il Direttore Regionale ha poi aggiunto che la sua Agenzia non può fare nulla per risolvere la situazione di questi pescatori poiché, secondo il regolamento dell’OMI (Organizzazione Marittima Internazionale), i pescatori non sono considerati marittimi. Il Sig. Domingo ha detto inoltre che i pescatori filippini impiegati secondo contratto a bordo delle navi da pesca taiwanesi, sono governati dalle leggi di Taiwan relative ai lavoratori migranti con base a terra. Coloro che sono impiegati illegalmente corrono il rischio di essere sfruttati dai loro datori di lavoro.

La testimonianza del Direttore Regionale della POEA coincide esattamente con il resoconto del cappellano dell’Apostolato del Mare di Taiwan, che chiama i pescatori i ‘marittimi dimenticati’. I motivi che li hanno spinti ad emigrare sono la povertà e la disoccupazione nel proprio Paese di origine. In molti casi, tuttavia, questi marittimi diventano preda di reclutatori che operano illegalmente, e sono perfino vittime della sostituzione dei contratti. Per questo essi sono maltrattati, rischiano la propria vita in incidenti, non ricevono salario o sono sottopagati. Molti di loro vengono anche arrestati per aver superato le frontiere territoriali illegalmente. Mentre è un fatto che coloro che restano nel Paese sono riusciti a mantenere vive le risorse agricole ed ittiche del Paese, è tuttavia triste sapere che molti altri diventano vittime dell’esclusione sociale. Vengono esclusi dai servizi governativi e dalle questioni politiche. Nonostante le ripetute rimostranze del Presidente dell’Associazione Pescatori del villaggio di Bucana presso l’Ufficio locale dei Servizi delle Risorse Acquatiche e della Pesca, nessuna azione viene presa in seguito a queste lamentele. Solo in questi ultimi anni è stata costruita una scuola nella zona. L’esclusione sociale di questi pescatori li farà scendere ancor più verso quella che la Banca Mondiale chiama la soglia della povertà (World Bank, 2000/2001). La situazione delle famiglie di questi marittimi lascia molto a desiderare.

2) Il ritorno nel Paese è un grave problema per i migranti filippini che desiderano tornare a casa. Essi tornano in famiglia al termine dei loro contratti, la maggior parte dei quali dura da sei a nove mesi. Molti di loro lo prolungano anche fino a 12 mesi. Se il marittimo e la sua famiglia non sono preparati per il rientro del parente che lavora sul mare, questi e la sua famiglia godranno solo di benefici a breve termine del contratto. Lo studio realizzato da Kahveci (ITF, 2000), cita il caso della moglie di un marittimo: “Verso la fine del contratto di mio marito, ero felice perché egli stava per tornare a casa. Allo stesso tempo, però, ero anche preoccupata per quello che sarebbe successo. Come ho potuto osservare in quattordici anni di arrivi e partenze, quando egli torna a casa noi siamo contenti per circa due mesi. Poi viene il caos, perché lui va a cercare un nuovo contratto. E tutte le nostre economie durano soltanto due mesi circa”. “I migranti in Asia devono affrontare situazioni

poco promettenti quando rientrano nel proprio Paese d'origine" (United Nations Economic and Social Council in Asia-Pacific). Ciò si deve alla mancanza di opportunità di lavoro, o a salari più bassi, paragonati a quelli del loro lavoro all'estero. Quando le loro economie sono esaurite, molti degli emigranti che erano tornati sono costretti a ripartire per andare a lavorare all'estero.

Ci sarebbero molte altre cose da dire sul costo della globalizzazione e della migrazione internazionale – tanto marittima quanto continentale - per le famiglie dei lavoratori migranti o dei marittimi. È in questo campo che il nostro lavoro come agenti dell'apostolato del mare nel mondo dovrebbe essere promosso.

Vorrei citare in questo intervento i benefici ricevuti nelle Filippine con la creazione di una rete tra le famiglie dei marittimi, per mettere in collegamento i marittimi e le loro famiglie. Inizierò col presentarvi i significativi progressi realizzati finora dall'Apostolato del Mare nel nostro Paese. Sono stati aperti quattro Centri, oltre ai tre già esistenti. Le associazioni di famiglie di marittimi sono organizzate a livello nazionale. Con questo si spera di "costituire una comunità di mogli di marittimi mediante una fede cristiana viva e un servizio disinteressato" (*Ahoy*, gennaio-marzo 2001). Partendo dalla formazione di queste cosiddette 'istituzioni sociali', l'A.M. ha anche ideato alcuni servizi per le famiglie dei marittimi, tra cui una serie di consultori per le mogli dei marittimi, organizzati dai diversi gruppi o Centri A.M. del Paese. Le famiglie dei marittimi organizzano esse stesse attività di tipo spirituale, quali giornate di incontro o di ritiro spirituale in particolare per i giovani marittimi che hanno terminato i loro studi, per i figli dei marittimi, e per i marittimi stessi al loro ritorno. Al fine di mettere in atto ciò che ci chiede il Manuale del Cappellano, cioè di accogliere i marittimi, le mogli aiutano l'Apostolato del Mare nella visita alle navi. Un altro approccio interessante dell'A.M. nelle Filippine riguarda l'integrazione delle famiglie dei marittimi nella pastorale d'insieme delle parrocchie.

Devo ammettere che buona parte del nostro lavoro è stato dedicato ai marittimi a bordo delle navi d'altura, più che ai pescatori. A questo riguardo, vorrei ricordare una delle risoluzioni emerse nel corso del XX Congresso Mondiale, svoltosi a Davao nel 1997:

"La sussistenza della maggior parte dei pescatori locali dipende da forme tradizionali di pesca. Perché ci siano maggiore giustizia e solidarietà, occorre aiutare le comunità dei pescatori ad essere più consapevoli della precarietà della propria situazione, creando forme associative ed incoraggiandoli a partecipare alle organizzazioni locali già esistenti".

Animati da questa risoluzione del XX Congresso Mondiale e ispirati dal messaggio pastorale del nostro Vescovo Promotore durante la scorsa Conferenza per la Regione dell'Asia Orientale e del Sud-est Asiatico, le Filippine si augurano di poter trasformare gli effetti negativi della globalizzazione in qualcosa di positivo, per "gettare una passerella tra mare e terra in solidarietà" e per "insegnare ai marittimi a costruire la spiritualità della comunione" (*Cantillas*, in East & South-East Asia, Gennaio 2002).