

Quando arrivava mio padre io mi bloccavo. Lo guardavo da lontano, intimorito: avevo molta timidezza nei confronti di quest'uomo che tornava così, all'improvviso, dopo un anno...».

Navigando su petroliere con rotta oceanica può succedere che il figlio più piccolo non salti al collo, quando si torna, perché non si ricorda del padre.

Nessuno stipendio può compensare la fatica del marittimo. Ma se dopo trent'anni di mare si riceve anche una pensione insufficiente,

allora tutta la vita deve sembrare una beffa:

«Dopo venticinque anni di navigazione, in servizio ventiquattro ore al giorno, prendo 500 mila lire di pensione», mi dice un anziano marinaio. «È sempre stato così — commenta sconsolato un suo collega —; in mare ci vanno quelli che non possono fare altro. È vero che in qualcuno c'è anche la passione, ma arriva il momento che vorresti smettere e non puoi».

Monte di Procida è un paese di marinai. Da sempre, chi non attra-

I VIVI, I MORTI, I NAVIGANTI

Anche per la gente di mare è tempo di crisi, vissuta però quasi fosse una razza a parte, appena sfiorata dalle conquiste degli altri lavoratori: e quasi nulla è cambiato di quanto scriveva Spartaco Lucarini, su queste stesse colonne, diciotto anni fa...

di ANTONIO MARIA BAGGIO





Relitti semisommersi a Baia-Bacoli (Na). La crisi dei trasporti marittimi costringe molte navi al disarmo. Eppure, esistono buoni motivi per cercare di salvare la marina mercantile italiana, specialmente quella di piccolo cabotaggio.

versa il mare per emigrare in America, rimane sul mare tutta la vita, fornendo ottimi equipaggi a navi di tutti i tipi. «Quando un montese si imbarca — mi spiegano in piazza —, si porta tanto bagaglio che sembra un trasloco, perché sulla nave è la sua vita e deve essere attrezzato per tutto. Tanti altri, invece, vanno a bordo con la valigetta, hanno la testa altrove, e così non si può essere buoni marinai».

Questo paese è un ottimo esempio di "marineria libera", specializzata nel piccolo cabotaggio: centinaia di piccoli armatori che riescono ad adattarsi a tutte le condizioni del mercato e di conseguenza tirano avanti anche in un periodo come questo, di crisi mondiale per i trasporti marittimi. Si tratta spesso di ex capitani di piccolo cabotaggio, che, navigando in periodi particolarmente favorevoli, hanno risparmiato abbastanza da diventare a loro volta armatori. Possiamo paragonarli agli artigiani del settore industriale: fronteggiano coraggiosamente la crisi, tirano avanti. Ma con quali mezzi?

I forzati del mare

Le società di navigazione a partecipazione statale, o comunque le grosse società, garantiscono una certa continuità di lavoro al marittimo. Per le società più piccole è diverso; il contratto è a viaggio, o comunque a termine. Si resta imbarcati per cinque, sei mesi, e poi a terra. A meno che

non si voglia continuare a navigare senza interruzione; c'è gente che ne ha bisogno, e rimane imbarcata due o tre anni, consecutivamente, finché resiste. Anni fa, quando il settore non era in crisi, il marittimo sceglieva quanto tempo rimanere a terra, poteva reimbarcarsi in qualunque momento: le navi partivano con l'equipaggio incompleto perché non c'era abbastanza gente.

«Il 1974 è stato un anno d'oro — ricorda un comandante —. Pure questo posacenera, se fosse riuscito a galleggiare, mi avrebbe portato dei soldi. E lì era il momento in cui i marittimi avrebbero dovuto parlare, organizzarsi, fare delle conquiste professionali e sindacali». «Ma non l'abbiamo fatto — interviene un marinaio —, perché l'armatore pagava un poco di più, si avevano degli extra, e in un modo o in un altro si portava a casa una volta e mezzo lo stipendio...». «E poi — prosegue un terzo —, c'è di mezzo la conoscenza personale, il frequentare la stessa piazza di paese; io non gli posso portare il sindacato a bordo, se c'è qualcosa che non va me ne vado, se posso, sennò inghiotto».

Quando si sente dire che i marittimi fanno sciopero, si tratta sempre di quelli delle compagnie che, come la Tirrenia o la Sidermar, hanno il personale "a ruolo", come si dice. Qui i marittimi sono in pianta stabile, sono sindacalizzati e hanno gli stessi diritti dei lavoratori dell'industria. Tutta l'altra gente di mare — la stragrande

maggioranza — è eternamente avventizia, e se qualcuno vuole creare delle grane, ci riesce per una sola volta: dopo, nessuno lo prenderebbe più.

I soldi in più, guadagnati ai tempi delle vacche grasse, sono serviti, in genere, per farsi la casa, per dare una sicurezza alla famiglia. La crisi è arrivata fra capo e collo proprio quando la casa era finita al grezzo, e ora servono i soldi per rifinirla e ammobiliarla. Sono i bisogni di sempre: o per mangiare, o per finire la casa, o per sposare le figlie, si deve accettare qualunque imbarco, a qualunque condizione: «Ho visto un esperto comandante baciare le mani ad un giovane armatore — mi racconta con rabbia qualcuno —, per essere imbarcato. Un uomo come quello, che in mare ne ha viste di tutti i colori, si deve umiliare perché ha i figli piccoli...».

Le paghe a volte sono ridotte: «Chiamiamo i sindacati?», propongo. «Assolutamente no — è la risposta di tutti —: molti armatori chiuderebbero. I noli sono bassi e si fa fatica a starci dentro; in questi momenti si riesce soltanto a mantenere le navi, niente di più». E allora si è diffusa una strana prassi: i primi tre mesi il marittimo non vede una lira. I soldi arrivano, un po' alla volta, solo dopo, probabilmente per guadagnarci sugli interessi. Abbiamo fatto qualche conto: «L'armatore Taldeitali — è il risultato — non ce la farebbe a pagare tutti gli stipendi contemporaneamente. Con questo sistema, invece, ogni tre, quattro mesi gli interessi gli coprono gli stipendi di una parte della flotta». È un armatore che paga secondo contratto e viaggia con l'equipaggio completo, niente da dire; ma è vero anche che si finanzia con i soldi dei lavoratori, che dunque moralmente acquisirebbero un titolo sulla proprietà. Se l'armatore non facesse così, oggi, non gli tornerebbero i conti, ma i profitti astronomici degli anni grassi, con chi li ha divisi? E poi, il sistema dei tre mesi lo applica anche l'armatore che ha contratti stabili con grosse industrie e di far soffrire il marittimo non avrebbe alcun bisogno.

Perché di sofferenza si tratta: «Ho ricevuto sotto Natale lo stipendio di agosto — mi ha detto la moglie di un marittimo dopo molte titubanze —. Non mi lamento dello stipendio, se lo avessi tutti i mesi farei la signora! Ma dopo sei mesi di imbarco ce ne sono magari quattro di attesa a terra, e i risparmi se ne vanno tutti». «Quando ho ricevuto l'ultimo stipendio, con

I VIVI, I MORTI, I NAVIGANTI

quattro mesi di ritardo — mi racconta un'altra signora —, non avevo più una lira in tasca. Ormai, quando succede, non mi spavento più, ci sono i parenti che mi danno una mano, ma non è vita questa... Non si può fare un progetto, avere una sicurezza. Tutte le donne di casa pensano: "Questo mese mi compro le tende, fra un po' avrò i soldi per quell'altra cosa...". Le famiglie dei marittimi, invece, questi conti non li possono fare».

Morire per niente

Molti armatori il contratto nazionale non lo hanno mai rispettato, neppure negli anni buoni. «Trasportavamo benzina senza avere l'indennità di rischio — ricorda un marinaio —; ma non avevamo neppure la busta paga, i soldi ci venivano dati in mano, così...». Piccolo e secco, Lorenzo ha navigato per trent'anni: «Dell'orario non è neppure il caso di parlare.

ri all'Inps, ma molti marittimi non li ricevono regolarmente, e devono chiederli e richiederli: «Ma che motivo c'è per non darglieli subito? Il fatto è che non si accetta che uno abbia dei diritti: si fa dipendere tutto dall'accordo personale, e ciò che spetta per legge sembra beneficenza». È la stessa situazione di paternalismo ad oltranza che ho trovato in certe fabbrichette del Veneto: sopravvive solo chi è disposto a fare tutto quello che conviene al padroncino.

Basterebbe poco, poi, per aumentare la sicurezza del navigante; le esercitazioni, per esempio. È obbligatorio fare periodicamente esercitazioni di abbandono nave, e di incendio a bordo; eppure molti non lo fanno mai, per non perdere quel paio d'ore di lavoro. «In tutti gli anni che ho navigato — racconta un marinaio —, le uniche esercitazioni che ci hanno fatto fare erano provocate da qualche ispezione del Registro navale. Si sapeva un paio

mettere contro l'armatore — commenta un direttore di macchina —. Le autorità portuali, a volte, sono di manica larga e per far chiudere un occhio c'è sempre disponibile una cassa di whiskey...».

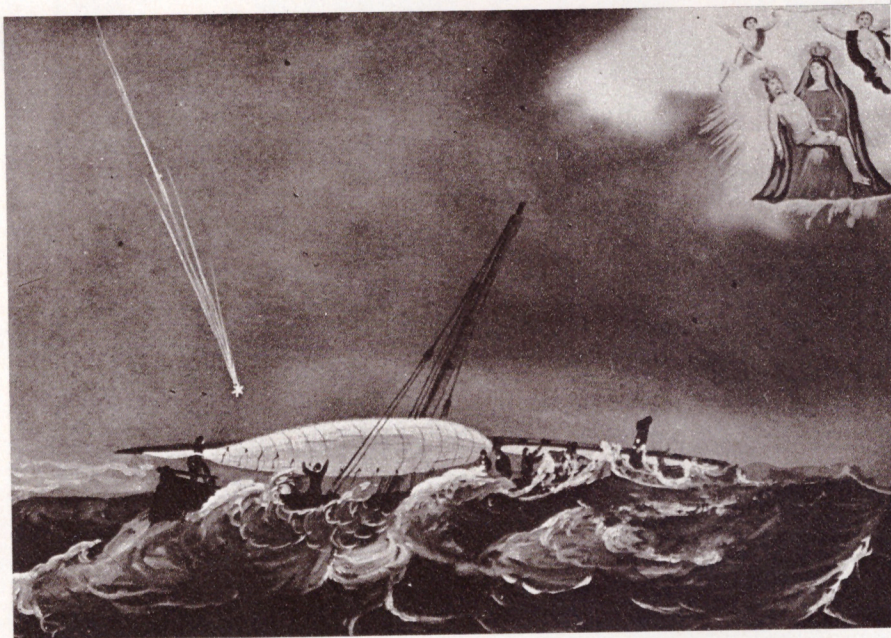
Eludere l'ispezione può essere facile, basta farsi prestare da altre navi in porto la parte di corredo di sicurezza che manca. «Si faceva soprattutto una volta — mi dicono —. Ma sta' sicuro che anche adesso non c'è una nave a posto al cento per cento. Vedi quel signore là in fondo? Suo cognato, un comandante, è morto per aver prestato la pistola lanciarazzi ad un'altra nave che aveva l'ispezione, ed è partito senza. In mare, poi, ne avrebbe avuto bisogno, e ha cercato di sparare un razzo con mezzi di fortuna, ma gli è esploso in pancia».

Quando la pensione non basta, il marittimo, alle soglie della vecchiaia si imbarca su navi con "bandiera ombra", di proprietà in genere dello stesso armatore col quale navigava, fino al giorno prima, su nave di bandiera italiana. Sono in molti a fare così, specialmente fra i comandanti e i direttori di macchina: con altri due marittimi italiani fidati, o anche da soli, riescono a mandare avanti una "carretta" con equipaggio raccogli-ticcio. Inutile dire, come scusante, che è il marittimo stesso ad offrirsi: se avesse una pensione decente non tornerebbe in mare dopo tanti anni di navigazione che lo hanno corroso.

«Quanti stranieri avete a bordo di queste navi?», ho chiesto all'aiutante di un armatore, in un altro punto della costa. «Questa è una domanda cattiva alla quale non voglio rispondere», mi ha detto. Ma altri raccontano che una buona metà del naviglio degli armatori italiani batte bandiere di comodo, con equipaggio non italiano, in genere di colore, spesso sottopagato.

Ma gli stessi marittimi che ne parlano sono anche pronti a scusare l'armatore: «È lo Stato che dovrebbe alleggerire l'imposizione fiscale, per consentire agli armatori di far rientrare sotto bandiera italiana le altre navi». «Ma chi garantisce che lo farebbero?», chiedo. «Ci sarebbe di sicuro un notevole rientro. Pensa solo al vantaggio di avere un equipaggio "di casa" e tutta gente che conosce il mestiere, padri di famiglia di cui ti puoi fidare. Sulle navi con bandiera panamense, invece, o liberiana, o chissà cos'altro, i nostri armatori

(segue a pag. 66)



Monterosso. Santuario di Nostra Signora di Soviore. Dipinto rappresentante una barca in preda alla tempesta. È un "ex voto" presentato dai marinai che hanno avuto salva la vita. Sono molti questi dipinti, che testimoniano la tradizionale e profonda devozione alla Madonna dei marinai italiani. «Finché bestemmiano — si dice nei porti — non c'è da preoccuparsi. È quando pregano che comincia il pericolo vero».

Quante volte si lascia il proprio posto sfiniti e si arriva all'alloggio giusto in tempo per lasciarsi cadere sulla cucetta!».

Tutti gli armatori vanno puntualmente a prendersi gli assegni familia-

di giorni prima, e allora via tutti a togliere la ruggine e provare le lance di salvataggio, che il più delle volte erano sfondate». «Anche il comandante, che dovrebbe provvedere alle esercitazioni, ha una famiglia e non si può

Inviare le richieste a L'Enciclopedista, Città nuova, viale Carso 71, 00195 Roma - Rispondiamo solo sulla rubrica e prendiamo in considerazione solo quesiti di ampio interesse.

SABA E MACARIO DI COLLESANO

«Le antiche memorie di Collesano si onorano di quattro santi: i fratelli Saba e Macario e i loro genitori Cristoforo e Cali. Vorrei da lei molte notizie su di loro...».

F.B. - Collesano (Palermo)

«Molte notizie su di loro» non ce ne sono. Le dirò quel poco che se ne sa. Antiche "Vite" di questi quattro personaggi, vissuti nel X secolo, ci sono state tramandate da un codice greco, proveniente dal monastero dei SS. Elia e Anastasio al Carbone, in Basilicata, conservato oggi in Vaticano. Ecco in sintesi che cosa queste "Vite" narrano. Cristoforo, membro di una nobile famiglia bizantina stanziata a Collesano, si ritirò a condurre vita eremitica in una laura (complesso di celle costituenti ognuna una costruzione distinta, per consentire ai monaci una più autentica vita solitaria), ai piedi dell'Etna, non senza prima essersi consigliato con l'egumeno (capo) del cenobio basiliano di San Filippo di Agira, da cui la laura dipendeva, e avere ricevuto da lui l'autorizzazione. Qui fu raggiunto dai figli Saba e Macario, che presero anch'essi a vivere quella vita di perfezione. La moglie Cali a sua volta li seguì nella regione, fondandovi una comunità femminile. Perché intorno al 940 si trasferirono tutti e quattro con altri monaci sul continente? C'è chi dice a causa di una grave carestia abbattutasi sulla Sicilia e chi a causa di un ritorno di persecuzione iconoclasta (cosiddetta perché si opponeva al culto delle immagini sacre), la quale era stata promossa due secoli prima dall'imperatore Leone I-saurico e serpeggiò a lungo con i suoi successori. Sul continente

i nostri furono accolti nell'eparchia (signoria) cenobitica della regione del Mercurion (a oriente del golfo di Policastro), dove fondarono due nuovi cenobi basiliani: San Michele Arcangelo e Santo Stefano Protomartire. Nel 952 cominciò per loro una nuova terribile prova: le scorrerie dei Saraceni guidati dall'Emiro El-Hasan, le quali li obbligarono a rifugiarsi nella regione del Latinianon (alta valle del Sinni), dove fondarono il cenobio di San Lorenzo (martire in Roma), anch'esso basiliano. In esso morì Cristoforo, si ignora in quale anno, di ritorno da un pellegrinaggio a Roma alle tombe di san Pietro e san Paolo. Poco dopo la moglie Cali lo seguì nella tomba. Saba e Macario presero allora su di loro la cura dei cenobi delle regioni del Mercurion e del Latinianon e anche di alcune zone limitrofe, per esempio Cassano Ionio, confortando i monaci a perseverare nella loro vocazione e a non perdere coraggio per le continue incursioni musulmane. Nel 995 morì anche Saba, come il padre a Roma, dove si trovava in pellegrinaggio lui pure alle tombe dei due apostoli, nel convento di San Cesareo, presso le terme di Caracalla. Tutto ora era sulle spalle di Macario, che è quello di questi quattro santi di cui conosciamo meglio le virtù: purezza, umiltà, prudenza. La sua cella divenne meta di pellegrinaggi. Morì in uno dei suoi cenobi nel 1005. Stranamente questi santi tanto vicini tra di loro non sono ricordati insieme: Cristoforo il 17 dicembre, Saba il 5 febbraio, Macario il 16 dicembre. Cali, che io sappia, non ha un suo giorno liturgico.

L'Enciclopedista

Troverete questi santi ampiamente trattati nell'Enciclopedia dei Santi (Bibliotheca Sanctorum) edita dall'Istituto Giovanni XXIII della Pontificia Università Lateranense e da Città Nuova Editrice. In 12 volumi, curati da oltre 500 specialisti, con 30.000 voci e 3.000 illustrazioni, presentata una rassegna completa, storicamente vagliata, dei protagonisti piccoli e grandi della spiritualità cristiana. Fonte sicura di informazione per chi si interessa di agiografia, storia, letteratura, arte. Per ogni voce: — vita e pensiero del personaggio — sua influenza sulla letteratura, la politica, la scienza, la vita sociale dell'epoca — opere d'arte cui ha dato motivo e ispirazione — tradizione popolare e folklore. Formato dei volumi 22x29 — carta patinata — rilegatura in tela. Linson con iscrizioni in oro. Per informazioni e ordinazioni: Città Nuova Editrice - Via degli Scipioni 265 - 00192 Roma conto corrente postale numero 34452003.

(segue da pag. 29)

cambiano mezzo equipaggio ad ogni viaggio, non c'è affiatamento, la nave va in malora anche se è nuova».

Vent'anni dopo

«Insomma — è il commento di Capitan Predieri —, non è proprio cambiato niente, specialmente nel piccolo cabotaggio, rispetto a tanti anni fa, quando Spartaco Lucarini venne sulla mia nave a fare una intervista simile a questa, e sempre per "Città nuova" (1). Il mondo va avanti, ma il progresso non è per tutti, certe categorie non sono nella condizione di sviluppare la solidarietà necessaria per emanciparsi».

Le merci trasportate aumentano, continua, ma l'innovazione tecnologica diminuisce i posti di lavoro anche sulle navi, e per molti marittimi non ci sono le forme di tutela che aiutano i lavoratori di terra. Anche qui l'uomo viene dopo le macchine, ma capovolgere la situazione è ancora più difficile che negli altri settori: c'è sempre qualcuno più povero (come i marittimi del terzo mondo) disposto ad accettare condizioni per noi inaccettabili: «Ai miei tempi — spiega il capitano — la crisi che passiamo noi oggi la passavano gli Stati Uniti, e il terzo mondo eravamo noi. Ma le loro navi continuavano a battere i mari, aiutate da un'intelligente politica marinara. Certo, sarebbe stato meno costoso mettere le navi in disarmo, come stiamo facendo noi ora. Ma in questo modo bisognava rinunciare ad una intera generazione di marinai».

Dunque, la tradizionale latitanza dello Stato in questo settore è particolarmente pesante, anche perché i contratti si fanno in dollari e la salvezza della marina mercantile garantirebbe un buon flusso di valuta pregiata.

In questo momento, insomma, la solidarietà fra i lavoratori del mare, l'interesse degli armatori e l'intervento dello Stato dovrebbero incontrarsi più che mai e dare un colpo d'ala alla marina mercantile italiana, che è sempre stata una delle più serie del mondo.

Riusciranno questi tre fattori a mettersi in movimento? Molti figli piccoli, che non vedono il padre abbastanza spesso, se lo aspettano.

Antonio Maria Baggio

(1) S. Lucarini, "I vivi, i morti e i naviganti", in Città nuova, 2, 25 gennaio 1968.