

## **La globalizzazione nell'industria delle crociere: sfide pastorali.**

*Diacono Renato Causa*

*Funzionario della Costa Crociere S.p.A., Italia*

### **La trasformazione dell'industria del trasporto passeggeri**

Il trasporto passeggeri via mare è uno dei più antichi metodi di mobilità dell'uomo fin da quando questo ha imparato l'arte della navigazione. Lo scopo principale era, ed è ancora oggi quello di collegare i paesi dell'intero globo attraverso il mare e perciò questo si può ritenere il primo atto di globalizzazione nella storia dell'umanità.

Solo con il XVIII secolo alcune classi sociali pensarono di unire il trasporto al semplice diporto, sempre attraverso l'utilizzo del mezzo nautico misto (merci-passeggeri). Nel secolo successivo nacque invece, sempre per le classi abbienti, un'imbarcazione più piccola adibita al solo trasporto passeggeri per diporto, vale a dire il panfilo. Di conseguenza si parlò per la prima volta di crociera intesa come un viaggio effettuato a puro scopo di divertimento e turismo.

Con la scoperta di nuovi mondi, e lo sviluppo degli stessi, si assistette gradualmente allo spostamento di sempre maggiori gruppi di persone dall'Europa verso le nuove terre. In particolare la crescita economica, le grandi ricchezze e gli spazi enormi del continente americano, furono attrazione per masse di diseredati e poveri che nel XIX secolo presero la cosiddetta "via delle Americhe".

In questa situazione, il mezzo nautico per il trasporto di persone crebbe sia nel numero degli scafi sia nella loro grandezza, originando, tra l'altro, quei fenomeni di gigantismo delle navi soprattutto per quelle che attraversavano l'atlantico (da qui la dizione transatlantici).

A bordo di queste navi aumentarono anche le esigenze dei trasportati, ricordiamo che il viaggio per mare era sempre di lunghezza elevata (svariate settimane per l'America), e con queste si rese necessaria una diversificazione che, nella società dell'ottocento e della prima metà del novecento, corrispondeva alle classi sociali, cercando di ricreare, a bordo, privilegi e trattamenti esistenti nel comune vivere quotidiano.

Questo originò equipaggi sempre più numerosi e composti di svariate qualifiche che sconfinavano da quelle nautiche a quelle tipiche delle strutture alberghiere.

Negli anni sessanta andò a terminare il fenomeno di massa dell'emigrazione e, nello stesso tempo, si sviluppò sempre più il trasporto aereo. In seguito a ciò il trasporto passeggeri di massa attraversò una crisi profonda che sboccò nella ricerca di un nuovo utilizzo del mezzo nautico.

Il crescere del benessere sociale fece intravedere la possibilità di creare una vacanza di tipo croceristico, non per pochi possessori di barche private, ma per numeri sempre più elevati di persone, fino ad arrivare all'attuale turismo di massa, dove la formula del villaggio turistico si è trasferita direttamente in quella della crociera tradizionale.

### **Industria del turismo e industria della Crociera.**

Oggi le crociere si possono ritenere parte integrante dell'industria del turismo. Grandi masse di persone scelgono, per le loro vacanze, questa formula di divertimento sempre più a buon mercato e sempre più alla portata di tutti. In questo scenario diversi colossi multinazionali investono milioni di dollari ogni anno per la costruzione di scafi sempre più grandi ed automatizzati. Nel regime mondiale di libero mercato è perciò necessario un contenimento di costi che spesso va a ledere gli standard del lavoro e della sicurezza. Come in qualunque industria, gli imprenditori cercano di

ottimizzare i costi in funzione del profitto e questo scavalca spesso la dignità degli uomini e delle donne che prestano il loro lavoro a bordo di questi stabilimenti galleggianti. Anche qui si va alla ricerca di personale a basso costo proveniente dai paesi del terzo mondo e, con l'utilizzo di bandiere ombra, si vuole sfuggire alle regole imposte dagli organismi internazionali sia sulla sicurezza della vita umana in mare sia sulla dignità dei salari minimi dei lavoratori.

### **I passeggeri.**

Abbiamo già affermato che dagli anni delle emigrazioni ad oggi la tipologia dei passeggeri è molto cambiata. Oserei affermare che con l'avvento del fenomeno crociere non si può più parlare di passeggeri ma di turisti o volgarmente di vacanzieri. Possiamo affermare con certezza che, con le dovute eccezioni, le persone che oggi frequentano le navi da crociera sono del tutto simili ai frequentatori delle spiagge di Rimini, Miami o Rio. Il numero elevato di persone trasportate (per le navi più grandi ormai si parla di cifre tra i duemila e i tremila) rende ormai questo un ambiente anonimo e di grande confusione dove più che il riposo e l'assaporare le bellezze naturali e/o artistiche dei luoghi toccati, si va alla ricerca del divertimento per il divertimento. Affianco a persone anziane, che occupano il loro ampio tempo libero con più viaggi nel corso dell'anno, troviamo gruppi di giovani alla ricerca del diverso, sposini in luna di miele che tutto potranno avere meno una privacy romantica, famigliole che per un anno sostituiscono la spiaggia consueta con una vacanza più esotica. Allora spesso le grandi navi si trasformano in una babele chiassosa di gente alla ricerca di qualcosa di diverso, stuzzicante, unico da poter raccontare agli amici e ai parenti o da fissare su una pellicola o una fotografia. Molto spesso la gente in crociera si accorge di tutto meno che del viaggio o del mare che la circonda....!!

### **Gli equipaggi.**

Numerosi e di tante etnie sono ormai gli equipaggi che compongono lo staff di una nave da crociera. Coperta, macchina e camera: settori tradizionali della nave sono affiancati da numerosissime qualifiche da albergo o villaggio turistico. Questi equipaggi sono veramente simbolo di una globalizzazione del lavoro perché costituiti da razze e nazioni diverse poste fianco a fianco e con cultura, lingua, religione, usi alimentari e abitudini diverse. Si può capire perciò quanti e quali sono i problemi di convivenza, comprensione e armonia che genera il lavoro marittimo. Mediamente su una nave che trasporta circa mille passeggeri l'equipaggio si aggira attorno alle seicento unità di cui almeno la metà proveniente da paesi del terzo mondo. In genere le etnie del terzo mondo svolgono i compiti più umili, ma c'è da segnalare che alcuni paesi hanno ultimamente creato professionalità che permettono ai loro lavoratori di svolgere anche ruoli tradizionalmente appannaggio dei marittimi dei paesi industrializzati. Un esempio sono le Filippine che hanno creato scuole professionali per lavoratori marittimi di qualità spesso superiore a quelle europee. E' in atto perciò anche all'interno del lavoro marittimo una trasformazione dei ruoli e delle divisioni storiche tra paesi ricchi e poveri.

### **Bisogni dei passeggeri.**

Il turista che va a fare una crociera sente di per se solo il bisogno di divertirsi e nient'altro. Sarebbe forse compito della Chiesa ricordare che anche nel divertimento e nel riposo è necessario non perdere i valori propri dell'esistenza. Questa è senz'altro una missione ardua. Già è difficile in normali luoghi di vacanza a terra portare la presenza di Cristo e la Messa domenicale alla gente, ma in una maniera o nell'altra la chiesa locale riesce a supplire queste lacune e parroci e preti di buona volontà spostano la loro attività e le celebrazioni delle Messe nei luoghi di vacanza (alberghi, spiagge, ecc.). Ma su una nave? Nelle traversate spesso vi erano preti che seguivano gli emigranti o sacerdoti che svolgevano il loro servizio sulla nave. Oggi la figura del prete a bordo è andata via via

scomparendo. Io sono a conoscenza che nel mondo un'unica compagnia di crociere ha regolarmente il cappellano a bordo: la Costa Crociere italiana.

### **Bisogni degli equipaggi.**

Gli equipaggi multietnici soffrono oggi di alcuni mali che sono quelli dei marittimi di ogni epoca e di nuovi mali portati da questo nuovo tipo di lavoro crocieristico. I vecchi mali sono certo la distanza da casa, dalle persone care, il rischio di sfruttamento, la sicurezza della loro vita sul lavoro. I nuovi mali sono la mancanza di privacy, la non comprensione dei colleghi a loro distanti per lingua cultura e tradizioni, i ritmi di lavoro sempre più incalzanti.

Vediamo di analizzare in particolare questi aspetti.

### **La casa, il paese e il contesto sociale.**

Essere distante in maniera intermittente dal luogo dove ci si è formati, dove si è nati, dove ci sono i riferimenti sociali, gli amici ecc. fa del lavoratore marittimo una specie d'apolide, cittadino di uno stato nel quale però difficilmente riesce ad esercitare i suoi diritti. Il marittimo è facilmente escluso dall'associazionismo, dalle cariche pubbliche, non può fare politica, non può svolgere funzioni sociali perché il suo continuo allontanarsi lo fa estraneo nel proprio paese, in alcuni stati tra cui l'Italia, il marittimo non riesce nemmeno ad esercitare un diritto basilare che è quello del voto. Tutto ciò acuisce in lui un senso di solitudine che spesso sconfinava in un pessimismo verso la struttura stessa della società. Ecco un primo male del lavoratore marittimo di qualunque etnia: essere uno straniero nel suo paese ed uno straniero nel suo lavoro.

### **Famiglia e affetti.**

Cosa vuol dire vedere un bimbo che nasce ogni sei mesi, cosa vuol dire non condividere con il proprio figlio i momenti di crescita e cambiamento, cosa vuol dire non esserci quando quelli che si amano hanno bisogno di noi?

Il marittimo vive con una nostalgia continua dei suoi cari che per mesi lui non vede, con i quali per lunghi periodi non condivide le cose quotidiane, sì quelle cose quotidiane che per noi sono così ovvie, così scontate tanto da non dargli il valore che hanno. La mancanza di condivisione. Certo i moderni mezzi di comunicazione permettono di collegarsi, di parlare anche spesso con i propri cari, ma questo non è come tornare a casa ogni sera dopo il lavoro, questo non è come passare le feste, i compleanni, gli anniversari in famiglia. Confidare i propri problemi, le proprie paure alla persona amata, il sostenersi a vicenda....Tutto ciò il marittimo lo deve fare a distanza magari affidandosi ad un telefono mobile. La famiglia del marittimo e lui stesso devono spesso per reggere avere una marcia in più.

### **I diritti del lavoro.**

Il lavoratore del mare è tra i più precari impieghi del mondo, egli non ha quasi mai la certezza del reimpiego e spesso è sottopagato. E' diversissima la legislazione e la contrattualistica da paese a paese e il sindacato internazionale si è trovato nel momento in cui ha iniziato ad occuparsi del lavoratore marittimo a dover garantire soprattutto un minimo salariale attraverso gli organismi internazionali del settore. Oggi con l'introduzione dei minimi dell'ITF (International Transport Federation) tutti i marittimi di qualunque etnia possono pretendere un minimo salariale dignitoso. Infatti, una rete mondiale di ispettori può controllare ogni nave e le condizioni retributive dei lavoratori ed, in caso di irregolarità, arrivare fino al sequestro della nave stessa. In ogni modo anche qui il lavoratore marittimo non ha certo la stessa facilità di comunicazione con le proprie organizzazioni sindacali o di difesa dei suoi diritti che ha invece un comune lavoratore di terra.

### **Sicurezza della vita umana in mare.**

Quest'aspetto importantissimo dell'universo marittimo è per i lavoratori delle navi da crociera meno critico che per altri lavoratori marittimi che navigano sul naviglio mercantile.

La presenza dei passeggeri, ed è triste dirlo, ed il numero di vite trasportato da una grande nave da crociera induce controlli ed attenzioni superiori che per altri natanti, ma comunque, anche qui, la strada per alzare il livello di sicurezza del mezzo nautico è ancora lunga. Solo negli ultimi venticinque anni ci si è posti il problema che il lavoratore marittimo deve conoscere alcune nozioni di Salvataggio, Antincendio, Sopravvivenza in mare, Primo Soccorso ecc. ecc. ed avere le basi di una lingua comune (l'inglese) per la comprensione delle indicazioni di base del comando nave e dei superiori diretti in caso di emergenza.

### **La privacy.**

L'ambiente di bordo è di per se un ambito promiscuo. Il marittimo nella stragrande maggioranza (escludendo gli ufficiali) dorme con più persone ed in spazi ristretti. In effetti, i progetti di costruzione delle grandi navi da crociera non tengono conto di spazi sufficienti per gli equipaggi, perché l'utilizzo di queste aree non produce utile. Lo spazio a disposizione deve essere sfruttato il più possibile per le cabine dei passeggeri (che producono utile) e gli spazi comuni devono essere dedicati soprattutto al comfort dei turisti e non certo dei lavoratori marittimi. Abbiamo assistito ad un progressivo ingigantirsi delle navi ed ad una proporzionale diminuzione degli spazi per gli equipaggi. Spesso in queste condizioni il marittimo non ha un posto dove poter stare un momento da solo o riposare tranquillamente. Gli svaghi poi sono minimi e i periodi di franchigia per scendere a terra sono spesso occupati dal riposo a fronte di un lavoro spesso sfibrante. Ricordiamo che per la maggior parte delle basse qualifiche di solito gli spazi passeggeri sono vietati se non per ragioni di servizio e va quindi da se che su una nave zeppa di divertimenti e svaghi magari un equipaggio di 600 uomini si trova con un bar ed un ping-pong come unici spazi comuni.

### **Separazioni.**

In un ambiente dove sono diverse le culture, le tradizioni, le lingue ci sono due possibilità di sviluppo: la prima che dalla diversità si crei ricchezza, la seconda che si crei separazione o nel peggiore dei casi conflitto.

Spesso sulle navi da crociera assistiamo alla seconda ipotesi. Si creano gruppi per nazionalità, per religione, per qualifica che tendono nella migliore delle ipotesi a ridurre al minimo i contatti fra di loro, nella peggiore ad entrare in conflitto. Si formano poi piccole mafie o situazioni di predominio del più forte o del più furbo all'interno di piccoli gruppi. Quando la costituzione di queste separazioni non crea anche illeciti o forme di caporalato o pizzo.

### **Ritmi di lavoro.**

Su una nave si lavora ordinariamente 11 ore al giorno che possono salire spesso a 14 restando le altre 10, due per i pasti e otto per il riposo. Non si conoscono né feste né riposi settimanali, che sono retribuiti a fine imbarco, a volte anche per sei mesi consecutivi. Lo stress che ne deriva è, a detta di molti, altissimo e crea humus per i problemi precedentemente esposti. Gli organismi internazionali hanno fissato in limiti più bassi la giornata lavorativa anche dei marittimi, ma le sollecitazioni delle aziende e la sete di maggior guadagno da parte dei lavoratori stessi vedono la quasi totale non applicazione di quanto disposto.

## **LA SFIDA PASTORALE.**

Nello scenario sopra descritto, gli interventi pastorali da parte della Chiesa sono, senza dubbio, difficili e del tutto particolari. Essi dovranno valutare aspetti come la responsabilità delle Chiese locali, la quantità di risorse umane e materiali da impiegare, la sensibilizzazione dei laici, quella degli imprenditori cristiani e non, e la solerte applicazione della dottrina sociale della Chiesa.

### **La responsabilità delle Chiese locali.**

E' di estrema difficoltà il riuscire a far comprendere alle strutture delle Chiese locali, che il mezzo nautico, che tocca le loro diocesi, è come una parrocchia itinerante, che si aggiunge temporaneamente alla comunità.

Mentre è del tutto normale pregare ed interessarsi delle varie categorie stanziali o pregare per i lontani dalla Fede o per i popoli del terzo mondo, quasi nessun parroco o vescovo ricorda nei suoi interventi pastorali i lavoratori marittimi, se non dove risiedono le loro famiglie.

Quindi è necessario un grosso lavoro di sensibilizzazione per il quale questi fratelli cristiani siano considerati membri delle comunità che, di volta in volta, visitano ed, essi stessi, comunità itinerante bisognosa di preghiera, ascolto ed intervento pastorale.

### **Le risorse pastorali.**

Una volta sensibilizzate le strutture delle Chiese locali è conseguente l'impegno di forze nel settore. Bisogna intanto invitare i pastori delle comunità vicine ai porti a portare visita, conforto e presenza tra i marittimi che toccano le loro parrocchie. Poi, le diocesi, in particolare quelle di mare, dovrebbero assegnare clero alla pastorale marittima, proprio come se essa fosse una parte integrante di quella tradizionale della Chiesa. Queste risorse potrebbero essere impegnate con l'assegnazione di cappellani di bordo alle varie compagnie di navigazione o con l'impegno di un sacerdote affinché funzioni la struttura della Stella Maris locale (Seamen's club). Tutto ciò comporta anche un impegno di carattere finanziario e di tempo, che non va sottovalutato. Ma del resto questa attenzione spesso si dà anche a settori che sono certamente in situazioni di minor emergenza pastorale. Si comprende certo che lo scarso numero di sacerdoti, che mette in difficoltà la pastorale ordinaria delle Diocesi, non permette grandi interventi, ma si potrebbe ovviare assegnando a questo tipo di pastorale anche diaconi permanenti o religiose, promovendo le vocazioni al diaconato anche tra gli stessi lavoratori del mare. Questa potrebbe essere una presenza fattiva e di grande conforto per i marittimi.

### **I laici.**

Un'impostazione da parte della gerarchia di questo tipo dovrebbe far maturare anche un forte volontariato tra i laici. Spesso nelle nostre comunità manca un respiro ampio sul fronte dell'essere Chiesa cattolica e cioè universale. La presenza di volontariato e impegno pratico tra la gente di mare, sappiamo che fa crescere la consapevolezza del grande abbraccio comunitario della Chiesa e mette in contatto con culture e religioni diverse promovendo anche lo spirito ecumenico tanto caro al Concilio Vaticano II. Insomma può scuotere i nostri fedeli laici dalla dimensione ridotta della pastorale di piccolo cabotaggio e dai ristretti progetti locali. Per chi volesse vivere una dimensione di Chiesa di là dalle sacrestie e della riunione settimanale.

### **Le imprese.**

Quanti saranno gli armatori e gli agenti marittimi cristiani? Senza dubbio ci saranno anche tra loro cristiani attivi, tiepidi, sfiduciati o cristiani o credenti. Forse non si è mai pensato ad un intervento pastorale per gli armatori e per il loro personale. La pastorale marittima ha sempre visto nel suo

ambito i settori dei lavoratori marittimi, dei cappellani di bordo, delle scuole nautiche, delle famiglie dei marittimi, delle Stelle Maris, ma mai ci si è posti il problema di un intervento pastorale su le imprese, sui lavoratori che a terra governano la vita del personale a bordo delle navi. Anche qui, grande responsabilità ha la Chiesa locale che dovrebbe intervenire all'interno della pastorale del lavoro individuando, ripeto soprattutto nelle diocesi marittime, i gruppi di lavoratori e imprenditori del settore, promovendo incontri pastorali sulla vita e gli scenari di bordo.

### **La dottrina sociale della Chiesa.**

Anche qui come in altri settori la dottrina sociale della Chiesa deve essere il riferimento catechistico e progettuale. Molte delle disfunzioni segnalate nei paragrafi precedenti, se messe al confronto con quanto affermato negli svariati documenti della Chiesa sul sociale e sul mondo del lavoro, ci interrogano e ci chiedono pressanti interventi pastorali, sociali e umani.

Mai come nel campo del mare i documenti devono uscire dai convegni e dai seminari e devono trasformarsi in realtà viva e fertile. Perché il Signore chiederà a tutti noi conto anche di questi fratelli che ci ha affidati, concludo perciò il mio breve intervento chiedendo alla Madonna Stella Maris di proteggere e custodire chi va per il mare.